

KOMMENTAR

zu den Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr

1. Zusammenfassung

Art. 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) des Kantons Bern, Absatz 1, bestimmt, dass der Kanton zur Sicherstellung des Leistungsangebots im öffentlichen Verkehr Abgeltungen für den Betrieb sowie für die Investitionen leistet. Die vorliegenden Richtlinien präzisieren, wer und in welchem Umfang an der Finanzierung von Investitionen in den öffentlichen Verkehr beteiligt werden soll.

Diese Richtlinien wurden erlassen, um mehr Klarheit über die Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Finanzierung von ÖV-Investitionen zu verschaffen. Die Richtlinien widerspiegeln im Wesentlichen die heutige Praxis, die sich im Laufe der Jahre herausgebildet hat. Die Richtlinien bringen deshalb in der Regel keine grundlegenden Neuerungen und sind deshalb auch nicht als eine spezielle Strategie zur Förderung des ÖV zu verstehen.

Die Grundsätze richten sich vor allem an die Akteure ausserhalb des ÖV-Systems, d.h. Gemeinden, Strasseneigentümer und Private. Die Beteiligung an der Finanzierung innerhalb der ÖV-Systems ist weitgehend über Grundlagen geregelt, auf die der Kanton Bern kaum oder nur mittelbar Einfluss hat (z.B. Bundesregelungen). Die Finanzierungsrichtlinien betreffen vor allem die Investitionsvorhaben von Bahn, Tram und Bus. Die Richtlinien unterscheiden nach Art der Investition, namentlich

- Fahrzeuge (II),
- Betriebsanlagen und Garagen (III),
- Investitionen in die Streckeninfrastruktur von Bahn, Tram und Bus (IV),
- Investitionen in Bahnstationen und Haltestellen (V),
- Investitionen bei Knoten (Lichtsignalanlagen) (VI),
- Sonderaufwendungen (VII).

Die vorliegenden Richtlinien wurden durch eine Arbeitsgruppe ausgearbeitet, in der neben Mitarbeitern der Verwaltung auch Transportunternehmungen (BLS, RBS, BERNMOBIL) sowie Gemeinden vertreten waren.

2. Rechtsgrundlagen

Art. 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) des Kantons Bern, Absatz 1, bestimmt: “Zur Sicherstellung des Leistungsangebots ... leistet der Kanton den Transportunternehmungen (TU) des allgemeinen Verkehrs und des Ortsverkehrs nach Massgabe des Bundes und selbständig Abgeltungen, insbesondere für a) Investitionen, b) den Betrieb mit Einschluss von Versuchsbetrieben.” Während die nötigen Präzisierungen für die *Betriebsbeiträge* in der Angebotsverordnung festgelegt sind, bestimmen die vorliegenden Richtlinien die Grundlagen und Kriterien für die Finanzierung der *Investitionen*.

Im weiteren äussert sich Art. 12 ÖVG zur Finanzierung. Absatz 1 bestimmt: “An den Abgeltungen des Kantons für Investitionen und Betrieb ... beteiligen sich die Gemeinden zu einem Drittel” (Gemeindedrittel), und Absatz 3 lautet: “Sind in einer Gemeinde besondere, örtlich bedingte Verkehrsanlagen zu erstellen, so hat diese Gemeinde einen zusätzlichen Beitrag in angemessener Höhe an die Investitionskosten zu leisten.”

Ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs wickelt sich auf den Strassen ab. In diesem Zusammenhang ist das Gesetz über Bau und Unterhalt der Strassen vom 2. Februar 1964 (SBG)¹ insbesondere die Artikel 18a, 44 und 50 massgebend.

3. Allgemeines

3.1. Adressaten

Die Finanzierung von Investitionen im ÖV wird im Wesentlichen durch vier Akteure sichergestellt:

- Beteiligte innerhalb des ÖV-Systems (TU, Bund, Kanton)
- Gemeinden
- Strasseneigentümer
- Private

Die Richtlinien haben als Adressaten vor allem die Akteure *ausserhalb* des ÖV-Systems, d.h. Gemeinden, Strasseneigentümer und Private. Wobei unter “Strasseneigentümer” entweder der (Strassen-) Kanton oder wiederum die Gemeinden gemeint sind, oder auch Private. Die Grundsätze haben demnach *nicht* zum Ziel, den Finanzierungssplit *innerhalb* des ÖV-Systems (TU / Bund / Kanton) festzulegen, weil hier oft Bundesvorgaben massgebend sind und der kantonale Handlungsspielraum deshalb beschränkt ist; auch sind die Rahmenbedingungen (Stichwort Bahnreform) im Fluss.

¹ BSG 732.11

3.2. Prinzipien

Für die Herleitung der Richtlinien sind folgende Prinzipien wegleitend:

- **Ergänzender Charakter der Richtlinien**

Die Finanzierung einzelner Vorhaben (z.B. Rollmaterial) ist heute geregelt, bei anderen Vorhaben ist die Regelung unklar bzw. muss von Fall zu Fall entschieden werden. Die Richtlinien haben deshalb *ergänzenden Charakter*. Sie beziehen sich also auf jene Vorhaben, wo solche Regelungen noch nicht explizit formuliert sind.

- **Effizientere Verfahren**

Ähnlich wie im Strassenfinanzierungsdekret, das die Gemeindebeteiligung an der Finanzierung von Strassenbauten regelt, soll mit den Richtlinien die Beteiligung Dritter (namentlich von Gemeinden bzw. Strasseneigentümer) an ÖV-Investitionen geregelt werden. Indem Unklarheiten bei der Finanzierung beseitigt werden, sollen die Verfahrensabläufe effizienter werden.

- **Gleichbehandlung**

Die Finanzierung verschiedener Vorhaben ist heute meist durch zwei bundesseitige Vorgaben geprägt, die der Kanton Bern nicht im Alleingang ändern kann:

- Unterschiede zwischen Regional- und Ortsverkehr, d.h. es besteht heute keine Bundesunterstützung für Investitionen in den Ortsverkehr
- Unterschiedliche Finanzierung von Vorhaben der SBB und den restlichen KTU.

Da sich die Gemeinden gemäss Art. 12 ÖVG zu einem Drittel an den Gesamtabgeltungen für Betrieb und Investitionen des Kantons beteiligen, ist es für eine Gemeinde unerheblich, ob das Angebot durch die SBB oder eine andere KTU erbracht wird, oder ob es sich um Orts- oder Regionalverkehr handelt. Analog sollen die Richtlinien zur Finanzierung der Investitionen so ausgelegt werden, dass die Gemeinden bzw. TU gleichbehandelt werden – unabhängig ob es sich um Orts- oder Regionalverkehr bzw. ob es sich um eine KTU bzw. die SBB handelt.

