



CH-3003 Bern, BAV

A-Post

An die kantonalen Direktorinnen und  
Direktoren für den öffentlichen Verkehr

Referenz/Aktenzeichen: 631.1/2010-04-13/295

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: sfr

Sachbearbeiter/in: Frank Schley

**Bern, «ZustellungAm»**

**Anhörung der Kantone zur Botschaft über die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) und die Leistungsvereinbarung Bund - SBB für die Jahre 2011-2012**

Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte

Gemäss Artikel 8 Absatz 1 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) sind die Kantone bei der Erarbeitung der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB anzuhören. Mit diesem Schreiben lade ich Sie ein, zu den beiliegenden Entwürfen der

- *Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2011-2012* und der
- *Botschaft über die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) und die Leistungsvereinbarung Bund - SBB für die Jahre 2011-2012*

Stellung zu nehmen. Bitte richten Sie Ihre Rückmeldung bis spätestens **14. Mai 2010** an:

Postadresse: Direktor Max Friedli, Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern

E-Mail: max.friedli@bav.admin.ch

Fax: 031 322 78 29

Mit der vorliegenden Botschaft beabsichtigt der Bundesrat, einheitliche Ziele für die Entwicklung der vom Bund finanzierten, resp. mitfinanzierten Eisenbahninfrastruktur der SBB und der Privatbahnen festzulegen und dem Parlament die entsprechenden Finanzierungsbeschlüsse zu unterbreiten. Mit den per 1. Januar 2010 durch RöVE<sup>1</sup> geänderten Rechtsgrundlagen wurden die Instrumente für die Infrastrukturfinanzierung von SBB und Privatbahnen weitgehend angeglichen. So gelten die im

<sup>1</sup> Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr, RöVE) vom 20. März 2009.



Referenz/Aktenzeichen: 631.1/2010-04-13/295

revidierten Eisenbahngesetz (EBG) und in der neuen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV)<sup>2</sup> beschriebenen Prozesse für das Controlling der Infrastrukturfinanzierung gleichermaßen für die SBB und die Privatbahnen. Mit der vorliegenden Botschaft kann darum für die Zielvorgaben und die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur erstmals eine gesamtschweizerische Perspektive eingenommen werden.

Wie Bundesrat Leuenberger Ihnen bereits in seinem Schreiben vom 18. Februar 2010 mitgeteilt hat, stellt die LV-Periode 2011-2012 eine einmalige Übergangslösung dar, damit diese künftig mit den Legislaturperioden in Einklang gebracht werden kann. Aus diesem Grund orientiert sich der Aufbau und Inhalt der zwischen BAV und SBB ausgehandelten LV SBB 11-12 im Wesentlichen an der LV 07-10. Eine besondere Herausforderung ergibt sich jedoch aus dem stark ansteigenden Mittelbedarf für die Substanzerhaltung der bestehenden Anlagen. Mit dem vorliegenden Botschaftsentwurf ist eine substantielle Erhöhung der Mittel für die SBB Infrastruktur vorgesehen (rund 166 Millionen Franken pro Jahr). Damit diese Aufstockung des Zahlungsrahmens nicht zu einer zusätzlichen Belastung des allgemeinen Bundeshaushalts führt, ist eine Kompensation erforderlich. Der Bundesrat sieht dafür vor, in den Jahren 2011 und 2012 je 166 Millionen Franken aus dem Reinertrag der LSVA im allgemeinen Bundeshaushalt zu belassen und diese Mittel für vom Bund getragene ungedeckte Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einzusetzen. Die damit frei werdenden Bundesmittel werden für den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur verwendet.

Ergänzend dazu möchte ich Sie hier noch auf eine für die Kantone bedeutsame Änderung in der LV SBB 11-12 aufmerksam machen. In Artikel 26 Absatz 3 haben sich BAV und SBB darauf verständigt, dass als Voraussetzung für die Realisierung von Erweiterungsinvestitionen an denen sich Dritte, namentlich Kantone, mit Beiträgen beteiligen, künftig vorgängig eine trilaterale Finanzierungsvereinbarung (analog zum Vorgehen bei Finanzierungen aus dem Infrastrukturfonds) abgeschlossen werden muss.

Für die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur ergeben sich 2011-2012 grössere Veränderungen. Hinzuweisen ist insbesondere auf die Umstellung der bisher jährlichen Bestellung, zum Teil in Verbindung mit Objektfinanzierungsvereinbarungen, auf eine zweijährige Programmfinanzierung analog dem bewährten Konzept der LV SBB. Wegen dieser Änderungen wird auch der – für SBB und Privatbahnen gleichermaßen verbindliche – Controllingprozess in der Botschaft ausführlich beschrieben. Im Hinblick auf die anstehenden Offertverhandlungen für die Infrastrukturbestellung 2011-2012 bei den Privatbahnen werden wir Ihnen (und auch den betroffenen Unternehmen) im Juni 2010 in einem gesonderten Schreiben weitere Informationen zukommen lassen.

Das weitere Vorgehen nach der bis 14. Mai 2010 laufenden Anhörung sieht wie folgt aus: Nach Auswertung Ihrer Stellungnahmen werden wir mit der SBB die LV 11-12 überarbeiten. Anschliessend wird das Verhandlungsergebnis Anfang Juni 2010 dem Verwaltungsrat der SBB zur Verabschiedung vorgelegt werden. Noch vor den Sommerferien wird das UVEK dem Bundesrat beantragen, die Leistungsvereinbarung Bund – SBB 2011-2012 und die Botschaft samt den Entwürfen der Bundesbeschlüsse über den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur und den Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur für die Jahre 2011-2012 den eidgenössischen Räten zur Genehmigung zu unterbreiten. Die parlamentarische Behandlung ist für die Herbst- und Wintersession 2010 vorgesehen, damit die LV SBB 11-12 und die Finanzierungsbeschlüsse am 1.1.2011 in Kraft treten können.

---

<sup>2</sup> SR 742.120



Referenz/Aktenzeichen: 631.1/2010-04-13/295

Für Fragen zum Inhalt der Botschaft und der Leistungsvereinbarung Bund – SBB 2011-2012 stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr

Dr. Max Friedli, Direktor

**Beilagen:**

- Entwurf der Botschaft über die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) und die Leistungsvereinbarung Bund - SBB für die Jahre 2011-2012, inkl. Entwurf der Bundesbeschlüsse.
- Entwurf der Leistungsvereinbarung Bund - SBB für die Jahre 2011-2012

**Kopie (inkl. Beilagen) z.K. an:**

- SBB AG, Konzernleitung, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65
- GS-UVEK, Bundeshaus Nord, 3003 Bern
- sfr/aa

**Intern per Zeiger (inkl. Beilagen) an:**

- EDT, STU, MEP, dg, re, sn (alle)

00.000

**Botschaft  
über die Finanzierung der schweizerischen  
Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) und die  
Leistungsvereinbarung Bund - SBB für die Jahre 2011-  
2012**

---

Vom yx. Juni 2010

---

Sehr geehrte Präsidentinnen  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit vorliegender Botschaft nachstehende Erlassentwürfe mit dem Antrag auf Zustimmung:

- Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG)
- Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2011-2012
- Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der SBB für die Jahre 2011-2012
- Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der Privatbahnen für die Jahre 2011-2012

Wir versichern Sie, sehr geehrte Präsidentinnen, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

xy. Juni 2010

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Doris Leuthard  
Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

## Übersicht

*Mit der vorliegenden Botschaft legt der Bundesrat die Ziele für die Entwicklung der vom Bund finanzierten, resp. mitfinanzierten, Eisenbahninfrastruktur der SBB und der Privatbahnen und die dafür benötigten Finanzmittel für 2011 und 2012 fest.*

*Mit der Leistungsvereinbarung Bund - SBB 2011-2012 (LV SBB 11-12) einigen sich Bund und SBB zum vierten Mal seit Inkrafttreten der Bahnreform 1999 gemeinsam auf die von der SBB zu erreichenden Ziele und die dafür vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel für den Betrieb, Unterhalt und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur der SBB.*

*Für die Privatbahninfrastruktur wird aufgrund der überwiegend positiven Erfahrungen aus den bisherigen Leistungsvereinbarungen mit der SBB eine weitgehende Angleichung der Eisenbahninfrastrukturfinanzierung von SBB und Privatbahnen erreicht. Mit der vorliegenden Botschaft werden die Ziele und der Verpflichtungskredit für 2011-2012 festgelegt.*

*Mit dem Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr) (RöVE) vom 20. März 2009 wurden die Rechtsgrundlagen für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur geändert. Mit den am 1. Januar 2010 wirksam gewordenen Änderungen des SBB-Gesetzes (SBBG) werden die Instrumente für die Infrastrukturfinanzierung von SBB und Privatbahnen weitgehend angeglichen. So gelten die im revidierten Eisenbahngesetz (EBG) und in der neuen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) beschriebenen Prozesse für das Controlling der Infrastrukturfinanzierung gleichermassen für die SBB und die Privatbahnen. Mit der vorliegenden Botschaft wird darum für die Zielvorgaben und die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur erstmals eine gesamtschweizerische Perspektive eingenommen.*

*Die Laufzeit der zwischen Bundesrat und SBB ausgehandelten vierten Leistungsvereinbarung und der mit den Privatbahnen abzuschliessenden Vereinbarungen beträgt nur zwei Jahre. Aufgrund der am 5. Dezember 2008 vom Bundesrat beschlossenen Änderung der Finanzhaushaltsverordnung ergibt sich die Notwendigkeit einer Übergangslösung für die Infrastrukturfinanzierung in den Jahren 2011 und 2012. Ab 2013 soll die Infrastrukturfinanzierung bei der SBB und den Privatbahnen einheitlich auf vierjährigen Bestellperioden beruhen.*

*An den Zielen für Eisenbahninfrastruktur 2011-2012 sowie am Aufbau und Inhalt der LV SBB 11-12 hat sich gegenüber der Vorperiode 2007-2010 nur wenig verändert. Wegen des – insbesondere bei der SBB Infrastruktur – identifizierten Mehrbedarfs für die Substanzerhaltung, hat sich der Umfang der vom Bund bestellten Infrastrukturleistungen erhöht.*

