



Richtlinie BAV (Guidance): Seilbahninvestitionen

Finanzierung von Investitionen abgegotter Seilbahnen

Aktenzeichen: BAV-313.00-17/4

Impressum

Herausgeber:	Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
Autor:	Abteilung Finanzierung des BAV
Verteiler:	Veröffentlichung auf der BAV-Internetseite
Sprachfassungen:	Deutsch (Erstsprache) Französisch (Übersetzung) Italienisch (Übersetzung)
Version:	1.0 vom 01. Januar 2023



Inhalt

1	Zweck, Geltungsbereich und Adressaten.....	3
2	Gesetzliche Grundlagen	3
3	Finanzierung von Investitionen abgegotener Seilbahnen.....	3
3.1	Grundsatz Finanzierung	3
3.2	Finanzierung	4
3.3	Genehmigungsprozess.....	6
4	Inkrafttreten	8
5	Abkürzungsverzeichnis	9
	Anhang	10

1 Zweck, Geltungsbereich und Adressaten

Gewisse Angebote des regionalen Personenverkehrs (RPV) gemäss Art. 28 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) werden durch Seilbahnen (Stand- oder Luftseilbahnen) erbracht. Sie unterscheiden sich insofern von anderen Transportmitteln des RPV, als dass Investitionen zur Hälfte direkt mit Finanzhilfen aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden können. Die Folgekosten der nicht mit Finanzhilfen bezahlten Investitionen finanzieren die Besteller, wie im RPV üblich, mittels Abgeltungen über die Abschreibungsdauer.

Mit der vorliegenden Richtlinie (Guidance) werden die wichtigsten Grundlagen und Prozesse zur Finanzierung von Investitionen abgegoltener Seilbahnen zusammengefasst. Sie gilt für alle Seilbahnen welche Angebote des regionalen Personenverkehrs (RPV) gemäss Art. 28 Abs. 1 PBG erbringen und somit Abgeltungen erhalten.

2 Gesetzliche Grundlagen

- Seilbahngesetz (SebG; [SR 743.01](#))

Art. 16, Abs. 3 und 4

³ *Investitionen in die Infrastruktur von Seilbahnen, die von Bund und Kantonen Abgeltungen nach den Art. 28–31c des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 erhalten, werden über Entnahmen aus dem Fonds nach Art. 1 des Bahninfrastrukturfondsgesetzes vom 21. Juni 2013 finanziert. Die Finanzierung erfolgt mittels A-fonds-perdu-Beiträgen.*

⁴ *Der Bundesrat legt fest, in welchem Umfang Investitionskosten als Infrastrukturkosten gelten.*

- Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; [SR 742.120](#))

Art. 38, Abs. 1 und 2

¹ *Für Investitionen in Seilbahnen, die von Bund und Kantonen Abgeltungen nach den Art. 28–31c PBG erhalten, können Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden. Diese sind bis zum Abschluss des Projekts gültig.*

² *Als Investitionen in die Infrastruktur der Seilbahnen im Sinne von Art. 16 Abs. 3 und 4 SebG¹ gelten 50 Prozent der Gesamtinvestition. Die Investitionsbeiträge werden à fonds perdu gewährt.*

- Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; [SR 745.16](#))

Art. 29, Abs. 6

⁶ *Bei Seilbahnen bilden regionaler Personenverkehr, Infrastruktur und Güterverkehr eine gemeinsame Sparte. Über Ausnahmen entscheidet das BAV.*

Dies hat zur Folge, dass die gesamten nicht durch A-fonds-perdu-Beträge gedeckten Kosten inklusive der Folgekosten von Investitionen über die RPV-Abgeltungen finanziert werden und somit keine separaten Leistungsvereinbarungen für die Infrastruktur abgeschlossen werden. Dies gilt auch für Unternehmen, die sowohl Seilbahnen als auch Eisenbahninfrastrukturen betreiben.

3 Finanzierung von Investitionen abgegoltener Seilbahnen

3.1 Grundsatz Finanzierung

Investitionen (Teil- oder Gesamterneuerungen der Seilbahnanlage) von abgegoltener Seilbahnen können zu 50 % durch A-Fonds-perdu-Beiträge aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden. Hierfür werden mit den Seilbahnunternehmen projektspezifische Finanzierungsvereinbarungen (FV) nach Art. 38 KPFV abgeschlossen.

¹ Der Verweis in der Verordnung wurde noch nicht aktualisiert.