- **Sichern der Leistungsfähigkeit des ÖV-Systems als Ganzes**

Die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs (als System) ist insbesondere Aufgabe der am ÖV Beteiligten (TU, Bund, Kanton). Sie stellen die Finanzierung der *betriebsnotwendigen* Investitionen sicher. Zusatzwünsche (durch Dritte, z.B. Gemeinden) müssen durch die entsprechenden Antragsteller finanziert werden. So soll gewährleistet werden, dass durch das allfällige Abseitsstehen einzelner Partner bei der Finanzierung eines Vorhabens das ÖV-System (bzw. ein Ausbauschritt wie etwa die Einführung einer neuen S-Bahn-Linie) nicht beeinträchtigt wird.

- **“Wer befiehlt, zahlt”**

Grundsätzlich gelten die im Folgenden präzisierten Finanzierungsgrundsätze für Vorhaben, die durch die ÖV-Verantwortlichen (vorab Kanton) als zweckmässig beurteilt werden². Ist dies nicht der Fall, muss der Antragsteller von Leistungen bzw. der Nutzniesser für den entsprechenden Aufwand aufkommen.

² Es geht hier nicht darum, Kriterien für die Beurteilung der Zweckmässigkeit eines Vorhabens an sich aufzunehmen. Solche finden sich in der Vorlage zum Investitionsrahmenkredit (Grossratsbeschluss 3030 vom 22.11.2000).

- **“Wer zahlt, befiehlt”**

Umgekehrt soll auch das Prinzip “Wer zahlt, befiehlt” gelten. Die Tatbestände bzw. Vorhaben, die zu finanzieren sind, sollen möglichst klar und eindeutig benannt werden, um die Verantwortung bzw. Finanzierung für ein Element eines Vorhabens möglichst vollständig einem einzelnen Akteur zuweisen zu können. Dieser kann dann auch selbständig eine entsprechende Optimierung bzw. Interessenabwägung vornehmen und über die Ausgestaltung (“Komfortgrad”) eines bestimmten Vorhabens befinden. Allerdings haben die Akteure den Bedürfnissen der Kunden jeweils Rechnung zu tragen. Beispielsweise ist es gemäss Gesetz über Bau und Unterhalt der Strassen (Art. 18a Abs. 3b) grundsätzlich Aufgabe des Strassenbetreibers, auch die Anforderungen zu erfüllen, die sich aus der Benützung der Anlage durch den öffentlichen Verkehr ergeben. Oder die Bahnbetreiber haben zu beachten, dass Bahnhöfe auch Umsteigepunkte sind und sie deshalb den entsprechenden Bedürfnissen (z.B. Busvorfahrten) Rechnung zu tragen haben.

- **Aufteilung des Gemeindeanteils unter mehreren Gemeinden**

Örtliche Interessen können im Einzelfall mehrere Gemeinden betreffen, wenn beispielsweise ein Bahnhof mehrere Gemeinden erschliesst. Als Orientierungsgrösse für die Bestimmung der Anteile der beteiligten Gemeinden kann der Kostenschlüssel zur Finanzierung des Angebots herangezogen werden.

- **Investitionen und betriebliche Folgekosten**

Die Richtlinien betreffen zwar die Investitionen. Bei deren Festlegung sollen aber die betrieblichen Folgekosten berücksichtigt werden.

- **Ausnahmeregelungen**

Die Richtlinien gelten “in der Regel”. Abweichungen sind möglich und sollen den im Einzelfall vorliegenden Sachverhalten und Interessenlagen Rechnung tragen.

3.3. Übersicht

Die nachstehende Tabelle zeigt in einer Übersicht, wer für die Finanzierung der verschiedenen Investitionsvorhaben aufzukommen hat. Dabei wird unterschieden einerseits zwischen den 4 möglichen Akteuren (ÖV, Gemeinden, Strasseneigentümer und Private) und andererseits zwischen den Arten von Vorhaben (Fahrzeuge, Betriebsanlagen/Garagen, Streckeninfrastrukturinvestitionen, Investitionen in Haltestellen/Stationen, Lichtsignalanlagen und Sonderaufwendungen).

Die Richtlinien zielen darauf ab, einzelne Vorhaben möglichst einem Akteur zuzuweisen. In der nachstehenden Tabelle sind im Sinne der Vollständigkeit auch jene Fälle aufgeführt, für die bereits anderweitige Regelungen bestehen; der anschliessende Kommentar verweist detaillierter auf jene Grundlagen.

Übersichtstabelle Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr

Richtliniennummer	BAHN				TRAM				BUS (inkl. Trolley)			
	ÖV	Gde	Str.	Priv.	ÖV	Gde	Str.	Priv.	ÖV	Gde	Str.	Priv.
II Fahrzeuge	X				X				X			
III Betriebsanlagen und Garagen	X				X				X			
IV Streckeninfrastruktur Bahn, Tram und Bus												
1 Erneuerung der bestehenden Streckeninfrastruktur	X				X							
2 Neu-, Ausbau der Streckeninfrastruktur	X				X							
3 Bahnübergänge	X		X		X		X					
4 Busstreifen (inkl. "Trampuren")							X				X	
5 Tram-Eigentrassee					X				X			
6 Anpassungen der Strassenanlagen							X				X	
V Bahnhöfe / Stationen / Haltestellen												
1 Um- und Ausbauten von Bahnstationen												
• Betrieblich notwendige Anlagen	X											
• Ergänzungsanlagen		X										
• Allg. Zufahrt / Strassenerschliessung			X									
• Private kommerzielle Anlagen				X								
2 Zusätzliche Bahnstationen												
• Betrieblich notwendige Anlagen	X	X										
• Ergänzungsanlagen		X										
• Allg. Zufahrt / Strassenerschliessung			X									
• Private kommerzielle Anlagen				X								
3 Um- und Ausbauten von Haltestellen bei Tram & Bus												
• Betrieblich notwendige Anlagen					X				X			
• Ergänzungsanlagen						X				X		
• Strassenanpassungen im Haltestellenbereich							X				X	
4 Zusätzliche Haltestellen bei Tram & Bus												
• Betrieblich notwendige Anlagen					X	X			X	X		
• Ergänzungsanlagen						X				X		
• Strassenanpassungen im Haltestellenbereich							X				X	
5 Zusätzl. Bushaltestellen bei Betriebsumstellungen												
• Betrieblich notwendige Anlagen									X			
• Ergänzungsanlagen										X		
• Strassenanpassungen im Haltestellenbereich									X			
6 Umsteigeanlagen zwischen öff. Verkehrsmitteln												
• neue Anlagen	(X)	(X)	(X)		(X)	(X)	(X)		(X)	(X)	(X)	
• bestehende Anlagen	(X)	(X)	(X)		(X)	(X)	(X)		(X)	(X)	(X)	
7 Umsteigeanlagen zwischen ÖV und Individualverkehr												
• Park+Ride (P+R) (Auto)	(X)	(X)	X		(X)	(X)	X		(X)	(X)	X	
• Bike+Ride (B+R) (Velo)	(X)	(X)	X		(X)	(X)	X		(X)	(X)	X	
8 Wendeschleifen und Wendepunkte												
• Tramwendeschleifen					X							
• Wendeschleifen und -plätze Trolleybus									X		X	
• Wendeschleifen und -plätze Bus											X	
VI Lichtsignalanlagen												
• Lichtsignalanlagen (allg. Verkehr)							X				X	
• ÖV-spezifische Lichtsignalanlagen	X						X		X		X	
VII Sonderaufwendungen												
• Umleitungen					X				X			(X)