*Für den Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten aus dem Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur und zur Finanzierung der Investitionen – mit oberster Priorität für den Substanzerhalt – stellt der Bund für die Jahre 2011-2012 insgesamt 4'425 Millionen Franken zur Verfügung. Davon entfallen 3'292 Millionen Franken auf die SBB Infrastruktur und 1'133 Millionen Franken auf die Infrastruktur der Privatbahnen.*

*Der grösste Teil davon sind Investitionsbeiträge (75% bei der SBB, 65% bei den Privatbahnen). Weil auf den Strecken der Privatbahnen, mit Ausnahme der BLS Netz*

*AG, nur wenig Personenfern- und Güterverkehr abgewickelt wird, sind die durchschnittlichen Trassenpreiserlöse dort geringer, weshalb der Anteil der Betriebsbeiträge dort höher ist als bei der SBB Infrastruktur.*

*Mit den zur Verfügung stehenden Investitionsmitteln können sowohl bei der SBB als auch bei den Privatbahnen nur die für den Substanzerhalt zwingend erforderlichen Massnahmen realisiert werden. Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Netzaudit, wurden die Substanzerhaltungsmittel für die SBB Infrastruktur gegenüber der LV 07-10 deutlich erhöht.*

*Weil die Erhaltung der Substanz der bestehenden Infrastruktur absolute Priorität geniesst, können unter Beachtung der erforderlichen Massnahmen zur Sanierung des Bundeshaushalts (Konsolidierungsprogramm 2011-2013) die Mittel für Erweiterungsinvestitionen gegenüber der Periode 2007-2010 trotz der gestiegenen Verkehrsnachfrage – weder für die SBB- noch für die Privatbahninfrastruktur – nicht weiter erhöht werden.*

*Trotz der Aufstockung des Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur um insgesamt 332 Millionen Franken werden die Vorgaben des Konsolidierungsprogramms 2011-2013 eingehalten. Der Mehrbedarf wird wie folgt kompensiert: In den Jahren 2011 und 2012 verbleiben durchschnittlich 166 Millionen Franken aus dem Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa im allgemeinen Bundeshaushalt. Diese Mittel werden für vom Bund getragene ungedeckte Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr eingesetzt. Die damit frei werdenden Bundesmittel werden für den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur 2011-2012 verwendet. Sofern sich die Reduktion der Einnahmen des Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) auf die Jahre 2011 und 2012 beschränkt, ist aus heutiger Sicht keine Anpassung des Bauprogramms der aktuell aus dem FinöV-Fonds finanzierten Vorhaben (NEAT, HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz, Lärmsanierung) erforderlich.*

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Grundzüge der Vorlage</b>	<b>6</b>
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Inhalt der Vorlage	7
1.2.1 Aufbau	7
1.2.2 Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	8
1.2.3 Controlling der Infrastrukturfinanzierung	10
1.2.3.1 Controllingprozess	10
1.2.3.2 Finanzierung der SBB Infrastruktur	13
1.2.3.3 Finanzierung der Privatbahninfrastruktur	14
1.3 Ziele für die Eisenbahninfrastruktur 2011-2012	16
1.3.1 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus	16
1.3.2 Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes	17
1.3.3 Optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten	18
1.3.4 Verbesserung der Interoperabilität	19
1.3.5 Erhöhung der Produktivität	20
1.4 Leistungsvereinbarung Bund - SBB 2011-2012	20
1.4.1 Steuerung der SBB durch den Bund	21
1.4.2 Inhalt der Leistungsvereinbarung Bund – SBB 2011-2012	23
1.4.3 Mittelbedarf für die SBB Infrastruktur 2011-2012	24
1.4.3.1 Mittelbedarf für Betrieb und Unterhalt	26
1.4.3.2 Mittelbedarf für die Substanzerhaltung	28
1.4.3.3 Mittelbedarf für Erweiterungen	29
1.4.4 Entwicklung des Mittelbedarfs gegenüber der LV 07-10	31
1.4.5 Finanzierung der bestellten Leistungen	32
1.5 Leistungsvereinbarungen für Privatbahninfrastruktur 2011-2012	33
1.5.1 Neues Finanzierungsmodell	33
1.5.2 Steuerung über Zielvorgaben	34
1.5.3 Zusammenarbeit Bund - Kantone	34
1.5.4 Mittelbedarf	35
1.5.5 Finanzierung	36
1.5.6 Vergleich Mittelbedarf – verfügbare Mittel	36
1.6 Anhörung der Kantone	38
<b>2 Erläuterungen zu den Bundesbeschlüssen</b>	<b>39</b>
2.1 Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen	39
2.2 Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung Bund – SBB 2011-2012	39
2.3 Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur 2011-2012	39
2.4 Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Infrastruktur der Schweizerischen Privatbahnen 2011-2012	39
<b>3 Auswirkungen</b>	<b>40</b>
3.1 Auswirkungen auf den Bund	40
3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden	40

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	40
3.4 Auswirkungen auf die Regionalpolitik des Bundes	41
3.5 Andere Auswirkungen	41
<b>4 Verhältnis zur Legislaturplanung</b>	<b>41</b>
<b>5 Rechtliche Aspekte</b>	<b>41</b>
5.1 Verfassungs- und Gesetzesmässigkeit	41
5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	42
5.3 Erlassform	42
5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse	42
5.5 Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz	43
<b>1 Rechenschaftsbericht der SBB über die Leistungsvereinbarung Bund – SBB 2007-2010 (liegt noch nicht vor)</b>	
<b>2. Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2011-2012</b>	
<b>Bundesgesetz über die schweizerischen Bundesbahnen (Entwurf)</b>	
<b>Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2011-2012 (Entwurf)</b>	
<b>Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für SBB Infrastruktur 2011- 2012 (Entwurf)</b>	
<b>Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für Infrastruktur der schweizerischen Privatbahnen 2011-2012 (Entwurf)</b>	

## **Botschaft**

### **1 Grundzüge der Vorlage**

#### **1.1 Ausgangslage**

Der zuverlässige und sichere Betrieb der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Die Substanzerhaltung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur sowie deren Anpassung an die wachsenden Bedürfnisse des Personen- und Güterverkehrs erfordert erhebliche finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand.

Mit der vorliegenden Botschaft legt der Bundesrat die Ziele für die Entwicklung der vom Bund finanzierten, resp. mitfinanzierten, Eisenbahninfrastruktur der SBB und der Privatbahnen fest. Zugleich unterbreitet er den eidgenössischen Räten Beschlüsse

- über die Genehmigung der in einer Leistungsvereinbarung (LV) für die Jahre 2011-2012 festgelegten Ziele für die SBB und
- die Bewilligung der für die Zielerreichung 2011-2012 erforderlichen Finanzmittel (Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur, Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur)

#### **Zweijährige Übergangslösung**

Die Laufzeit der zwischen Bundesrat und SBB ausgehandelten vierten Leistungsvereinbarung beträgt nur zwei Jahre. Grund dafür ist eine am 5. Dezember 2008 vom Bundesrat beschlossene Änderung der Finanzhaushaltsverordnung (FHV, SR 611.01). Diese soll gewährleisten, dass mehrjährige und periodisch wiederkehrende Finanzbeschlüsse von erheblicher Tragweite, zu denen zweifelsohne die Zahlungsrahmen resp. Verpflichtungskredite für die Bahninfrastruktur gehören, den eidgenössischen Räten jeweils zu Beginn einer neuen Legislatur vorgelegt werden. Um die heute phasenverschobenen Zyklen der Kreditrahmen für die Eisenbahninfrastruktur und der Legislaturperioden zum nächst möglichen Zeitpunkt in Einklang zu bringen, ergibt sich die Notwendigkeit einer Übergangslösung für die Infrastrukturfinanzierung in den Jahren 2011 und 2012 mit einer ausnahmsweise auf zwei Jahre verkürzten Leistungsvereinbarung zwischen ~~Bund und der SBB~~ Bund und der SBB. Weil die Dauer der LV SBB gemäss Artikel 8 Absatz 1 SBBG vier Jahre beträgt, beantragt der Bundesrat für die Umsetzung dieser Übergangslösung mit einer zweijährigen LV die Aufnahme einer entsprechenden Übergangsbestimmung in das SBBG.

Künftig soll die Infrastrukturfinanzierung bei der SBB und den Privatbahnen einheitlich auf vierjährigen Bestellperioden beruhen.

Weil die Periode 2011-2012 eine Übergangsphase darstellt, orientiert sich die LV SBB 11-12 im Wesentlichen an der LV 07-10. Für die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur bedeutet die Umstellung von der bisher jährlichen Bestellung, zum Teil in Verbindung mit oftmals auf einzelne Objekte bezogenen Investitionsvereinbarungen auf eine zweijährige Programmfinanzierung einen wichtigen Schritt als Vorbereitung für die ab 2013 angestrebte vollständige Angleichung an das Finanzierungssystem der SBB Infrastruktur mit vierjährigen Leistungsvereinbarungen.

## Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr

Mit dem Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr) (RöVE) vom 20. März 2009 wurden die Rechtsgrundlagen für die Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs (neu im Personenbeförderungsgesetz, PBG<sup>1</sup>) und die Schieneninfrastrukturfinanzierung voneinander getrennt. Mit den am 1. Januar 2010 wirksam gewordenen Änderungen des SBB-Gesetzes (SBBG)<sup>2</sup> werden die Instrumente für die Infrastrukturfinanzierung von SBB und Privatbahnen weitgehend angeglichen. So gelten die im revidierten Eisenbahngesetz (EBG)<sup>3</sup> und in der neuen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV)<sup>4</sup> beschriebenen Prozesse für das Controlling der Infrastrukturfinanzierung gleichermaßen für die SBB und die Privatbahnen. Als wesentlicher Unterschied bleibt, dass – abweichend vom allgemeinen Grundsatz aus Artikel 49 Absatz 1 EBG, nach dem Bund und Kantone die Eisenbahninfrastruktur gemeinsam finanzieren – die gesamte Eisenbahninfrastruktur der SBB nach wie vor, gestützt auf Artikel 49 Absatz 3 EBG, allein vom Bund finanziert wird.