Für die Finanzierung der anderen 50 % der Investition gibt es insbesondere folgende Möglichkeiten:

- Eigenmittel (inkl. Aktienkapitalerhöhungen);
- Zinslose Darlehen von Kantonen oder Gemeinden;
- A-Fonds-perdu-Beiträge von Kantonen oder Gemeinden (hier gelten die nachstehenden Ausführungen analog zum BIF-Beitrag);
- Fremdfinanzierung durch Dritte bspw. Bankdarlehen (die Gewährung einer Solidarbürgschaft des Bundes ist nicht vorgesehen).

Für die à fonds perdu finanzierten Anlagen können in den RPV-Offerten keine Abschreibungen geltend gemacht werden. Abschreibungskosten der durch Eigenmittel oder Darlehen finanzierten Investitionen sowie weitere Folgekosten (insbesondere Unterhalt und Zinsen auf Fremdkapital) können hingegen ab dem Zeitpunkt der kommerziellen Inbetriebnahme gemäss Art. 11 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221) in den RPV Offerten geltend gemacht werden. Die Besteller müssen dazu gemäss Art. 19 ARPV vorab ihre Zustimmung gegeben haben.

Die Höhe des BIF-Beitrags erfolgt unabhängig von allenfalls verfügbaren Eigenmitteln. Sind Eigenmittel verfügbar, so sind diese für die Finanzierung der nicht durch den BIF-Beitrag gedeckten Anteile der Investitionen zu verwenden.

Kleinere Erneuerungen sind grundsätzlich mit Eigenmitteln, Fremdkapital oder Beiträgen Dritter zu finanzieren. Der Entscheid einer allfälligen Mitfinanzierung durch den Bund wird im Einzelfall aufgrund der Investitionspläne der Unternehmen gefällt.

Mit dem BIF-Beitrag werden keine Kapitalzinsen finanziert. Allfällige während der Bauphase anfallenden Fremdkapitalzinsen sind in den RPV-Offerten geltend zu machen.

3.2 Finanzierung

a) Abgrenzung Unterhalt und Investitionen

Die Abgrenzung zwischen Unterhalt (Erfolgsrechnung) und Erneuerung (Anlagenrechnung) basiert auf dem in Art. 9 Abs. 1 RKV verankerten Grundsatz, dass eine Verlängerung der Nutzungsdauer eine aktivierbare Investition (Erneuerung bzw. Ersatz) darstellt. Aufwendungen für den Erhalt der Nutzungsdauer sind Unterhaltsmassnahmen. Beiträge aus dem BIF sind nur für aktivierbare Investitionen sowie damit in direktem Zusammenhang stehenden nicht aktivierbare Investitionen (NAI) möglich. Somit darf der Investitionsplan keine Unterhaltsmassnahmen beinhalten.

b) Herleitung des BIF-Beitrags

In einem ersten Schritt sind die gesamten Investitionskosten zu bestimmen. Zur Investition gehören auch aktivierbare Eigenleistungen und NAI, u.a. allfällige höhere Kosten eines Ersatzbetriebs während der Bauphase gegenüber dem Normalbetrieb (Details zum Ersatzbetrieb und zur Herleitung der damit verbundenen Kosten siehe Ziffer 5.2 Buchstaben f und g). Der BIF-Beitrag beläuft sich auf 50 % der anrechenbaren Investitionskosten, zuzüglich der Mehrwertsteuer (MWST), da aufgrund des A-Fonds-perdu-Beitrages die Vorsteuer in der Höhe des Beitrages nicht rückforderbar ist. Ausgenommen von der MWST sind allfällige erbrachte Eigenleistungen.

Nicht berücksichtigt werden bei der Herleitung des Betrags nicht anrechenbare Investitionskosten wie bspw. der gleichzeitige Bau eines nicht zur Sparte RPV zählenden Parkhauses. Über die Frage der Anrechenbarkeit der Investitionskosten wird im Rahmen der Genehmigung nach Art. 19 ARPV entschieden.

c) Verwendung BIF-Beitrag

Mit dem A-Fonds-perdu-Beitrag aus dem BIF sind in erster Linie sämtliche NAI zu finanzieren. Der verbleibende BIF-Beitrag ist danach anteilmässig auf sämtliche Anlageteile (proportional nach

effektiven Kosten pro Anlagengattung) aufzuteilen. Die Anlagenwerte sind rechnerisch um den A-Fonds-perdu-Beitrag zu reduzieren.