Legende:

ÖV = umfasst Transportunternehmung, Bund sowie Kanton
 Gde = Gemeinden
 Str. = Strasseneigentümer (Kanton, Gemeinden, Private)
 Priv. = Private

X = für Finanzierung zuständiger Akteur
 (X) = Akteur kann an der Finanzierung beteiligt werden

4. Zu den einzelnen Richtlinien

Zu II. Fahrzeuge

Beschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge sind Sache des ÖV. Dafür existieren entsprechende Regelungen:

- Regionalverkehr: Art. 56 EBG regelt die Finanzierung von KTU-Investitionen. Die Finanzierung wird durch den Bund und die Kantone gemeinsam sichergestellt. Die bernischen Gemeinden finanzieren indirekt über ihren Drittel gemäss Art. 12 ÖVG mit.
- Ortsverkehr: auf Basis ÖVG. Alleinige Finanzierung durch Kanton und die Gemeinden (Gemeindedrittel).

Falls eine Gemeinde oder Dritte weitergehende Wünsche anbringen (z.B. spezielle Ausstattungen des Rollmaterials wie Gas-Antrieb bei Bussen, Einsatz von Spezialfahrzeugen zum Befahren enger Strassen), welche durch den Kantonsbeitrag nicht abgedeckt werden – ist dies unter Kostenfolgen möglich ist. Dabei sind auch die betrieblichen Folgekosten mitzubetrachten.

Zu III. Betriebsanlagen und Garagen

Die Finanzierung dieser Investitionen ist Sache des ÖV. Dieser Grundsatz ist hier lediglich im Sinne der Vollständigkeit aufgeführt.

Zu IV. Investitionen in die Streckeninfrastruktur von Bahn, Tram und Bus

Zu IV.1. Erneuerung der bestehenden Streckeninfrastruktur

Investitionen für die Erneuerung der Infrastruktur zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Bahn- und Tramstrecken sind Sache des ÖV. Dafür existieren entsprechende Regelungen bzw. eine etablierte Praxis³:

- Art. 56 EBG für KTU; die Gemeinden finanzieren indirekt über den Gemeindedrittel mit
- Ortsverkehr: auf Basis ÖVG

Als Spezialfall gilt der Trolleybus: Dessen Oberleitungen werden zur Infrastruktur gezählt und sind deshalb Sache des ÖV.

Zu IV.2. Neu- und Ausbau der Streckeninfrastruktur

Streckeninfrastruktur Bahn

Investitionen für den Neu- bzw. Ausbau von Strecken im Bahnbereich sind Sache des ÖV. Dazu existieren entsprechende Regelungen (Eisenbahngesetzgebung).

³

In der Regel handelt es sich um Gemeinschaftsprojekte (mit Elektrizitätswerk, der "Strasse" etc.), wobei jeder Partner seine Kosten übernimmt. Die gemeinsamen Kosten (Overhead) werden in der Regel im Verhältnis der Kosten auf die Partner aufgeteilt.

Streckeninfrastruktur Tram

Im Unterschied zum Bahnbereich überwiegt hier der lokale Nutzen. Zudem handelt es sich in der Regel um Gemeinschaftsprojekte mit mehreren Partnern. Auch besteht ein gewisser Graubereich zwischen "Erneuerung" und "Ausbauten". Diese werden meist durch einen fälligen Erneuerungsbedarf ausgelöst und bei dieser Gelegenheit mutieren sie zu "Ausbauten". Für Neu- und Ausbauten gilt, dass – analog zum Bahnbereich - die betrieblich notwendigen Investitionen für den Neu- bzw. Ausbau von Strecken Sache des ÖV (Gleiskörper, ggf. Landerwerb) sind. Dazu gehören auch Wiederherstellungskosten im Trambereich.

Der Grundsatz gilt unter der Voraussetzung, dass die Neu- oder Ausbauten auch aus ÖV-Sicht als zweckmässig gelten. Würden sie vom Kanton als nicht zweckmässig beurteilt (etwa falls der Mehraufwand im Vergleich zum Kundennutzen als zu gross eingeschätzt würde), müsste der Antragsteller selber für die entsprechenden Investitionen (inkl. betrieblichen Folgekosten) aufkommen. Für die Ergänzungsanlagen (Anpassung der Strassenanlagen) gilt die Regelung IV.6.

Streckeninfrastruktur Trolleybus

Analoges gilt für den Trolleybus: die betrieblich notwendigen Investitionen für die Oberleitungen sind Sache des ÖV (nicht jedoch die Fahrbahn).

Zu IV.3. Bahnübergänge

Für Investitionen zur Aufhebung von Bahnübergängen (bzw. für Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Kreuzungsanlagen) existiert eine Bundesregelung (vgl. Art. 24-32 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957, EBG; SR 742.101) und eine einschlägige Praxis. Das Bundesgericht hat in einem neueren Entscheid Folgendes ausgeführt:

"In den Art. 24-32 EBG sind die sich im Zusammenhang mit Kreuzungen zwischen der Bahn und anderen Anlagen ergebenden Probleme geregelt. Art. 31 Abs. 2 EBG lässt sich nicht losgelöst von den für andere Kreuzungsarten geltenden Regeln auslegen. In der Botschaft wird denn auch ausdrücklich festgehalten, dass die für die Verteilung der Kosten bei Kreuzungen zwischen Bahnen und öffentlichen Strassen massgeblichen Grundsätze mit einigen Einschränkungen sinngemäss auch für Kreuzungen zwischen Bahnen und anderen öffentlichen und privaten Anlagen (dazu gehören auch Gewässer) Geltung beanspruchen dürfen (Bundesblatt [BBl] 1956 1 247).