Mit der vorliegenden Botschaft wird darum für die Zielvorgaben und die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur erstmals eine gesamtschweizerische Perspektive eingenommen. Bis die im Rahmen einer weiteren Etappe der Bahnreform vorgesehene Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung und Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen in Kraft ist, sind zwei jedoch weiterhin getrennte Finanzierungsbeschlüsse für die SBB und die Privatbahnen erforderlich. Gestützt auf Artikel 8 Absatz 4 SBBG (in Verbindung mit der beantragten Übergangsbestimmung im neuen Artikel 26a SBBG) beantragt der Bundesrat für die SBB Infrastruktur einen auf die Infrastrukturbestellung der Leistungsvereinbarung Bund – SBB für die Jahre 2011-2012 abgestimmten Zahlungsrahmen. Für die Finanzierung von Betrieb und Investitionen der Privatbahninfrastruktur wird ein Verpflichtungskredit für die gleiche Periode beantragt.

### 1.2 Inhalt der Vorlage

#### 1.2.1 Aufbau

Die Vorlage gliedert sich inhaltlich in fünf Hauptkapitel.

Einleitend wird der Prozess des Controllings der Infrastrukturfinanzierung ausführlich erläutert (Abschnitt 1.2.3.1). Das gemeinsame Verständnis dafür, dass Controlling nicht ein Synonym für Kontrolle ist, sondern einen in sich geschlossenen Regelkreis zur zielorientierten Steuerung umfasst, ist für die Klärung der Verantwortlichkeiten der involvierten Stellen zwingend notwendig.

In einem zweiten Teil (Abschnitt 1.3) werden die Zielsetzungen an den Betrieb und die Entwicklung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur, welche wiederum Einfluss auf die Prioritätensetzung der Investitionstätigkeit der Bahnen haben, näher erläutert.

<sup>1</sup> Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG), SR **745.1**.

<sup>2</sup> Bundesgesetz vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG), SR **742.31**.

<sup>3</sup> Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG), SR **742.101**.

<sup>4</sup> Verordnung vom 4. November 2009 über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV), SR **742.120**.

Das Konzept für die zielorientierte Steuerung der SBB und der Inhalt der LV SBB 11-12, insbesondere die Änderungen gegenüber der LV 07-10 und die Finanzierung des erhöhten Mittelbedarfs werden in Abschnitt 1.4 erläutert.

Eine Beschreibung der Neuerungen bei der Privatbahnfinanzierung und dem von den Infrastrukturbetreiberinnen gemeldeten Mittelbedarf findet sich im Abschnitt 1.5.

## **1.2.2 Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur**

### **Getrennte Rechnungen für Verkehr und Infrastruktur**

Mit Inkrafttreten der Bahnreform 1 am 1. Januar 1999 wurden alle Eisenbahnunternehmen in der Schweiz verpflichtet<sup>5</sup>, den abgeltungsberechtigten Bereich Infrastruktur rechnerisch und organisatorisch von den Bereichen Personen- und Güterverkehr zu trennen und Spartenrechnungen zu führen.

### **Trassenpreis als Finanzierungsinstrument für die Infrastruktur**

Die Sparte Infrastruktur erhält für die Benutzung der Infrastruktur ein Entgelt, den Trassenpreis. Dieser besteht aus einem Mindestpreis in Höhe der Normgrenzkosten (das heisst, der üblichen Grenzkosten einer zeitgemäss ausgerüsteten Strecke) plus einem Deckungsbeitrag an die Fixkosten der Infrastruktur. Diese Preise werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) festgelegt. Lediglich die Preise für Zusatzleistungen (vgl. Art. 22 NZV<sup>6</sup>) können von den Infrastrukturbetreiberinnen selbst festgelegt werden. Die derzeitigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erlauben keine kostendeckenden Preise für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur. Um die verkehrspolitischen Ziele, insbesondere das Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr und die Grundversorgung im Personenverkehr, nicht zu gefährden, lassen sich die Preise derzeit auch kaum erhöhen. Vielmehr wurden die Trassenpreise für den Güterverkehr ab dem 1. Januar 2010 sogar gesenkt. Im November 2009 hat der Bundesrat beschlossen, dass im Güterverkehr auf die Erhebung eines – über den Mindestpreis hinausgehenden – Deckungsbeitrags verzichtet werden soll. Mit der beschlossenen Anpassung wird insbesondere der Wagenladungsverkehr entlastet. Die durch die Senkung der Trassenpreise entstehenden Einnahmehausfälle bei den Infrastrukturbetreiberinnen werden durch eine entsprechende Erhöhung der Abgeltungen für den Infrastrukturbetrieb kompensiert.

Aufgrund der weiter steigenden Nachfrage und den daraus zu erwartenden Ergebnisverbesserungen im Personenfernverkehr kann hingegen der Deckungsbeitrag für den SBB-Fernverkehr ab dem Fahrplanwechsel per 12. Dezember 2010 von 8% auf 12% der Verkehrserlöse erhöht werden. Auf den davon betroffenen Strecken steigen dementsprechend die Trassenpreiserlöse der Infrastrukturbetreiber (SBB, BLS Netz AG, Thurbo) und reduzieren die abzugeltenden ungedeckten Kosten. Im bestellten Regionalverkehr (RPV) beträgt der Deckungsbeitrag zurzeit 13% der Verkehrserlöse.

Mit Trassenpreiserlösen lassen sich rund ein Viertel der gesamten Aufwendungen für Betrieb, Unterhalt und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur abdecken. Die SBB

<sup>5</sup> Schmalspurbahnen und kleinere Unternehmen kann das BAV gemäss Art. 64 Abs. 1 EBG von dieser Pflicht befreien.

<sup>6</sup> Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV), SR 742.122

Infrastruktur kann unter Einbezug der festgelegten Ausgleichszahlungen der Division Immobilien (150 Mio. Franken pro Jahr) und sonstiger Erträge insgesamt etwas mehr als die Hälfte des Betriebs- und Unterhaltsaufwandes decken. Bei der Privatbahninfrastruktur liegt der Kostendeckungsgrad durchschnittlich bei rund 25%.

### **Bestellung von Infrastrukturleistungen**

Weil eine sichere und leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur ein wichtiger Standortfaktor für die Schweiz darstellt und damit auch entscheidend zur wirtschaftlichen Prosperität des Landes beiträgt, bestellt der Bund bei der SBB und zusammen mit den Kantonen bei den Privatbahnen den Betrieb, den Erhalt und die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur.

Die für eine Bestellperiode vereinbarten Mittel werden den Infrastrukturbetreiberinnen als Betriebs- und Investitionsbeiträge aus der Finanzrechnung des Bundes bezahlt. Der Betriebsbeitrag bemisst sich nach den geplanten ungedeckten Kosten aus dem Betrieb und dem Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur auf Grundlage der Mittelfristplanungen der Unternehmen.

Die notwendigen Mittel für Investitionen in den Substanzerhalt der bestehenden Anlagen und für Anpassungen an den Stand der Technik sowie die Erfordernisse des Verkehrs<sup>7</sup> (z.B. Blockverdichtungen, Perronverlängerungen, Doppelspurabschnitte) erhalten die Bahnen auf zwei Wegen ebenfalls aus dem ordentlichen Budget. Zum einen wird ihnen der geplante Abschreibungsaufwand durch entsprechende A-Fonds-perdu-Zahlungen ausgeglichen. Zum anderen werden für den darüber hinausgehenden Investitionsbedarf zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt.

Die Darlehen verbleiben im Prinzip auf unbeschränkte Zeit im Unternehmen und müssen nur zurückbezahlt werden, wenn die damit finanzierten Anlagen nicht mehr dem Eisenbahnbetrieb dienen oder das Investitionsvolumen geringer ist, als die Summe der Abschreibungen. Sie haben daher eigenkapital-ähnlichen Charakter.

### **Entwicklung der Finanzierungsinstrumente**

Bei der SBB Infrastruktur werden die Betriebs- und Investitionsbeiträge seit 1999 auf Grundlage der Mittelfristplanung und des mittelfristigen Investitionsplans in einer auf vier Jahre bezogenen Leistungsvereinbarung festgelegt. Die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur erfolgte bislang auf Basis jährlicher Finanzierungsvereinbarungen – in der Regel gemeinsam von Bund und Kantonen. Die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen erfolgte in einigen Kantonen – analog zum System der LV SBB – auf Grundlage von Programmfinanzierungsvereinbarungen, während in anderen Kantone für grössere Projekte jeweils separate Objektfinanzierungsvereinbarungen abgeschlossen wurden. Die Auswirkungen der am 1. Januar 2010 wirksam gewordenen Gesetzesänderungen auf die Privatbahnfinanzierung werden in den Abschnitten 1.2.3.3 und 1.5 gesondert dargestellt.

Bau und Betrieb der Kraftwerke für die Erzeugung des Bahnstroms und der Übertragungsleitungen sind nicht Bestandteil der Infrastrukturbestellung. Diese Anlagen dürfen gemäss Artikel 62 Absatz 2 EBG keine ungedeckten Kosten

<sup>7</sup> Vgl. Art. 3 Abs. 3 SBBG.

verursachen. Die Investitionen und die Betriebskosten müssen demnach über den Strompreis selbst erwirtschaftet werden.

### **Sonderfinanzierungen**

Während die Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der bestehenden Eisenbahninfrastruktur aus den mit dieser Botschaft beantragten allgemeinen Haushaltsmitteln (sog. ordentliche Infrastrukturfinanzierung) erfolgt, werden Netzerweiterungen in der Regel über Sonderfinanzierungen sichergestellt. Seitens des Bundes konzentrieren sich diese derzeit auf den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) und den Infrastrukturfonds, aus dem Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur für den Agglomerationsverkehr finanziert werden können.