d) Zahlenbeispiel (stark vereinfacht)

Anlage	Kosten	Art der Leistung	NAI	MWST (8.1%)	Total Investition inkl. MWST	Aktivierung
Anlageteil A (bspw. Kabine)	1'000'000	Extern eingekauft	Nein	81'000	1'081'000	1'000'000
Anlageteil B (bspw. Bauarbeiten durch eigenes Personal ausgeführt)	500'000	Eigenleistung	Nein	-	500'000	500'000
Anlageteil C (bspw. höhere Kosten Ersatzbetrieb, extern eingekauft)	250'000	Extern eingekauft	Ja	20'250	270'250	-
Total	1'750'000				1'851'250	1'500'000

Die Basis für die Berechnung des BIF-Beitrages bilden die geplanten gesamten Investitionskosten ohne MWST. Im Beispiel betragen diese 1'750'000 Franken und der provisorische BIF-Beitrag somit 875'000 Franken.

Der A-Fonds-perdu-Beitrag wird nun in erster Linie für die anfallenden NAI verwendet, im Beispiel für die aufgrund des Ersatzbetriebs anfallenden höheren Kosten im Umfang von 250'000 Franken. Es verbleiben 625'000 Franken, welche anteilmässig der Finanzierung der aktivierbaren Investitionen dienen:

Anlage	Inv-Summe	BIF-Beitrag	Anteil	MWST (8.1%) auf BIF-Beitrag
Anlageteil A (bspw. Kabine)	1'000'000	416'667	42%	33'750
Anlageteil B (bspw. Bauarbeiten durch eigenes Personal ausgeführt)	500'000	208'333	42%	-
Total aktivierbare Investitionen		625'000		33'750
Anlageteil C (bspw. höhere Kosten Ersatzbetrieb, extern eingekauft) = NAI	250'000	250'000	100%	20'250
Total aktivierbare und nichtaktivierbare Investitionen		875'000		54'000

Aufgrund der prioritären Verwendung der BIF-Beiträge für die NAI beträgt der BIF-Anteil an den aktivierbaren Investitionen schlussendlich weniger als 50 %.

Da auf den Eigenleistungen keine MWST anfällt (Anlageteil B), beläuft sich der vereinbarte BIF-Beitrag auf 929'000 Franken (wovon 54'000 Franken MWST). Es ist zu präzisieren, dass es sich dabei um den maximalen BIF-Beitrag für die Aufnahme in die FV handelt. Allfällige sich abzeichnende Mehrkosten können dann nur noch mit einem Nachtrag zur FV aufgenommen werden. Der effektive BIF-Beitrag wird nach Vorliegen der Schlussabrechnung festgelegt.

e) Aktivierung

Die A-Fonds-perdu-Beiträge der öffentlichen Hand für aktivierbare Investitionen sind gemäss Art. 11 Abs. 3 RKV so zu verbuchen, dass auf diesem Teil der Investition keine Abschreibungen gemacht werden können. Die A-Fonds-perdu-Beiträge (BIF oder weitere) dürfen nicht mit dem Anschaffungswert verrechnet werden.

Die Abschreibungen richten sich nach den Anlagekategorien und Abschreibungsbandbreiten gemäss Anhang der RKV.

Nach umgehender Wertberichtigung (in der Höhe des BIF-Beitrags) verbleiben folgende Anlagenwerte:

Aktivierung der Anlage (relevant für die Frage der Folgekosten)	Inv-Summe	Inv-Summe abzüglich BIF-Beitrag	Anteil
Anlageteil A (bspw. Kabine)	1'000'000	583'333	58%
Anlageteil B (bspw. Bauarbeiten durch eigenes Personal ausgeführt)	500'000	291'667	58%
Anlageteil C (bspw. höhere Kosten Ersatzbetrieb, extern eingekauft)	250'000	-	0%

f) Abbildung des Ersatzbetriebes während Bausperren in den Offerten

Allfällige höhere Kosten eines Ersatzbetriebes sind als NAI an die Investitionskosten anzurechnen.