Im Einzelnen hat der Gesetzgeber folgende Regeln aufgestellt: Wird eine neue Bahnlinie oder eine neue Strasse erstellt und muss die neue Bahnlinie eine bestehende öffentliche Strasse bzw. die Strasse eine bestehende Bahnlinie kreuzen, so trägt der Eigentümer des neuen Verkehrsweges die Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle (Art. 25 Abs. 1 EBG; gemeint sind hier nicht Sanierungen, sondern effektiv neue Anlagen, die z.B. im Zusammenhang mit Bahn- oder Strassen-Neubaustrecken errichtet werden müssen). Muss ein Niveauübergang durch eine Über- oder Unterführung ersetzt oder infolge Verlegung der Strasse aufgehoben werden, so trägt die Kosten aller Änderungen an der Bahn- und Strassenanlage die Bahnunternehmung, wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs, der Strasseneigentümer, wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Strassenverkehrs bedingt sind (Art. 26 Abs. 1 EBG). Bei allen andern Änderungen einer Kreuzung haben Bahnunternehmung und Strasseneigentümer die Kosten aller Änderungen der Bahn- und Strassenanlage in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt (Art. 26 Abs. 2 EBG). Art. 27 Abs. 1 EBG mit dem Randtitel "Vorteilsanrechnung" hält fest, dass in allen Fällen jede Partei in dem Umfange an die Kosten beizutragen hat, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen. Gemäss Art. 29 EBG finden sodann die vorstehend genannten Artikel sinngemäss Anwendung auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle mit Einschluss der Bedienung der dazu bestimmten Anlagen.

Dieser gesetzlichen Regelung liegen die Prinzipien der Ebenbürtigkeit der Verkehrswege, der Verursachung und der Vorteilsanrechnung zugrunde (BBl 1956 1 247 ff., Enrico Riva, Kostentragung für den Unterhalt und die Erneuerung von Kreuzungsbauwerken Schiene-Strasse, in ZBl 94/1993, S. 333 ff., insbesondere S. 335-340). Nach dem Ebenbürtigkeitsprinzip sind die öffentlichen Verkehrswege gleichgestellt; die Kosten sind nicht zum Vorhinein einer Seite aufzubürden, z.B. grundsätzlich der Bahnunternehmung, wie dies nach der früheren Regelung tendenziell der Fall war (vgl. Riva, a.a.O., S. 336). Aus der grundsätzlichen Ebenbürtigkeit der öffentlichen Verkehrswege ergibt sich als zweiter Grundsatz das eisenbahnrechtliche Verursacherprinzip, wonach diejenige Partei, die eine Veränderung des bestehenden Zustandes auslöst, die daraus herrührenden Kosten ganz zu tragen hat. Nach dem Vorteilsanrechnungsprinzip sodann ergibt sich, dass der Verursacher von der Finanzierung der Umgestaltung auf der anderen Anlage soweit befreit wird, als der Nichtverursacher dieser Anlage daraus Vorteile zieht. Bei Berücksichtigung dieser Prinzipien bleibt an sich unerheblich, wo - bei der Bahn oder bei der anderen Anlage - die Änderung konkret anfällt (Riva, a.a.O., S. 337); der Eigentümerstellung kommt damit bloss untergeordnete Bedeutung zu" (Entscheid des Bundesgerichtes vom 5. Januar 2000 i.S. Gemeinde Turbenthal .veröffentlicht in Die Praxis 2000, Nr. 62, S. 371 - 372, Erwägung 4c).

Die Praxis sieht heute wie folgt aus: Unter dem Vorbehalt, dass bei einem Verkehrsträger nicht wesentliche Änderungen auftreten, tragen in der Regel die Transportunternehmungen 25 % und die Strasseneigentümer 75 % der Kosten. Dieser Kostenteiler trägt dem Umstand Rechnung, dass in der Regel der Verkehr auf der Strasse seit der Einrichtung der Anlage deutlich stärker angestiegen ist als jener auf der Bahn. Bisher wurden für die Sanierung von Bahnübergängen auf der Basis der Verkehrstrennungsverordnung namhafte Bundesgelder (65-75%) ausbezahlt, unabhängig davon, ob der Bahnübergang auf einer Kantons- oder Gemeindestrasse lag. Durch die Bundesmassnahmen (Sparmassnahmen "Runder Tisch 1998") werden derzeit keine Bundesgelder mehr ausbezahlt. Dadurch ändert sich an der Rechtslage jedoch nichts. Vorbehalten bleibt eine Finanzierung durch die Mineralölsteuer.

Zu IV.4. Busstreifen

Unter Busstreifen (oder "Busspuren")⁴ werden Anlagen verstanden, die zwar vorwiegend, aber nicht ausschliesslich durch den ÖV benützt werden können. Die unter diesem Titel genannten Richtlinien gelten sinngemäss auch für "Tramspuren".

Gemäss bisheriger Praxis war die Einrichtung von Busstreifen Sache des Strasseneigentümers; beim Tram ist der Bahnkörper Sache des ÖV, hingegen sind die Strassenanpassungen Sache des Strasseneigentümers. Die Richtlinien sehen vor, die bisherige Regelung beizubehalten, d.h. Bus-Streifen sind weiterhin ausschliesslich Sache des Strasseneigentümers; beim Tram ist der Bahnkörper Sache des ÖV, hingegen sollen die strassenseitigen Anlagen nach wie vor Sache des Strasseneigentümers sein. Folgende Argumente sprechen für eine solche Regelung:

- Verfassungsrechtlich sind Strassen grundsätzlich frei und ohne Gebühren benutzbar, was nicht mehr der Fall wäre, wenn der ÖV für seine Strasseninfrastruktur aufzukommen hätte. Überdies werden Busstreifen in der Regel auch durch andere Verkehrsteilnehmer befahren (Sanitäts- und Feuerwehrfahrzeuge, Velo, Taxi), folglich müssten die-

⁴ Die Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 definiert Bus-Streifen in Art. 74 wie folgt: "Bus-Streifen, die durch ununterbrochene oder unterbrochene gelbe Linien und durch die gelbe Aufschrift «BUS» gekennzeichnet sind, dürfen nur von Bussen im öffentlichen Linienverkehr und gegebenenfalls von Strassenbahnen benützt werden; vorbehalten bleiben markierte oder signalisierte Ausnahmen. Andere Fahrzeuge dürfen Bus-Streifen nicht benützen, sie jedoch nötigenfalls (z.B. zum Abbiegen) überqueren, wenn sie durch gelbe, unterbrochene Linien abgegrenzt sind."

se ebenfalls zur Mitfinanzierung herangezogen werden, was der Verfassung widerspricht.