Eine weitere Finanzierungsquelle für die Eisenbahninfrastruktur ist der Zahlungsrahmen für Massnahmen im öffentlichen Verkehr zu Gunsten von Menschen mit Behinderungen.<sup>8</sup> Beiträge aus diesem bis 2023 zur Verfügung stehenden Zahlungsrahmen werden jedoch nur für die vorzeitige behindertengerechte Anpassung von Anlagen gewährt, d.h. für Massnahmen an Stationen, die nicht ohnehin bis 2023 erneuert werden müssen. Mit den objektbezogen gewährten Pauschalbeiträgen, zum Beispiel für Teilerhöhungen von Perronkanten, können die jeweils kostengünstigen Massnahmen zur Erfüllung der Vorgaben des BehiG finanziert werden. Sollte sich im Einzelfall die Realisierung der Minimallösung in einer Gesamtbetrachtung als unwirtschaftlich erweisen oder die Leistungsfähigkeit einer Station erheblich beeinträchtigen (z.B. Einschränkungen beim Rollmaterialeinsatz oder Behinderungen des Personenflusses) kann das BAV die Realisierung ergänzender Massnahmen (z.B. vollständige Erhöhung der Perronkanten) aus Mitteln der ordentlichen Finanzierung bewilligen.

Nicht Gegenstand der BehiG-Sonderfinanzierung sind Umbaumasnahmen an Stationen, die bis 2023 im Rahmen der "normalen" Erneuerungsprogramme, z.B. Anpassungen an erhöhte Kapazitäts- oder Sicherheitsanforderungen, durchgeführt werden. Diese Kosten müssen vollständig aus Mitteln der ordentlichen Finanzierung gedeckt werden.

## **1.2.3 Controlling der Infrastrukturfinanzierung**

### **1.2.3.1 Controllingprozess**

Im EBG sind im 6. Kapitel die Grundsätze, Voraussetzungen, Leistungsangebot und Bestellverfahren sowie die finanzielle Aufteilung der Finanzierung der Infrastruktur zwischen Bund und Kantonen festgelegt.

Auf Verordnungsstufe werden die Bestimmungen zur Infrastrukturfinanzierung der Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV<sup>9</sup>) konkretisiert.

<sup>8</sup> BBl 2003 8115; Vgl. auch: Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG), SR 151.3

<sup>9</sup> Verordnung vom 4. November 2009 über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV), SR 742.120.

Mit der KFEV werden die Instrumente für die Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen und der SBB (mehrjährige Leistungsvereinbarungen) weitgehend angeglichen. Grundlage bildet ein einheitliches Controllingverständnis.

### **Controllingverständnis**

Das Verb „to control“ wird im Deutschen häufig mit „kontrollieren“ übersetzt. Dabei umfasst der Begriff in der englischen Sprache weit mehr. Demnach wird der synonym verwendete Begriff „Controlling“ als Beherrschung, Lenkung, Steuerung, Regelung von Prozessen verstanden.

Auch in der Verwaltungsführung besteht ein breites Verständnis von Controlling. Gestützt auf Artikel 21 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung<sup>10</sup> wird Controlling als ein Führungsinstrument zur prozessbegleitenden Steuerung der Zielerreichung, d.h. ein umfassendes Führungs- und Steuerungskonzept, verstanden.

Dem in der KFEV festgelegten Controllingprozess bei der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Art. 13) liegt ebenfalls ein breites Verständnis von Controlling zugrunde. Controlling bedeutet die ziel- und anreizorientierte Steuerung des gesamten Prozesses der Bestellung des Leistungsangebotes.

Mit Artikel 1 des Gesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz, SuG<sup>11</sup>) wird festgelegt, dass Finanzhilfen und Abgeltungen des Bundes u.a. nur gewährt werden, wenn sie ihren Zweck auf wirtschaftliche und wirkungsvolle Art erreichen. Das Controlling der Infrastrukturfinanzierung konzentriert sich daher sowohl auf die Erreichung der angestrebten Ziele (Effektivität) als auch auf die Wirtschaftlichkeit bei der Erreichung dieser Ziele (Effizienz).

### **Controllingprozess der Infrastrukturfinanzierung**

Der Controllingprozess gemäss Artikel 13 KFEV wird als ein abgeschlossener Regelkreis verstanden, der vom BAV als Besteller geleitet wird. Bei gemeinsam bestellten Strecken werden die beteiligten Kantone einbezogen.

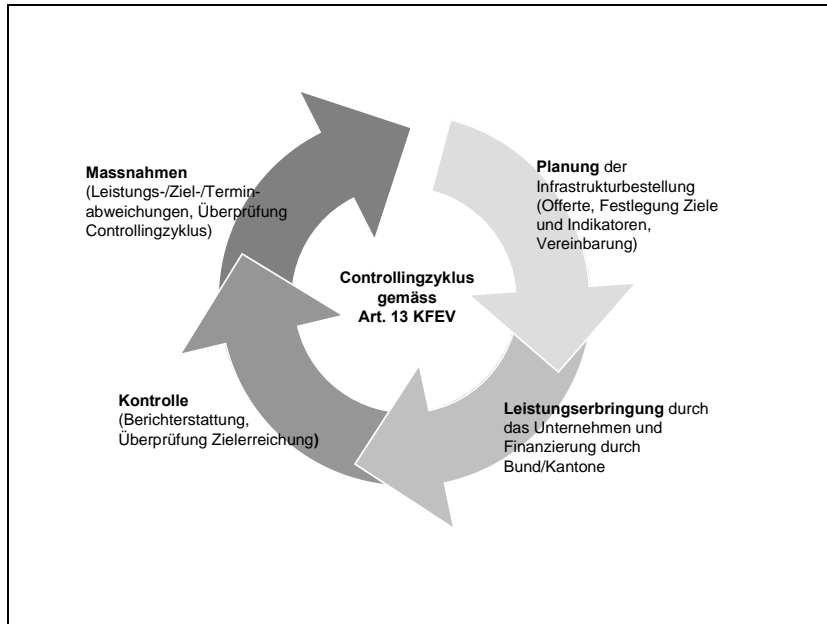
Gemäss dem Controllingverständnis des BAV wird der gesamte Prozess der Leistungsbestellung gesteuert, insbesondere:

- Planung der Infrastrukturbestellung und Finanzierungsvereinbarung
- Berichterstattung über die Leistungserbringung durch das Eisenbahnunternehmen
- Überprüfung der Leistungserbringung und Zielerreichung
- Ergreifen von Massnahmen bei Abweichungen

<sup>10</sup> Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung vom 25. November 1998 (RVOV), SR 172.010.1

<sup>11</sup> Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz, SuG), SR 616.1

### Controllingregelkreis der Infrastrukturfinanzierung



Der geschlossene Controllingkreislauf soll gewährleisten, dass die Ergebnisse des Controllings der Infrastrukturbestellung einer Periode für die folgende Periode berücksichtigt und allenfalls Anpassungen bei der Steuerung vorgenommen werden.

Die Planung der Infrastrukturbestellung basiert auf der Finanzplanung des Bundes bzw. der Kantone und den verbindlichen Offerten der Eisenbahnunternehmen (Art. 15 KFEV). Die einzureichenden Offertunterlagen umfassen die Umschreibung des Leistungsangebotes, die Mittelfristplanung (MFP), den Investitionsplan, die auf Basis der MFP berechneten Indikatoren zur Leistungsmessung und gegebenenfalls die Begründungen für Abweichungen bisheriger Planungen (Art. 19 KFEV). Die Anforderungen an die Mittelfristplanung sind in der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen (REVO<sup>12</sup>) näher beschrieben. Zur Planung im weiteren Sinn gehört auch die Abstimmung der Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung. Hierfür sollen unter Leitung des BAV regelmässige regionale Koordinationstreffen mit den beteiligten Bestellern von Infrastruktur- und Verkehrsleistungen und den involvierten Bahnunternehmen (EVU und Infrastrukturbetreiber) stattfinden.

<sup>12</sup> Verordnung des EVED vom 18. Dezember 1995 über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen (REVO), SR 742.221.

Im Ergebnis der Planung liegt eine Finanzierungsvereinbarung (Art. 20 KFEV) vor, auf deren Basis die Eisenbahnunternehmen die bestellten Leistungen erbringen. Diese Vereinbarung wird nun auch bei den Privatbahnen "Leistungsvereinbarung" genannt. Damit wird verdeutlicht, dass das Controlling der Infrastrukturfinanzierung von SBB und Privatbahnen auf einheitlichen Grundsätzen und Instrumenten basiert. Die Eisenbahnunternehmen richten ihre operativen Tätigkeiten an den festgelegten qualitativen und quantitativen Zielen aus. Die Unternehmen sind für die Erreichung dieser Ziele selber verantwortlich. Die Zielvorgaben sind für alle Eisenbahnunternehmen auf einheitlicher Basis festzulegen. Damit wird eine zielgerichtete Steuerung des Gesamtprozesses der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes gewährleistet. Zudem ermöglicht dies Quervergleiche zwischen den Unternehmen. Die Unternehmen berichten gestützt auf Artikel 22 KFEV regelmässig, d.h. mindestens halbjährlich, schriftlich über die Erreichung der Zielvorgaben und den Stand der vereinbarten Investitionsprojekte. Die Berichterstattung ist auf zentrale führungsrelevante Kernaussagen zu begrenzen und möglichst mit den unternehmensinternen Berichts- und Führungsrhythmus abzustimmen. Die Berichterstattung wird um einen regelmässigen Informationsaustausch zwischen Besteller und Eisenbahnunternehmen ergänzt.

Mit Artikel 22 Absatz 1 KFEV hat das BAV zur Erfüllung seiner Aufgaben auch ein Einsichtsrecht in die Dokumente und der Daten der Sparte Infrastruktur der Eisenbahnunternehmen. Vorbehalten bleiben Massnahmen im Sinne des SuG und des EBG, sofern Bundesmittel zweckentfremdet oder unwirtschaftlich eingesetzt würden, sowie die Tätigkeit der Sicherheitsaufsicht, die vom finanziellen Controlling vollständig getrennt ist.

Im Rahmen der Überprüfung des BAV werden die Berichte der Unternehmen ausgewertet. Dabei werden insbesondere die in der Vereinbarung festgelegten qualitativen und quantitativen Zielvorgaben einem Soll-/Ist-Vergleich unterzogen. Das BAV analysiert die Abweichungen, gibt Empfehlungen für Anpassungen ab und legt gegebenenfalls Korrekturmassnahmen fest.