Für das Fahrplanjahr, in dem der Seilbahnbetrieb aufgrund von Erneuerungsarbeiten unterbrochen wird, sind zwei Offerten zu rechnen. Eine Basisofferte, für welche man von einem Szenario ohne Betriebsunterbruch ausgeht und die Anlage wie bis anhin weiterbetrieben wird, sowie eine Zusatzofferte, in welcher die Erneuerungsarbeiten und die Kosten des Ersatzbetriebes mitberücksichtigt werden. Bei der Zusatzofferte wird davon ausgegangen, dass gewisse Kosten auch anfallen, wenn die Seilbahn nicht in Betrieb ist (Remanenzkosten) aber auch Minderkosten anfallen, insbesondere in Form von tieferen Abschreibungen aufgrund der Ausserbetriebnahme der alten Anlage (oder Anlagenteile).

Falls die ungedeckten Kosten (inkl. Ersatzbetrieb) gemäss Zusatzofferte höher sind als die ungedeckten Kosten gemäss Basisofferte (Normalbetrieb, ohne Ersatzbetrieb), ist die Kostendifferenz zwischen beiden Offerten als NAI dem Seilbahninvestitionsprojekt anzurechnen. Die Bestellung erfolgt auf der Grundlage der Basisofferte.

Falls die Offerte mit Ersatzbetrieb günstiger ist als die Basisofferte, erfolgt die Bestellung auf der Grundlage der günstigeren Zusatzofferte und die Abgeltung wird entsprechend gegen unten angepasst. Dem Seilbahninvestitionsprojekt werden in diesem Fall keine NAI belastet.

g) Abbildung des Ersatzbetriebs während Bausperren in der Planrechnung

Die geplanten höheren Kosten des Ersatzbetriebs (Differenz Zusatz- zu Basisofferte) gemäss FV sowie der entsprechende BIF-Beitrag sind als NAI auszuweisen. Die restlichen Kosten des Ersatzbetriebs, d.h. die effektiven Kosten abzüglich der ausgewiesenen höheren Kosten bzw. des BIF-Beitrags für den Ersatzbetrieb, sollen in der Planrechnung als eigene Kostenposition ausgewiesen werden. Der Anteil des BIF an den höheren Kosten des Ersatzbetriebs wird dabei fixiert, allfällige Abweichungen des Ersatzbetriebs zu den geplanten Kosten sind in der Linienerfolgsrechnung zu verbuchen (vgl. folgendes vereinfachtes Zahlenbeispiel).

Kosten Basisofferte	1'200'000			
Kosten Zusatzofferte	1'450'000			
davon Ersatzbetrieb*	400'000			
Differenz Offerten (= höhere Kosten Ersatzbetrieb)	250'000			
Investitionskosten (inkl. höherer Kosten Ersatzbetrieb)	1'750'000			
BIF Beitrag	875'000			
*150'000 werden im Rahmen der Offerte finanziert, 250'000 als NAI im Rahmen des Projekts				
Wenn effektiver Bahnersatz = 450'000, werden weiterhin 250'000 als NAI im Rahmen des Projekts angerechnet und 200'000 in der Linienerfolgsrechnung				

Sind mehrere Jahre vom Ersatzbetrieb betroffen, muss der Anteil des BIF an den höheren Kosten des Ersatzbetriebs proportional auf die betroffenen Jahre verteilt werden.

3.3 Genehmigungsprozess

Die Finanzierung im Rahmen der RPV-Offerte (Betriebsmittelgenehmigung nach Art. 19 ARPV) und die Finanzierung mittels BIF-Beitrag bedürfen separater Genehmigungsprozesse. Die Betriebsmittelgenehmigung nach Art. 19 ARPV erfolgt vor Baubeginn und ist Voraussetzung für den Abschluss einer FV (vgl. Anhang: Zeitachse Genehmigungsprozess Seilbahnen).

Betriebsmittelgenehmigung nach Art. 19 ARPV

Der Betriebsmittelgenehmigungsprozess für Seilbahnen ist in der Wegleitung zur Beschaffung von Betriebsmitteln im RPV umschrieben:

www.bav.admin.ch → A-Z → Regionaler Personenverkehr → Betriebsmittelgenehmigung → Wegleitung

Bewährt hat sich vor dem Einreichen des Betriebsmittelgesuches die Besprechung des konkreten Projektes mit allen Beteiligten, d.h. Seilbahnunternehmen, Kanton, Vertreter der Sektionen

Personenverkehr (Abgeltung RPV), Schienennetz (FV), Bewilligungen I (Plangenehmigung) und Seilbahntechnik (technische Aspekte).