- Es ist grundsätzlich Aufgabe der Strasseneigentümer, für die Erschliessung ihres Gebietes und für eine effiziente Abwicklung des Verkehrs zu sorgen. Busstreifen sind nur eine von mehreren möglichen Lösungen. Erfahrungsgemäss sind aber Busstreifen eine effiziente Massnahme. Alternativen (wie etwa Ausbau des Gemeindestrassennetzes) kämen die Gemeinden ungleich teurer zu stehen. Es ist letztlich Aufgabe der Strasseneigentümer, über die Zweckmässigkeit der zu treffenden Massnahme zu befinden. Es ist aber ungerechtfertigt, eine dieser Massnahmen (nämlich Busstreifen) in besonderer Art finanzieren zu lassen. Ähnlich müssten sonst auch Velowege oder Trottoirs durch die jeweiligen Benutzer finanziert werden.
- Verwaltungseffizienz: Es wäre im Einzelfall äusserst schwierig, den Bezug zum Verursacherprinzip herzustellen und eine klare Ausscheidung machen zu wollen, wer in welchem Umfang Nutzniesser eines Busstreifens ist. Das aber wäre eine Bedingung, falls dem ÖV eine anteilmässige Mitfinanzierung angelastet würde.

Zu IV.5. Tram-Eigentrassees

Mit Eigentrassees sind Anlagen gemeint, die ausschliesslich für den ÖV eingerichtet und nur durch den ÖV benützt werden. Diese kommen üblicherweise nur beim Tram vor, sind aber grundsätzlich auch beim Bus denkbar. Die Richtlinie sieht vor, dass diese Massnahmen durch den ÖV zu finanzieren sind, falls diese ausschliesslich für den ÖV eingerichtet und durch ihn benützt werden.

Bei Massnahmen, welche dem ÖV Sonderdurchfahrtsrechte gewähren (z.B. elektronische Poller) hingegen wird vorgesehen, die strassenseitigen Massnahmen in der Verantwortlichkeit der jeweiligen Strasseneigentümern zu belassen, da es Motive wie der Schutz der Bevölkerung, Sicherheit oder erhöhte Erschliessungs- und Umweltqualität sind, welche die entsprechenden Massnahmen begründen. Faktisch wird (im Beispiel elektronische Zugangskontrolle) dem ÖV lediglich ein Durchgangsrecht gewährt, das er bisher bereits besass. In diesem Fall sollen die fahrzeugseitigen Teile, die spezifisch für den ÖV ergriffen werden (z.B. Sender im Fahrzeug zum Beeinflussen der Poller oder Schranken), durch den ÖV übernommen werden.

Zu IV.6. Anpassungen der Strassenanlagen

Grundsätzlich richten die Transportunternehmungen ihren Betrieb und die Fahrzeuge auf die bestehende Strassen-Infrastruktur aus. Werden Strassen ausgebaut, so ist in der Regel der Nutzen solcher Anpassungen vielfältig (z.B. erhöhte Sicherheit). Weil der Nutzen meistens mehreren Verkehrsteilnehmern zugute kommt, soll die Finanzierung solcher Ausbauten nach wie vor Sache des Strasseneigentümers sein. Mit diesem Grundsatz obliegt es dem Strasseneigentümer, eine Gesamtoptimierung durchzuführen, d.h. Ausbaurkosten der Strasse und betriebs- und volkswirtschaftliche Nutzen einander gegenüberzustellen (z.B. Sicherheit, bessere Erschliessung für Lastwagen, Betriebskostensparnis beim ÖV). Implizit sind damit auch die Verantwortlichkeiten für den späteren Betrieb geregelt.

Zu V. Investitionen in Bahnstationen und Haltestellen

Hier wird vor allem differenziert zwischen Bahnhöfen und den Haltestellen von Tram/Bus einerseits, zwischen Aus- und Neubauten andererseits.

Zu V.1. Um- und Ausbauten von bestehenden Bahnstationen

Die Richtlinien unterscheiden vier Arten von Investitionen, die unterschiedlich finanziert werden sollen:

- “Betrieblich notwendige Anlagen” sind Sache des ÖV: Dazu zählen
 - Gleisanlagen
 - Sicherungsanlagen
 - Perronanlagen: Diese Anlagen werden zu den betrieblich notwendigen Anlagen gezählt, auch wenn dies strenggenommen nicht der Fall ist (der Betrieb funktioniert beispielsweise auch ohne Perrondächer). Ist die Erstellung einer Perronanlage aufgrund von Zweckmässigkeitsüberlegungen einmal beschlossen, ist davon auszugehen, dass dies in einem angemessenen Ausbaustandard erfolgt; diese Anlagen werden durch den ÖV finanziert. Stellt eine Gemeinde weitergehende Wünsche (z.B. spezielle Perrondachverlängerungen oder besondere Perronhöhen), so zählen solche Zusatzbegehren zu den Ergänzungsanlagen.⁵
 - Betriebsgebäude inkl. Personalräume
 - Dienstzufahrten und –rampen
 - Anlagen zur Gewährleistung des gesicherten, behindertengerechten Zugangs für Kunden (in der Regel eine Unter- oder Überführung)
 - Warteräume: Die Frage der Notwendigkeit von Warteräumen wird sich in der Regel nach der Zahl der einsteigenden Personen richten. Als Faustregel gilt, dass Warteräume durch den ÖV finanziert werden, falls mehr als 100 Einsteigende pro Tag gezählt werden⁶.
 - Billett- und Gepäckschalter: Die Zweckmässigkeit der Einrichtung von Billett- und Gepäckschaltern kann nur in Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse beurteilt werden. Einflussfaktoren sind die Verkehrsart (wie touristischer vs. Pendler-Verkehr, Möglichkeiten alternativer Distributionssysteme, die Nähe zu andern Bahnhöfen mit entsprechenden Angeboten etc.). Werden im Rahmen von Um- oder Ausbauten solche Anlagen erstellt, so werden sie durch den ÖV finanziert. In jedem Fall werden hingegen Billettautomaten durch den ÖV übernommen, da diese als betrieblich notwendig zu betrachten sind.
- “Ergänzungsanlagen” sind grundsätzlich Sache der Gemeinde: Dazu zählen Kundenanlagen, die nicht direkt und nicht ausschliesslich mit den ÖV-Betrieb im Zusammenhang stehen.