Gestützt auf Artikel 22 KFEV Absatz 4 können Massnahmen bei Nicht-Erbringung der bestellten Leistungen, Nicht-Erreichen von Zielvorgaben sowie bei Nicht-Einhaltung von festgelegten Fristen durch das BAV angeordnet werden. Das BAV ist auch dazu berechtigt, finanzielle Leistungen zurückzufordern.

### **1.2.3.2 Finanzierung der SBB Infrastruktur**

#### **Erfahrungen aus den bisherigen Leistungsvereinbarungen mit der SBB**

Grundsätzlich hat sich das Instrument der LV für die Steuerung der Infrastrukturfinanzierung der SBB sehr bewährt. Es gibt beiden Seiten Planungssicherheit und Flexibilität: Planungssicherheit wird insofern gewährleistet, als der für vier Jahre – die vorliegende zweijährige LV ist aus Sicht des Bundesrats als eine einmalige Ausnahme anzusehen – gültige finanzielle Rahmen festgelegt ist. Flexibilität besteht im Vorfeld der Aushandlung der LV, weil die für eine Bestellperiode zur Verfügung stehenden Mittel erst bei Abschluss der Vereinbarung auf Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge aufgeteilt werden. Dank der Steuerung über Zielvorgabe anstatt der detaillierten Bestellung von Einzelleistungen und Projekten kann die SBB Infrastruktur auch weitgehend frei über den Einsatz der vom Bund gewährten Mittel entscheiden. Zudem kann sie über allfällige erzielte

Gewinne verfügen und diese Mittel im Folgejahr für zusätzliche Unterhaltsmassnahmen oder zusätzliche Infrastrukturinvestitionen verwenden.

Seit der Ausweitung des unternehmerischen Entscheidungsspielraums mit der Bahnreform 1999 tragen die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat der SBB die Verantwortung für die Erreichung der vereinbarten Ziele. Weil die auf Grundlage der Mittelfristplanung der Bahn vereinbarten Ziele und Betriebsbeiträge während der Laufzeit der LV nicht einfach nachträglich geändert werden können – sei es z.B. aufgrund geringer Trassenpreiserlöse aus dem Güterverkehr oder gestiegener Rohstoffpreise – kommt der Qualität der Unternehmensplanungen der SBB eine entscheidende Bedeutung zu.

Die finanzielle Planungssicherheit konnte während der bisherigen Leistungsvereinbarungen seitens des Bundes nicht immer vollständig garantiert werden. Finanzpolitische Notwendigkeiten führten in den vergangenen Jahren zu Reduktionen der vertraglich zugesicherten Beträge. Der ursprünglich auf rund 6,025 Milliarden Franken festgelegte Zahlungsrahmen für die LV 03-06 wurde im Rahmen der Entlastungsprogramme 03 und 04 auf rund 5,6 Milliarden Franken reduziert, was eine Anpassung der LV 03-06 erforderlich machte.<sup>13</sup> Während der LV 07-10 wurden bereits im ersten Jahr 2007 aufgrund einer vom Bundesrat beschlossenen Kreditsperre 14.4 Millionen Franken weniger als vereinbart ausgezahlt. Doch andererseits wurden der SBB Infrastruktur im Rahmen der 2. Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen 2009<sup>14</sup> zur Förderung der Konjunktur auch 150 Millionen Franken zusätzlich gewährt.

Die abschliessende Festlegung der Betriebs- und Investitionsbeiträge für einen mehrjährigen Zeitraum fördert den haushälterischen Umgang mit den zur Verfügung stehenden Mittel und setzt Anreize für die Verbesserung der Produktivität des Unternehmens. Die hohe Flexibilität bei der Mittelverwendung eröffnet der SBB – im Gegensatz zum bis Ende 2009 geltenden Finanzierungssystem bei den Privatbahnen – grossen Spielraum für eine Optimierung der Kosten über die Gesamtlebensdauer der Anlagen („Life-Cycle-Cost-Optimierung“).

Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) hat den vom BAV geführten Prozess des Controllings der Infrastrukturfinanzierung der SBB im Jahr 2008 revidiert und dabei ein gewisses Optimierungspotenzial identifiziert. Alle im Schlussbericht<sup>15</sup> enthaltenen Empfehlungen für Verbesserung der Wirksamkeit der Steuerung des BAV können nun dank der Verankerung des Controllingprozesses für die Infrastrukturfinanzierung in der neuen Verordnung KFEV (vgl. Abschnitt 1.2.3) mit der vorliegenden Leistungsvereinbarung Bund – SBB für die Jahre 2011 und 2012 umgesetzt werden.

### **1.2.3.3 Finanzierung der Privatbahninfrastruktur**

Bei der SBB Infrastruktur werden die Betriebs- und Investitionsbeiträge seit 1999 auf Grundlage der Mittelfristplanung und des mittelfristigen Investitionsplans in einer auf vier Jahre bezogenen Leistungsvereinbarung festgelegt. Die Finanzierung

<sup>13</sup> Vgl. auch den Rechenschaftsbericht der SBB zur Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2007-2010 im Anhang 1.

<sup>14</sup> Botschaft über die 2. Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen: Nachtrag Ia zum Voranschlag 2009 und weitere Massnahmen, BBl 2009 1043ff

<sup>15</sup> [www.efk.admin.ch/pdf/8102BE\\_Controlling\\_LV\\_def\\_Website.pdf](http://www.efk.admin.ch/pdf/8102BE_Controlling_LV_def_Website.pdf)

der Privatbahninfrastruktur basierte bislang auf mehrjährigen Verpflichtungskrediten (Rahmenkrediten) für die Investitionshilfen gemäss Artikel 56 EBG und jährlich vereinbarten Abgeltungen (Betriebsbeiträge, Abschreibungsmittel). Weil es für die Abgeltungen weder einen Verpflichtungskredit noch einen Zahlungsrahmen gab, konnte der Bund bisher nur einjährige Finanzierungsvereinbarungen abschliessen.

Mit Ausnahme der Strecken von nationaler Bedeutung werden die Leistungen gemeinsam von Bund und Kantonen bestellt. Als nationale Infrastruktur gelten neben den Strecken der SBB:

- die BLS-Strecken Thun–Spiez–Interlaken, Spiez–Lötschberg–Brig/Raron und Lengnau–Moutier,
- die SOB-Strecke Lichtensteig–Wattwil–Ebnet-Kappel (ursprünglich SBB),
- die ZB-Strecke Luzern–Interlaken (ursprünglich SBB),
- die Infrastruktur der Basler Hafenbahnen HBS und HBL
- die Strecken der Deutschen Bahn Weil am Rhein Grenze–Basel Badischer Bahnhof–Basel Rheinbrücke/ –Riehen Grenze/ –Grenzach Grenze sowie Erzingen Grenze–Schaffhausen–Thayngen Grenze.

Die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen erfolgte in einigen Kantonen – analog zum System der LV SBB – auf Grundlage von Programmfinanzierungsvereinbarungen, während in anderen Kantone für grössere Projekte jeweils separate Objektfinanzierungsvereinbarungen abgeschlossen wurden.

#### **Verpflichtungskredit mit Leistungsvereinbarungen statt 10. Rahmenkredit und Objektfinanzierungen**

Artikel 61a EBG-alt, welcher die Rechtsgrundlage für den auf die Investitionshilfen beschränkten mehrjährigen Rahmenkredit bildete, wurde mit RöVE aufgehoben. Der 9. Rahmenkredit läuft Ende 2010 aus. Es braucht deshalb ab 2011 zwingend eine neue Finanzierung für die Privatbahninfrastruktur. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem System der LV bei der Infrastrukturfinanzierung der SBB (vgl. Ziffer 1.2.3.2) hat der Bundesrat mit der KFEV die nötigen Grundlagen geschaffen, um eine Angleichung zu erreichen. Konkret bedeutet dies, dass anstelle eines 10. Rahmenkredits für Investitionshilfen neu ein zweijähriger Verpflichtungskredit für die gesamte Finanzierung der Infrastruktur der Privatbahnen beantragt wird. Alle Auszahlungen – Betriebs- und Investitionsbeiträge, d.h. Abgeltungen zum Ausgleich der ungedeckten Betriebskosten und des Abschreibungsaufwands sowie bedingt rückzahlbare zinslose Darlehen – erfolgen aus diesem Verpflichtungskredit. Der Verpflichtungskredit ist die rechtliche<sup>16</sup> Voraussetzung für den Abschluss von mehrjährigen Finanzierungsvereinbarungen. Für die Jahre 2011-2012 können damit – analog zur SBB – ebenfalls zweijährige Leistungsvereinbarungen abgeschlossen werden. Im Unterschied zur LV mit der SBB beschränken sich die Leistungsvereinbarungen auf die Infrastrukturbestellung und enthalten keine generellen strategischen Zielvorgaben für die Unternehmen.

<sup>16</sup> Vgl. Artikel 21 des Bundesgesetzes über den eidgenössischen Finanzhaushalt (FHG), SR 611.0).

Wie bereits unter Ziffer 1.1 erläutert, stellen die Jahre 2011-12 eine Übergangsphase dar. Für die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur bedeutet die Umstellung von der jährlichen Bestellung auf eine zweijährige Leistungsvereinbarung mit Programmfinanzierung einen wichtigen Schritt als Vorbereitung für die ab 2013 angestrebte Angleichung an das Finanzierungssystem der SBB Infrastruktur mit vierjährigen Leistungsvereinbarungen.

### **1.3 Ziele für die Eisenbahninfrastruktur 2011-2012**

Der gut ausgebaute öffentliche Verkehr und speziell das engmaschige und leistungsfähige Eisenbahnnetz der Schweiz sind ein wichtiger Erfolgsfaktor im internationalen Standortwettbewerb und tragen wesentlich zum Erfolg des Wirtschaftsstandorts Schweiz bei. Sie sind die Voraussetzung dafür, dass ein möglichst hoher Anteil des Personen- und Güterverkehrs effizient und umweltschonend auf der Schiene durchgeführt werden kann.

Aus dem übergeordneten Ziel der ökologisch tragfähigen und effizienten Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse lässt sich aus Sicht des Bundes folgende generelle Zielsetzung für die Betreiber der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur – sowohl für die SBB als auch die Privatbahnen – ableiten:

Gewährleistung eines sicheren, zuverlässigen, den Erfordernissen des Personen- und Güterverkehrs entsprechenden effizienten Betrieb und Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur.