Als Hilfsmittel für die Erstellung des Betriebsmittelgenehmigungsgesuchs dient die Mustertabelle gemäss Anhang 2, welche auch auf der Homepage des BAV abrufbar ist.

Finanzierungsvereinbarung (FV)

Für eine definitive Zusicherung der Finanzierung mittels einer FV sind dem BAV nach Vorliegen der definitiven Betriebsmittelgenehmigung und gegen Ende des Plangenehmigungsverfahrens (Kostenrisiken besser abschätzbar) folgende Gesuchsunterlagen zu unterbreiten:

- a) Finanzierungsgesuch für Finanzhilfe nach Art. 16 Abs. 3 SebG;
- b) Offerten der Lieferanten mit Leistungsbeschreibung und Kostenvoranschlägen zu den Investitions- und Desinvestitionskosten (Bauprojekt) sowie die geplanten Eigenleistungen, Anhang 1 FV;
- c) Finanzierungsnachweis für den vom Bund nicht finanzierten Teil Art. 5 FV "Finanzierung" und Anhang 2 FV (Bestätigungsschreiben Dritter);
- d) Finanzierungsplan zu Investition Art. 7 FV "Auszahlung der Beiträge" und Anhang 3 FV;
- e) Bauliche und wirtschaftliche Risikoanalyse sowie Projektorganisation Anhang 4 FV;
- f) Bestätigung, dass der mitbestellende Kanton den Folgekosten gemäss Art. 19 ARPV zugestimmt hat.

Vorlagen zu Anhängen der FV (exkl. Anhang 2) wie Leistungsbeschreibungen zu Offerten mit Kostenvoranschlag der Lieferanten, Finanzierungsplan zur Investition, Risikoanalyse sowie Projektorganisation werden vom BAV (Sektion Schienennetz) auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

Vorzeitige Anschaffungen und vorzeitiger Baubeginn

Gemäss Art. 26 Abs. 1 des Subventionsgesetzes (SuG; SR 616.1) darf der Gesuchsteller erst mit dem Bau beginnen oder grössere Anschaffungen tätigen, wenn ihm die Finanzhilfe oder Abgeltung endgültig oder dem Grundsatz nach zugesichert worden ist oder wenn ihm die zuständige Behörde dafür die Bewilligung erteilt hat.

Für die Erarbeitung des Detailprojekts oder der Gesuchsunterlagen für die Plangenehmigung müssen teilweise vorzeitig Ausschreibungen und/oder Arbeitsvergaben erfolgen. Sollte dies zutreffen, ist im Vorgesuch auszuweisen, welche Arbeiten vorzeitig vergeben werden sollen. Im Rahmen der Rückmeldung auf das Vorgesuch gewähren die Besteller für diese Arbeiten einen vorzeitigen Baubeginn gemäss Art. 26 SuG.

Mit der Betriebsmittelgenehmigung nach Art. 19 ARPV wird im Grundsatz nach eine Finanzhilfe zugesichert, auch wenn noch keine FV abgeschlossen wurde. Demnach können bereits grössere Anschaffungen getätigt oder Aufträge ausgelöst werden, nicht aber vor Ort mit dem Bau begonnen werden. Ein vorzeitiger Baubeginn vor Ort ist nur zulässig, wenn er mit der Plangenehmigungsverfügung verfügt wurde. Damit wird sichergestellt, dass alle Umwelt- und Drittinteressen gewahrt bleiben und kein Beschwerderisiko besteht. Dieser Umstand ist beim Eingehen von Verpflichtungen aus Verträgen zu berücksichtigen und entsprechende vertragliche Schutzvorkehrungen zu implementieren.

4 Inkrafttreten

Die Version 1.0 tritt am 01.01.2023 in Kraft. Sie ersetzt die frühere Wegleitung.

Bundesamt für Verkehr

Dr. Peter Füglistaler
Direktor

Pierre André Meyrat
Stv. Direktor

5 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bezeichnung
BIF	Bahninfrastrukturfonds
FV	Finanzierungsvereinbarung
MWST	Mehrwertsteuer
NAI	Nicht-aktivierbare Investitionen
RPV	Regionaler Personenverkehr

Anhang

- Anhang 1: Zeitachse Genehmigungsprozess Seilbahnen
- Anhang 2: Mustertabelle für das Betriebsmittelgesuch

Anhang 1: Zeitachse Genehmigungsprozess Seilbahnen