⁵ Die Norm-Perronhöhen werden in der Regel aus übergeordneter Sicht durch die TU festgelegt, welche nicht nur die örtlichen Verhältnisse am betreffenden Ort des Aus- bzw. Umbaus, sondern an allen Stationen im zugehörigen Einflussgebiet berücksichtigen.

⁶ Die Zahl von 100 Einsteigenden ist als Richtgrösse zu verstehen. Sie besagt, dass der Nutzen einer Wartehalle einer angemessenen grossen Zahl von Fahrgästen zugute kommen soll. Bei einem Stundentakt (18 Kurspaare/Tag) heisst das, dass im Durchschnitt rund 3 Personen von einer Wartehalle profitieren können.

So ist es Sache der Gemeinde zu befinden über

- öffentliche WC-Anlagen
- Warteräume (falls sie den vorgenannten Kriterien nicht entsprechen, aber auf speziellen Wunsch der Gemeinde erstellt werden)
- Zusätzliche Zugänge zur Erschliessung der Station, d.h. zusätzliche Unter- oder Überführungen

- **Allgemeine Zufahrt und Strassenerschliessung:**

Die Erschliessung von Bahnhöfen durch das Strassennetz ist grundsätzlich Sache des Strasseneigentümers.

- **Privat genutzte kommerzielle Anlagen⁷ sind Sache der jeweilig Interessierten (z.B. TU, Private etc.):**

Diese umfassen Dienstleistungen, die sich in der Regel im Stationsgebäude befinden, in keiner direkten Beziehung zum ÖV-Betrieb stehen, einerseits vom Kundenstrom profitieren und andererseits für die ÖV-Kunden eine zusätzliche Dienstleistung darstellen (wie Kiosk, Restaurant, Reisebüro, Banken, Coiffeur etc.).

Zu V.2. Zusätzliche Bahnstationen

Grundsätzlich bestehen bei zusätzlichen Bahnstationen (Neubauten) die gleichen Elemente wie bei Ausbauten. Ausser den nachfolgenden Ausnahmen gelten die gleichen Finanzierungsregeln wie bei Ausbauten. Folgende Punkte sind bei zusätzlichen Bahnstationen speziell geregelt:

- Die Kosten für Anpassungen an den bahntechnischen Anlagen (Geleise, Fahrleitungen und Sicherungstechnik) gehen zu Lasten des ÖV.
- Bei Neubauten wird die jeweilige Standortgemeinde auch zur Finanzierung an die "betrieblich notwendigen Anlagen (ohne bahntechnische Anlagen)" herangezogen. Die entsprechenden Kosten werden zwischen ÖV und Gemeinde aufgeteilt. Grundsätzlich gilt das Prinzip der Interessenabwägung und der Vorteilsanrechnung. In der Regel sind Verhandlungslösungen zu suchen, wobei allfällige Beiträge Dritter (Bund, TU, Private) vorgängig in Abzug zu bringen sind.

Als Grundregel soll gelten: Aufteilung der Restkosten zu je 50% auf Kanton und Standortgemeinde – unter der Voraussetzung, dass die Zweckmässigkeit der Investition aus kantonalen Sicht gegeben ist.

⁷ Mit "kommerzielle Anlagen" sind hier die privat genutzten Anlagen gemeint, nicht die "kommerziellen Anlagen" (wie Billettschalter etc.) gemäss früherer terminologischer Konvention.

Zu V.3. Um- und Ausbauten von bestehenden Haltestellen bei Tram und Bus

Bei den Haltestellen von Tram und Bus (Orts- & Regionalverkehr) gilt folgende Dreiteilung:

- “Betrieblich notwendige Anlagen” sind Sache des ÖV:
Billettautomaten (falls durch TU als notwendig beurteilt) sowie Informationstafeln (Fahrplan-Information) zählen zu den betrieblich notwendigen Anlagen. Beim Tram zählt die Fahrbahn (Gleiskörper), beim Trolleybus zählt die Oberleitung ebenfalls dazu.
- “Ergänzungsanlagen” sind Sache der Gemeinde: Dazu zählen
 - Wartehallen
 - Erschliessung der Haltestellen mit Strom (Licht)
 - allfällige weitere Anlagen wie öffentliche WC
- “Strassenanpassungen” sind Sache des Strasseneigentümers:
Dazu zählen die Anpassungen der Strassenführung (Busbuchten, Inseln, Kap-Haltestellen⁸). Dazu gehören auch Markierungen sowie Massnahmen zur Verstärkung des Untergrundes (Betonplatten).

Diese Richtlinie entspricht im Wesentlichen der heutigen Praxis. Die Situation ist ähnlich wie bei den Busstreifen: Anpassungen der Strassenführung (etwa Busbuchten) sind aus ÖV-Sicht meistens nicht zwingend, das ausschlaggebende Motiv sind vielmehr Sicherheits- und gesamtverkehrliche Anliegen des Strassenbetreibers. Es soll deshalb nicht Sache des ÖV sein, für die Finanzierung aufzukommen. Dazu kommt, dass die Strassenbetreiber in der Regel besser in der Lage sind, die Opportunität einer Investition zu beurteilen und somit in der Lage sind eine Gesamtoptimierung vorzunehmen. Schliesslich wäre es administrativ sehr aufwendig, wenn für jede umzubauende Haltestelle im Kanton Verhandlungen um einen entsprechenden Kostenteiler geführt werden müssten.

Eine spezielle Situation liegt bei überörtlichen Anlagen vor, wie etwa bei “Busbahnhöfen”. In solchen Fällen können bestimmte Elemente – analog zu den Perronanlagen in Bahnhöfen – als betriebsnotwendige Anlagen betrachtet werden. Entsprechend dem obengenannten Grundsatz werden diese durch den ÖV finanziert.

Zu V.4. Zusätzliche Haltestellen von Tram, Trolleybus und Bus

Neue Tram- und Bushaltestellen sollen wie folgt finanziert werden:

- “Betrieblich notwendige Anlagen”:
Der Aufwand für *neue Haltestellen* wird aufgeteilt zwischen ÖV und Gemeinden. In der Regel sind dafür Verhandlungslösungen zu suchen (Regel: Aufteilung zu je 50%). Diese Regelung entspricht der Regelung im Bahnbereich.
- “Ergänzungsanlagen” sind Sache der Gemeinde (analog zur Regelung bei Um- und Ausbauten; keine Unterscheidung zwischen Tram und Bus). Ausnahmeregelungen sind bei Umstellungen von Bahn auf Bus möglich (vgl. dazu Abschnitt “Zu V.5.”).
- “Strassenanpassungen” sind - analog zur Regelung bei Ausbauten - Sache des Strasseneigentümers.