Aus diesem generellen Ziel lassen sich mehrere Einzelziele ableiten. Diese werden im Folgenden näher beleuchtet. Dabei ist stets zu beachten, dass die Eisenbahninfrastruktur nie einem Selbstzweck dienen kann, sondern möglichst optimal auf den Verkehr abgestimmt werden muss, der auf ihr abgewickelt werden soll. Mit der Bestellung des Betriebs und Unterhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2011-2012 verknüpft der Bund konkret die Erwartung, dass folgende Ziele erreicht werden:

- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus,
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes,
- optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten,
- Verbesserung der Interoperabilität,
- Erhöhung der Produktivität.

#### **1.3.1 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus**

Der Bundesrat erwartet von den Eisenbahnunternehmen, dass sie das bestehende Sicherheitsniveau im Schweizer Schienenverkehr aufrechterhalten. Unter Berücksichtigung des wirtschaftlich und finanziell Tragbaren soll der technischen Entwicklung und dem Gefährdungspotenzial mit geeigneten Massnahmen Rechnung getragen werden.

##### **Sicherheitsziele**

Der Bundesrat erwartet von den Infrastrukturbetreiberinnen, dass sie geeignete Massnahmen ergreifen, um die Eintretenswahrscheinlichkeit und das Schadenspotenzial von erkannten zu hohen Risiken zu verringern. Dabei gilt es insbesondere die folgenden Zielsetzungen zu erreichen:

- Ein hoher Schutz vor Zugkollisionen und Entgleisungen ist gewährleistet.
- Das Sicherheitsniveau in bestehenden Eisenbahntunnels wird auf den anerkannten Stand der Technik gebracht.
- Die Sanierungsprogramme für die Bahnübergänge sind soweit voranzutreiben, dass Ende 2014 alle Bahnübergänge gesetzeskonform sind.
- Die Sicherheit im Bereich des Zugangs zu Perrons und des Aufenthalts auf diesen wird im Rahmen von Um- und Neubauten erhöht.
- Risiken aus Altlasten und aus Störfällen werden so reduziert, dass sie den Vorgaben des Bundes genügen.

Mit der Infrastrukturbestellung wird die Erreichung dieser Ziele mit den Eisenbahnunternehmen – mit der SBB in der LV 11-12, bei den Privatbahnen mit den noch abzuschliessenden Finanzierungsvereinbarungen für 2011-2012 – verbindlich vereinbart. Zudem werden die Unternehmen verpflichtet, ein umfassendes Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystem (SMS) zu betreiben. Das BAV überprüft im Rahmen seiner Sicherheitsaufsicht die Funktionsfähigkeit der SMS in der Praxis.

### **1.3.2 Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes**

#### **Optimale Dimensionierung des Netzes**

Für die Erreichung der Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik ist die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes von herausragender Bedeutung. Zunächst ist sicherzustellen, dass die Dimensionierung der Anlagen auf die jeweiligen Anforderungen der Kunden, d.h. der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Personen- und Güterverkehr, ausgerichtet ist.

Grundvoraussetzung dafür ist ein regelmässiger Austausch zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und ihren Kunden. Dabei ist zu gewährleisten, dass alle EVU über die gleichen Informations- und Einflussmöglichkeiten bezüglich der Infrastrukturplanung verfügen. Darum müssen die Infrastrukturbetreiber die Planungsprozesse für die Dimensionierung der Strecken und Anlagen so ausgestalten, dass die regelmässig das jeweilige Netz oder Anlagen benutzenden EVU (Personenfernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr) ihre Anliegen diskriminierungsfrei einbringen können. Durch organisatorische Vorkehrungen muss demnach sichergestellt werden, dass der – heute in der Regel nur auf die eigenen EVU beschränkte – institutionalisierte Einbezug der EVU in die Planungsprozesse der Infrastruktur auch den anderen im Netzzugang verkehrenden EVU gleichberechtigt offen steht.

Eine besondere Verantwortung haben die Infrastrukturbetreiber bei der Integration der Bedürfnisse des Güterverkehrs. Denn anders als im konzessionierten und bestellten Personenverkehr sind die künftigen Angebotsentwicklungen im Güterverkehr wegen den eher kurzen Planungshorizonten der EVU (kurze Laufzeiten der Verträge) und dem freien Marktzugang schwieriger abzubilden.

Zur Aufgabe der Infrastrukturbetreiber gehört insbesondere die Überprüfung der Dimensionierung und der bedarfsgerechten Ausstattung der Anlagen im Zugang zur Bahn (Personen- und Güterverkehr).

### **Hohe Verfügbarkeit des Netzes**

Entscheidend für die Leistungsfähigkeit des Netzes ist neben der adäquaten Dimensionierung der Anlagen deren Verfügbarkeit. Eine wichtige und anspruchsvolle Aufgabe der Infrastrukturbetreiber ist es darum, die Auswirkungen von Störungen auf den Betriebsablauf trotz Zunahme der Netzauslastung auf einem vertretbaren Niveau zu halten. Um diese Zielvorgabe zu konkretisieren, werden in den Finanzierungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreibern Zielwerte für die maximale Anzahl Störungen oder die von der Infrastrukturbetreiberin induzierten Verspätungsminuten festgelegt.

### **1.3.3 Optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten**

Mit seinem Engagement in der Finanzierung des Infrastrukturbetriebs und der Investitionen verknüpft der Bund den Anspruch, dass die vorhandenen Kapazitäten von Strecken und Knoten des Eisenbahnnetzes möglichst optimal ausgelastet werden. Auch für die Erreichung des Verlagerungsziels für den alpenquerenden Güterverkehr ist die optimale Kapazitätsauslastung wichtig. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, kommt der Erstellung des Jahresfahrplans und der Vergabe der verfügbaren Trassen eine besondere Bedeutung zu.

### **Gewährleistung einer unabhängigen Kapazitätszuteilung**

Artikel 9a EBG verpflichtet die Eisenbahnunternehmen zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur. Ein wichtiger Prozess zur Einhaltung dieser gesetzlichen Vorgabe ist die Vergabe der verfügbaren Trassen an die EVU. Weil integrierte Eisenbahnunternehmen, die sowohl Infrastruktur als auch Personen- und/oder Güterverkehr betreiben, ein systemimmanentes Diskriminierungspotenzial aufweisen, haben SBB, BLS und SOB im Jahr 2006 entschieden, gemeinsam mit dem VöV die Trasse Schweiz AG zu gründen und diese mit der operativen Vergabe der Trassen zu beauftragen. An diesem Unternehmen halten die drei genannten Eisenbahnunternehmen sowie der VöV einen Anteil von je 25 % und je einen Sitz im Verwaltungsrat, der mit dem Präsidenten aus fünf Mitgliedern besteht. Es ist jedoch offen, ob damit die von der EU geforderte Unabhängigkeit, Transparenz und Nichtdiskriminierung bei der Kapazitätszuweisung erfüllt werden. Gemäss Art. 6 Absatz 3 Richtlinie 91/440/EG<sup>17</sup> in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG Artikel 4 Absatz 2<sup>18</sup> und Artikel 14 Absatz 2 Richtlinie 2001/14/EG<sup>19</sup> muss die Trassenvergabe durch eine Stelle erfolgen, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt und rechtlich, organisatorisch sowie in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist. Darum wird der Bundesrat (voraussichtlich im Herbst 2010) den eidgenössischen Räten mit dem 2. Schritt der Bahnreform 2 einen konkreten Vorschlag für die Übernahme der ersten beiden Eisenbahnpakete der EG in den Acquis des Landverkehrsabkommens unterbreiten. Damit die Trasse Schweiz AG in der heutigen Aufgabenteilung bei der Trassenvergabe die ihr übertragene Aufgaben – und damit letztlich die Infrastrukturbetreiberinnen ihre gesetzlichen Pflichten – bestmöglich erfüllen kann, ist sie darauf angewiesen, dass sie von den Infrastrukturbetreiberinnen alle dafür notwendigen Grundlagen erhält.

<sup>17</sup> Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften (ABl.) Nr. L 237 vom 24.8.1991, S.25.

<sup>18</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1.

<sup>19</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

Zudem soll für die potenziellen Nutzer die Transparenz über die effektive Nutzung der Infrastruktur verbessert werden, indem die Infrastrukturbetreiber neben den relevanten technischen Parametern der Infrastrukturanlagen auch deren aktuelle Belegung auf dem Internet zugänglich machen.

### **1.3.4 Verbesserung der Interoperabilität**

Im 2. Schritt der Bahnreform 2 wird die Schweiz auch die sog. Interoperabilitätsrichtlinien<sup>20</sup> für das Transeuropäische Eisenbahnsystem (Hochgeschwindigkeitsverkehr und konventionelle Systeme) in das schweizerische Recht übernehmen. Diese haben zum Ziel, europaweit ein technisch und betrieblich harmonisiertes Eisenbahnsystem zu schaffen, das den freien und sicheren Verkehr durch den ganzen Kontinent ermöglicht. Die Interoperabilität schafft Voraussetzungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber der Strasse und vereinfacht so den Warenaustausch mit unserem wichtigsten Handelspartner, der Europäischen Union. Sie erleichtert auch die Aufgabe, den Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse auf dem direktesten Weg und mit der Bahn zu bewältigen. Auf Grund ihrer Verlagerungspolitik und des Zieles einer koordinierten Verkehrspolitik hat die Schweiz grosses Interesse an einem harmonisierten und interoperablen Eisenbahnsystem in Europa.

Konkret angewendet werden die in den Interoperabilitätsrichtlinien der EU enthaltenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), durch die Harmonisierung der Zugsicherungs- und Kommunikationssysteme.