⁸ Strassenverengungen, Fahrbahnerhöhungen und Trottoiranpassungen, um Trottoir und Einsteigepunkte besser miteinander zu verbinden, die Trennwirkung der Strasse zu verringern und den Fahrzeug-Lenkern über die bauliche Ausgestaltung zu signalisieren, dass in diesem Strassenbereich eine Mischnutzung vorliegt.

Diese Regelungen machen deutlich, dass bei der Einrichtung neuer Haltestellen mehrere Akteure involviert sind. Solche Entscheide können also nicht allein durch die Vertreter des öffentlichen Verkehrs durchgesetzt werden, sondern setzen das Einverständnis auch der anderen Akteure voraus.

Zu V.5. Zusätzliche Bushaltestellen in der Folge von Umstellungen des Betriebs von Bahn auf Bus

Betriebsumstellungen von Bahn auf Bus werden in der Regel aus Kostengründen durchgeführt. Die Spareffekte werden beim ÖV (d.h. auf Seiten des Kantons, aber auch für die Gesamtheit der Gemeinden) spürbar. Die Finanzierungsregeln für solche aus kantonaler bzw. übergeordneter Sicht wichtige Projekte sollen dieser Interessenlage Rechnung tragen. Deshalb gelten hier abweichende Regeln im Vergleich zu jenen unter Punkt "V.4. Zusätzliche Haltestellen von Tram, Trolleybus und Bus". Das heisst, der ÖV soll in diesen Fällen Beiträge an die anfallenden Investitionen leisten können. Namentlich sind nicht nur die betrieblich notwendigen Anlagen (wie Billettautomaten oder Informationstafeln), sondern auch die Anpassungen der Strassenanlagen Sache des ÖV. Hingegen sind Ergänzungsanlagen (wie Wartehallen oder öffentliche WC-Anlagen) auch in diesen Fällen Sache der Gemeinden.

Zu V.6. Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln

Die jeweiligen Bahn- und Busanlagen sind entsprechend den vorgängig erwähnten Richtlinien zu behandeln. In Ergänzung dazu kann der Kanton für den Bau (Neubau, Umbau, Erweiterung) von Umsteigeanlagen Investitionsbeiträge leisten.

Für die Benutzung der Schienenanlagen durch Dritte existieren eigene Verfahren (vgl. Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 [NZV; SR 742.122]). Die Benutzung von Umsteigeanlagen ist in Richtlinie V.6 geregelt und gilt vorbehältlich einer entsprechenden Bundesregelung. Demnach ist die Benutzung der entsprechenden Areale für Busse aller Transportunternehmungen, welche im Linienverkehr und im Auftrag der öffentlichen Hand verkehren, unentgeltlich. Dies gilt namentlich für die Benutzung von Bahnhofsarealen durch Busse zum Zweck des Ein- und Aussteigenlassens von Passagieren (inklusive Abwarten von Anschlüssen).

Zu V.7. Umsteigeanlagen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr

Hier geht es um die Anlage-Typen Park+Ride und Bike+Ride. Dazu bestehen bereits Regelungen, nämlich die Arbeitshilfe "Park+Ride, Bike+Ride" des Amtes für Gemeinden und Raumordnung (vom Juli 1995) sowie das Strassenfinanzierungsdekret. Im Folgenden wird kurz das Wesentliche rekapituliert:

- **Park+Ride (P+R):**
Bundesbeiträge: Solche Beiträge wurden früher für P+R-Anlagen an Bahnhöfen (nicht aber bei Busendstationen, wie etwa P+R Bern-Neufeld) ausbezahlt. Die Beiträge machten rund 50-60 % aus (oder noch mehr, falls "schwer finanzierbar"). Heute werden – in der Folge der Abstimmung über die Sanierungsmassnahmen des Bundes (Volksabstimmung 10.3.96) – keine Bundesbeiträge mehr ausbezahlt.
Kantonsbeiträge: Gemäss Strassenfinanzierungsdekret werden folgende Beiträge ausbezahlt: Fr. 5000 pro Parkplatz (falls überdacht) bzw. Fr. 3000 pro Parkplatz (falls nicht überdacht). Bedingung: Parkplätze müssen bei ÖV-Haltestelle (Bahn oder Bus) liegen.
Rest: Finanzierung durch TU (soweit durch Einnahmen abdeckbar) und/oder Gemeinden. Aufgrund der neuen Bundesregelung sind die Chancen auf die Realisierung von weiteren P+R-Anlagen markant gesunken.
- **Bike+Ride:**
Bundesbeiträge: keine.
Kantonsbeiträge: Gemäss Strassenfinanzierungsdekret werden folgende Beiträge ausbezahlt: Fr. 250 pro Abstellplatz (falls überdacht), Fr. 150 pro Abstellplatz (falls nicht überdacht). Bedingungen: Abstellplätze müssen bei ÖV-Haltestelle (Bahn oder Bus) liegen.
Rest: Finanzierung durch Gemeinden.

Die vorhandenen Instrumente genügen jedoch nicht, um alle Bedürfnisse abzudecken. Namentlich in den grossen Zentrumsgemeinden müssen geeignete Massnahmen gefunden werden, um die Finanzierung von Anlagen für P+R und B+R sicherzustellen. Dabei sind auch die Transportunternehmen einzubeziehen.

Zu V.8. Wendeschleifen und Wendepunkte

Wendeschleifen und Wendepunkte sind spezielle Anlagen bei Tram und Bus. Die Richtlinien sehen vor, dass die Verantwortung für Bau, Unterhalt und Finanzierung der Wendeschleifen und -punkte beim Tram dem ÖV, jene beim Bus dem Strassen-, bzw. dem Grundeigentümer zugewiesen wird.

Ein Sonderfall ist der Trolleybus: Die Verantwortung (inkl. Finanzierung) für die Oberleitung liegt beim ÖV, jene für die Fahrbahn beim Strassen-, bzw. beim Grundeigentümer (analog Autobus).