#### **Migration der Zugsicherungssysteme auf ETCS (European Train Control System)**

Wichtig für die Interoperabilität ist die Migration der bestehenden Zugsicherungen (SIGNUM / ZUB) auf das auf europäischer Ebene standardisierte System ETCS. Dieses System kommt mittlerweile in fast allen europäischen Ländern zur Anwendung, in grösserem Umfang namentlich auf den Neubaustrecken in Holland, Belgien und Italien. Mit ETCS Level 2 werden in der Schweiz seit 2007 die BAHN 2000 Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist und die Lötschberg-Basisstrecke mit einer sehr hohen Zuverlässigkeit betrieben. Damit ETCS seine volle Wirkung entfalten kann, müssen auch die bestehenden Zugsicherungssysteme möglichst rasch durch ETCS-Komponenten ersetzt werden. Die vom BAV definierte Migrationsstrategie für die Zugsicherungen der normalspurigen Bahnen der Schweiz basiert darauf, dass die Interoperabilität im Rahmen der Erneuerungs- und Ausbauprogramme gefördert wird. Zu diesem Zweck werden ab 2011 die bestehenden streckenseitigen Zugsicherungssysteme SIGNUM und ZUB 121 durch EuroZUB und EuroSignum als Zugsicherungssystem abgelöst.

#### **Ablösung des analogen Zugfunks durch GSM-R**

Ein weiterer wichtiger Schritt zur Förderung der Interoperabilität ist die Ablösung der länderspezifischen analogen Bahnfunksysteme auf dem Normalspurnetz durch GSM-R. Über die Bestellung der Leistungsvereinbarung hat der Bund die SBB mit dem Aufbau und Betrieb des GSM-R-Funknetzes auf dem schweizerischen Normalspurnetz beauftragt. Ende 2009 waren rund 1300 km von insgesamt ca. 2500

<sup>20</sup> Richtlinien 96/48/EG, ABl. L 235 vom 17.9.1996, S.6 sowie Richtlinie 2001/16/EG, ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

km mit GSM-R auszurüstenden Strecken in Betrieb. Die Migration soll bis Ende 2011 weitestgehend abgeschlossen sein.

Auf Nebenstrecken, auf denen Interoperabilitätsanforderungen einen geringeren Stellenwert haben, besteht die Möglichkeit, anstelle einer eigenen aufwändigen GSM-R-Streckenausrüstung über GSM der öffentlichen Anbieter zu kommunizieren (GSM-R Public Roaming).

### **Polycom**

Damit im Ereignisfall auch in Eisenbahntunnels eine reibungslose Kommunikation zwischen den Blaulichtorganisationen und den Einsatzkräften der Bahnunternehmen möglich ist, sollen die bestehenden Tunnels bis 2015 mit dem digitalen Ereignisfunksystem Polycom ausgerüstet werden.

## **1.3.5 Erhöhung der Produktivität**

### **Anreize für höhere Effizienz**

Als Besteller von Infrastrukturleistungen erwartet der Bund, dass die Unternehmen die vereinbarten Ziele möglichst effizient, das heisst zu den geringst möglichen Kosten, erreichen. Angesichts der steigenden Netzauslastung und dem Ausbau der Infrastruktur ist eine absolute Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten nicht realistisch. Das mit der Bestellung vereinbarte Ziel richtet sich darum auf die Erhöhung der Produktivität, d.h. Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten pro Leistungseinheit wie z.B. Trassen- oder Bruttotonnenkilometer.

Da die Infrastrukturbetreiberinnen nicht in direkter Konkurrenz zueinander stehen, und damit wettbewerbsinhärente Anreize fehlen, werden mit den Unternehmen anspruchsvolle Zielvorgaben zur Erhöhung der Produktivität vereinbart. Weil die Unternehmen über die durch Effizienzsteigerungen eingesparten Mittel innerhalb der Sparte Infrastruktur frei verfügen können (z.B. für zusätzliche Investitionen), besteht auch ein positiver Anreiz für die Zielerreichung.

Für die Jahre 2011-2012 werden erstmals Zielwerte für alle Infrastrukturbetreiberinnen vereinbart. Damit wird eine wichtige Voraussetzung für einen Quervergleich zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen geschaffen.

### **Synergien im Einkauf**

Auf der anderen Seite ist jedoch unbestritten, dass mit grösseren Bestellvolumina die Beschaffungskosten reduziert werden können. Sowohl innerhalb der grösseren Unternehmen als auch unternehmensübergreifend sollen bisher brachliegende Einsparpotenziale bei der Materialbeschaffung ausgeschöpft werden. Voraussetzung dafür ist ein verstärkter Austausch von Erfahrungen zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und die Realisierung von Einsparpotenzialen durch eine Ausweitung der unternehmensübergreifenden gemeinsamen Materialbeschaffung. Dabei ist aber sorgsam darauf zu achten, dass trotzdem nur beschafft wird, was wirklich benötigt wird.

## **1.4 Leistungsvereinbarung Bund - SBB 2011-2012**

In Artikel 8 Absatz 1 SBBG heisst es: *"Der Bundesrat erarbeitet zusammen mit den SBB die Ziele für jeweils vier Jahre und legt sie in einer Leistungsvereinbarung mit den SBB fest..."*. Die LV ist aber nicht das einzige Element der Steuerung der SBB

durch den Bund. Das folgende Kapitel gibt einen Überblick, welche verschiedene Institutionen des Bundes in irgendeiner Art und Weise an der Steuerung und am Controlling der SBB beteiligt sind.

#### **1.4.1 Steuerung der SBB durch den Bund**

##### **Das Parlament legt die Rahmenbedingungen fest**

Das Parlament hat mit der Bahnreform 1999 und der Gründung der SBB als spezialgesetzliche Aktiengesellschaft einen neuen Ordnungsrahmen geschaffen. Dabei hat es bisherige und neu entstandene Aufgaben und Funktionen den verschiedenen involvierten Akteuren zugewiesen. Dem Parlament obliegt die Genehmigung der LV und der Beschluss über den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur.

##### **Der Bundesrat steuert als Alleinaktionär**

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung erlässt der Bundesrat die strategischen Ziele für die SBB (Eignerstrategie), und er nimmt die Befugnisse der Generalversammlung der SBB wahr. Dazu gehört insbesondere die Genehmigung der Rechnung des Unternehmens. Er wählt auch den Verwaltungsrat. Die Wahrnehmung der Aktionärsinteressen hat der Bundesrat an das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und an das Finanzdepartement (EFD) übertragen. Die SBB erstattet dem UVEK und der EFV jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung der in der Eignerstrategie festgelegten Zielvorgaben. Die Berichte zur Zielerreichung werden analysiert, mit den Unternehmen diskutiert und anschliessend dem Bundesrat zur Beurteilung vorgelegt. Der Bundesrat seinerseits erstattet daraufhin den Geschäftsprüfungskommission sowie Vertretern von Finanz- und Verkehrskommissionen des Parlamentes Bericht über die Erreichung der strategischen Ziele des Eigentümers durch die SBB. Dieser Ablauf hat sich seit 1999 eingespielt und bewährt.

##### **Der Verwaltungsrat führt über strategische Zielvorgaben**

Der Verwaltungsrat der SBB ist für die strategische Führung des Unternehmens verantwortlich. Dazu gehören die Umsetzung der vom Parlament genehmigten Leistungsvereinbarung und die Erreichung der – gestützt auf die LV – in der Regel alle vier Jahre vom Bundesrat erlassenen strategischen Ziele für die SBB (Eignerstrategie). Gemäss Artikel 7a SBBG basieren die strategischen Ziele auf der Leistungsvereinbarung (Abschnitt 2 der LV 11-12). In regelmässigen Treffen mit Vertretern des UVEK und des EFD berichten die Konzernleitung und der Verwaltungsrat der SBB über den jeweiligen Stand der Erreichung der strategischen Ziele.

##### **Das BAV steuert über die Bestellung von Leistungen**

Unabhängig von seiner Verantwortung als Alleinaktionär der SBB (Eignerrolle) agiert der Bund – gleich wie bei allen anderen Bahnunternehmen – als Besteller von Infrastrukturleistungen (Bestellerrolle). Gemäss Artikel 13 der KFEV ist das BAV verantwortlich für das Controlling der Infrastrukturfinanzierung. Gleich wie bei den Privatbahnen (vgl. Ziffer 1.2.3.3) beruht die Infrastrukturbestellung in der Leistungsvereinbarung mit der SBB auf Artikel 49 EBG. Gemäss dessen Absatz 3, finanziert der Bund Strecken von nationaler Bedeutung alleine. Diese Bestimmung wird im Sinne der Besitzstandwahrung bis zu einer grundsätzlichen Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung (vorgesehen mit dem 3. Schritt der Bahnreform 2) so

interpretiert, dass der Bund die gesamte SBB Infrastruktur, unabhängig von der tatsächlichen verkehrlichen Bedeutung der einzelnen Strecken, allein finanziert. (Eine Auflistung der Strecken nationaler Bedeutung der Privatbahnen findet sich in Abschnitt 1.2.3.3.)

Wie in Abschnitt 1.2.3 bereits dargestellt, basiert das Controlling der Infrastrukturfinanzierung seitens des BAV auf der Steuerung mit Zielvorgaben. Die operativen Entscheidungen über die Wahl der für die Zielerreichung erforderlichen konkreten Massnahmen – und damit auch die Folgen von Zielverfehlungen - liegen allein im Verantwortlichkeitsbereich der SBB.

Gestützt auf das Personenbeförderungsgesetz<sup>21</sup> und die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs<sup>22</sup> bestellt und finanziert der Bund gemeinsam mit den Kantonen bei der SBB auch die Regionalverkehrsleistungen. Diese Bestellung erfolgt wie bei allen andern Transportunternehmen gestützt auf linienweise Offerten mittels jährlicher – ab 2012 mittels 2-jährlichen – Angebotsvereinbarungen. Für die Steuerung und die Sicherstellung eines effektiven und effizienten Mitteleinsatzes stützt sich das BAV auf ein Kennzahlen-basiertes Benchmark-System.  
Gestützt auf das Gütertransportgesetz<sup>23</sup> und die Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs<sup>24</sup> bestellt und finanziert der Bund Güterverkehrsleistungen bei SBB Cargo, im kombinierten Verkehr seit 1999, im Einzelwagenladungsverkehr seit 2010.