Diese Regelung geht davon aus, dass Wendeschleifen und -punkte ein Teil der infrastrukturseitigen Erschliessung eines Gebietes sind. Wird beispielsweise das Siedlungsgebiet erweitert oder werden neue Nutzungen (wie Einkaufszentren) eingerichtet, so sind diese Gebiete verkehrstechnisch zu erschliessen, und eine Erschliessung durch Buslinien setzt zwangsläufig auch Wendemöglichkeiten voraus. Die Zuständigkeit dafür obliegt deshalb dem Strassen- bzw. dem Grundeigentümer. Damit können namentlich auch die betrieblichen Folgekosten (Unterhalt) klar zugeteilt werden. Gleichzeitig sind die Busbetreiber angehalten, Wendemöglichkeiten mit den jeweiligen Grundeigentümern abzusprechen. Ggf. sind einfache Lösungen (wie Blockumfahrungen) zu suchen.

Über die Einrichtung von Wendeschleifen bzw. deren Ausstattung befinden jedoch die Strassen-, bzw. Grundeigentümer. Werden bestehende Wendeschleifen und -punkte aufgehoben, so werden allfällige Erträge mit den Aufwendungen für die neuen Anlagen verrechnet.

Zu VI. Lichtsignalanlagen (LSA)

Lichtsignalanlagen dienen dem allgemeinen Verkehr, auch wenn für den ÖV spezielle Einrichtungen zur Priorisierung vorliegen. Deshalb sollte die heutige Praxis übernommen werden, wonach

- die *festen Einrichtungen* der Lichtsignalanlagen Sache des Strasseneigentümers sind,
- die *mobilen* Einrichtungen (Sender in den Fahrzeugen) Sache des ÖV sind.

Es kommt vereinzelt vor, dass Lichtsignalanlagen ausschliesslich für den ÖV eingerichtet werden und an denen der ÖV ein besonderes Interesse hat, etwa um grosse Umwegfahrten zu vermeiden (Beispiel: Befahren einer Einbahnstrasse in Gegenrichtung, LSA um Durchfahrt ohne Gegenverkehr zu ermöglichen⁹, Ausfahrt aus einer Abstellanlage¹⁰). In diesen Fällen soll der Grundsatz der Vorteilsanrechnung zum Tragen kommen, d.h. jede Partei hat in dem Umfange an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen.

Nicht dazu gehören aber jene Situationen, wo das Interesse vor allem beim Strassenbetreiber liegt und es grundsätzlich dessen Aufgabe ist, die Anforderungen zu erfüllen, die sich aus der Benützung der Anlage durch den öffentlichen Verkehr ergeben (Art. 18a Abs 3b, Gesetz über Bau und Unterhalt der Strassen); Beispiele: LSA mit ÖV-Priorisierung, LSA bei Kreiseln um Tramdurchfahrt zu sichern, LSA um die Ausfahrt aus einer Wendeschleife zu sichern.

Zu VII. Sonderaufwendungen infolge Umleitungen

Umleitungen

Baustellen können zu Mehraufwendungen im Betrieb führen (längere Umlaufzeiten, zusätzliche Fahrzeugeinsätze). Bei der Finanzierung wird nach der Art des verursachenden Bauprojekts unterschieden:

- Werden die Umleitungen durch ein Bauprojekt verursacht, das unabhängig ist von dem vom ÖV benutzten Verkehrsweg, so sind diese ÖV-Mehraufwendungen von den Verursachenden zu finanzieren. Das gilt unabhängig davon, ob es sich um ein öffentliches oder privates Bauprojekt handelt. Beispiele: Der Bau eines (privaten oder öffentlichen) Parkhauses, der die Umleitung einer Buslinie und dadurch Mehraufwendungen verursacht oder der Bau einer Autobahn oder Bahnlinie, der zur Sperrung einer Strasse führt, auf der eine regionale Buslinie fährt, was zu entsprechenden Umwegen für diese Buslinie führt etc. Diese Mehraufwendungen sind dem jeweils verursachenden Bauprojekt anzulasten und durch die zuständige Bauherrschaft zu übernehmen.
- Handelt es sich hingegen um die Sanierung eines vom ÖV befahrenen Verkehrswegs (z.B. Sanierung Halenbrücke, Sanierung Lorrainebrücke, Tramgleis-Erneuerung auf Kirchenfeldbrücke etc.), so können von Seiten des ÖV keine Entschädigungen geltend gemacht werden. Die entstehenden betrieblichen Mehrkosten sind durch den ÖV zu übernehmen. Während es sich auf Seiten der TU in jedem Fall um Betriebsaufwand handelt, kann auf Seiten Kanton je nach Höhe des Mehraufwands differenziert werden:

⁹ Beispiel Bern Melchenbühlweg (SVB Linie 28).

¹⁰ Beispiel Bern Guisanplatz

Sind die Mehraufwendungen kleiner als 1% des jährlichen Betriebsaufwands einer Linie, so sind diese Aufwendungen durch die TU zu übernehmen. Übersteigen die Mehraufwendungen 1% des jährlichen Betriebsaufwands einer Linie und übersteigen sie gleichzeitig den Betrag von Fr. 100'000, so werden diese Mehraufwendungen separat abgegolten und können der kantonalen Investitionsrechnung belastet werden. Übersteigen die Mehraufwendungen 1% des jährlichen Betriebsaufwands einer Linie und ist der Betrag kleiner als Fr. 100'000, kann der Beitrag den TU über die laufende Rechnung ausbezahlt werden. Die umleitungsbedingten Mehraufwendungen sind bei der Erarbeitung des verursachenden Bauprojekts (Sanierungsprojekt) gesondert auszuweisen. Damit soll eine Optimierung zwischen Bau und Betrieb erreicht werden (z.B. Verkürzung der Bauzeit, mit allenfalls höheren Baukosten, aber geringeren betrieblichen Mehraufwendungen).

Staubedingter Mehraufwand

Zuweilen bleiben Busse aufgrund verkehrsplanerischer Massnahmen (z.B. Kreisel) im Stau stecken, was beim ÖV zu erhöhtem Aufwand führt (längere Umlaufzeiten, zusätzliche Fahrzeugeinsätze). Faktisch handelt es sich um das (negative) Pendant zu ÖV-beschleunigenden Massnahmen wie Busspuren oder ÖV-Priorisierung bei LSA.

In diesem Fall geht es aber nicht um Richtlinien zur Finanzierung von Investitionen, sondern es ginge allenfalls um Grundsätze zur Abgeltung des staubedingten Mehraufwands, der bestimmten Projekten (oder "Strategien") angelastet werden müsste. Es werden deshalb in den vorliegenden Richtlinien keine eigenen Grundsätze dazu formuliert.

Abkürzungen

BA	Billettautomaten
BBI	Bundesblatt
B+R	Bike and Ride
EBG	Eisenbahngesetz
ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr
KTU	Konzessionierte Transportunternehmung
LSA	Lichtsignalanlage
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
SSV	Signalisationsverordnung
TU	Transportunternehmung