### **Rechtsnatur der Leistungsvereinbarung Bund – SBB**

Die LV ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen Bund und SBB. Im Gegensatz zu einem Gesetz oder einer Verordnung hat sie keine rechtlich bindenden Auswirkungen auf Dritte. Sie schafft damit für Dritte keinen Rechtsanspruch auf Realisierung bestimmter Leistungen im Infrastrukturbereich. Die LV beinhaltet zwei Elemente, deren Rechtsnatur zu unterscheiden ist:

- a. die gemeinsame Festlegung strategischer Ziele für die SBB,
- b. die Bestellung von Leistungen im Infrastrukturbereich.

### **Verfahren zum Abschluss der Leistungsvereinbarung**

Die von Bundesrat und SBB beauftragten Vertreter handeln einen Entwurf der Leistungsvereinbarung und des Zahlungsrahmens aus. Dieser Entwurf wird den Kantonen zusammen mit der vorliegenden Botschaft zur Stellungnahme vorgelegt. Anschliessend prüfen SBB und Bundesrat den Entwurf und genehmigen schliesslich die LV. Mit dem entsprechenden Genehmigungsvermerk wird die LV gestützt auf Artikel 8 SBBG gemeinsam mit dem Zahlungsrahmen vom Bundesrat mit der vorliegenden Botschaft dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt.

### **Verfahren zur Änderung der Leistungsvereinbarung**

Für die Bestellung im Infrastrukturbereich hat die LV rechtlich den Charakter eines Subventionsvertrags. Als Besonderheit ist darauf hinzuweisen, dass der Betrag der

<sup>21</sup> Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (PBG), SR 745.1.

<sup>22</sup> Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV), SR 745.16.

<sup>23</sup> Gütertransportgesetz vom 19. Dezember 2008, SR 740.1.

<sup>24</sup> Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs (BGFV), SR 740.12.

Subvention nicht nur im Subventionsvertrag, sondern auch in dem vom Parlament gemeinsam mit der LV zu beschliessenden Zahlungsrahmen festgelegt wird. Es besteht ein direkter Zusammenhang zwischen der Höhe des Zahlungsrahmens und dem mit der LV bestellten Leistungsangebot. Beschliesst das Parlament einen höheren oder niedrigeren Zahlungsrahmen, führt dies in der Regel auch zu einer Änderung der LV (Umfang des bestellten Angebots). Diese muss wiederum von beiden Vertragspartnern Bundesrat und SBB ausgehandelt werden, bevor sie erneut dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt werden kann.

#### **Rechenschaftsbericht der SBB**

Zusammen mit der Vorlage einer neuen Leistungsvereinbarung muss die SBB gemäss Artikel 8 Absatz 2 SBBG dem Parlament einen Rechenschaftsbericht über die letzten vier Jahre unterbreiten. Der Bericht der SBB für die Jahre 2007-2009 der LV 07-10 liegt dieser Botschaft als Anhang 1 bei.

#### **1.4.2 Inhalt der Leistungsvereinbarung Bund – SBB 2011-2012**

Wie in Abschnitt 1.1 erläutert, ist die ausnahmsweise auf zwei Jahre verkürzte LV 11-12 als eine Übergangslösung anzusehen. Die Infrastrukturbestellung bei SBB und Privatbahnen soll zukünftig generell mit vierjährigen Leistungsvereinbarungen erfolgen.

Aufgrund dieser Ausgangslage haben Bund und SBB entschieden, am Aufbau und Inhalt der LV 11-12 möglichst wenig Veränderungen gegenüber der LV 07-10 vorzunehmen. In den nachfolgenden Ausführungen zum Inhalt der LV 11-12 werden darum insbesondere die Neuerungen gegenüber der LV 07-10 näher erläutert.

#### **Änderungen gegenüber der LV 07-10**

Die LV 11-12 ist in die gleichen sieben Abschnitte untergliedert wie die LV 07-10. Nach der Beschreibung des Zwecks und der zugrunde gelegten Planungsannahmen werden im 2. Abschnitt die strategischen Ziele für die SBB als Gesamtunternehmen umrissen. Die Zielvorgaben des Bundes als Alleinaktionär der SBB werden in der Eigenerstrategie des Bundesrates konkretisiert (vgl. Art. 7a SBBG). Bei den Eigenerzielen ergaben sich insbesondere bei Artikel 7 (Finanzielle Ziele), Artikel 11 (Strategische Ausrichtung des Personenverkehrs) und Artikel 12 (Strategische Ausrichtung des Güterverkehrs) Änderungen bzw. Präzisierungen gegenüber der LV 07-10. Neu aufgenommen wurde ein Ziel für die strategische Ausrichtung des Immobilienbereichs (Art. 13).

Im 3. Abschnitt werden die vereinbarten Zielsetzungen für das Infrastrukturangebot der SBB möglichst konkret beschrieben. Dazu ist hervorzuheben, dass der Bund in seiner Rolle als Besteller von der SBB nicht die Realisierung bestimmter Massnahmen verlangt, sondern die Erfüllung der vereinbarten Zielsetzungen. Die SBB ist verantwortlich für die Auswahl und Umsetzung der für die Zielerreichung erforderlichen Massnahmen. Bei den Zielvorgaben für die SBB Infrastruktur wurde gegenüber der LV 07-10 nur wenig geändert. Zur Verbesserung der Kommunikation zwischen den Ereignisdiensten wurde in Artikel 17 als zusätzliches Ziel die Ausrüstung von Tunnels mit dem Funksystem der kantonalen Ereignisdienste "Polycom" (vergleiche Kapitel 1.3.4) aufgenommen. Weil angesichts der weiter steigenden Netzauslastung eine absolute Reduktion der Betriebs- und

Unterhaltskosten nicht erreichbar ist, soll stattdessen die Produktivität im Betrieb und Unterhalt der Anlagen erhöht werden.

Der im 4. Abschnitt der LV 11-12 beschriebene Inhalt der Infrastrukturbestellung des Bundes blieb im Wesentlichen unverändert. Das heisst, dass mit der LV 11-12 keine zusätzlichen Leistungen, insbesondere keine zusätzlichen Erweiterungsinvestitionen bestellt werden (vgl. Kapitel 1.4.3). Kleinere Änderungen gegenüber der LV 07-10 haben sich bei den über das Netz der SBB hinaus bestellten Systemleistungen (Artikel 22) ergeben. So wird neu auch die Systemführung bei Betrieb und Substanzerhalt sämtlicher Unterwerke und Frequenzumformer für die Versorgung des Normalspurnetzes bei der SBB Infrastruktur bestellt. Präzisierungen wurden auch bei der Abgrenzung bestellter und nicht bestellter Leistungen vorgenommen (Artikel 21).

Während es im 5. Abschnitt (Bereitstellung der Mittel) fast keine Änderungen gibt, wurde der Controllingprozess (6. Abschnitt) neu entsprechend Artikel 13 KFEV beschrieben (vgl. auch Kapitel 1.2.3.1). Im 7. Abschnitt werden das Vorgehen bei Änderungen der LV, das Inkrafttreten und die Geltungsdauer beschrieben. Anpassungen der LV 11-12 sollten aufgrund der auf zwei Jahre verkürzten Laufzeit nur in wichtigen Ausnahmefällen vorgenommen werden. Gemäss Artikel 8 Absatz 3 SBBG hat der Bundesrat die Kompetenz die LV während der Laufzeit aus wichtigen, nicht vorhersehbaren Gründen zu ändern.

Neu werden in einer Beilage zur LV 11-12 auch die konkreten Kennzahlen einschliesslich Zielwerte für die Überprüfung der Zielerreichung aufgeführt.

### **1.4.3 Mittelbedarf für die SBB Infrastruktur 2011-2012**

#### **Höhere Netzauslastung verkürzt die Lebensdauer der Anlagen**

Nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecken von BAHN 2000 und des Lötschberg-Basistunnels ist die Verkehrsnachfrage auf dem Schweizer Schienennetz, insbesondere im Personenverkehr deutlich angestiegen und liegt weit über den Erwartungen. So betrug das Wachstum der Personenverkehrsleistung von 2002 bis 2008 mehr als 30%. Weil auch der Güterverkehr auf der Schiene zugenommen hat, ist die Auslastung des Schienennetzes, gemessen in Trassenkilometer pro Gleiskilometer, in diesem Zeitraum ebenfalls stark angestiegen (+17%). Durchschnittlich wird ein Gleiskilometer von 93 Zügen pro Tag befahren – ein so hoher Wert wird kaum an einem anderen Ort erreicht.

Immer mehr, immer schnellere und immer schwerere Züge erhöhen den Verschleiss der Infrastrukturanlagen und verkürzen deren Lebensdauer erheblich. Um die hohe Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit des Netzes als Basis für einen pünktlichen und sicheren Zugverkehr zu erhalten, muss der Unterhalt der Bahninfrastruktur intensiviert werden. Der laufende Unterhalt unter "dem rollenden Rad" wird immer aufwändiger. Weil die Zeitfenster für den Unterhalt immer enger werden, steigt der Unterhaltsaufwand überproportional an. Auch die steigenden Anforderungen an die Pünktlichkeit tragen zu einem Anstieg der Kosten bei.

Aufgrund dieser geschilderten Entwicklung ergibt sich gemäss den aktuellen Planungen der SBB ein deutlich höherer Mittelbedarf. Zu Beginn der Verhandlungen über die LV 11-12 hat die SBB einen Infrastrukturzahlungsrahmen 2011-2012 von rund 3.7 Milliarden Franken beantragt, was gegenüber einer Fortschreibung des bisherigen Zahlungsrahmens eine Erhöhung von mehr als 300

Millionen pro Jahr bedeutet hätte. Der grosse Anstieg wurde auch mit den Erkenntnissen aus dem – zu jenem Zeitpunkt noch in Erarbeitung befindlichen – Netzaudit begründet.

### **SBB Netzaudit: Anlagenzustand noch gut, künftig aber viel mehr Mittel nötig**

Wie aus dem Schlussbericht des von der SBB in Auftrag gegebenen Netzaudits<sup>25</sup> hervorgeht, hat sich der Zustand der SBB Infrastruktur in den letzten Jahren verschlechtert. Die Anlagen sind zwar überwiegend noch in einem guten Zustand. In einigen wichtigen Anlagengattungen, wie z.B. Fahrbahn, Fahrstrom und Ingenieurbau (Brücken, Tunnel) konnten die Substanzerhaltungsmassnahmen jedoch nicht analog der gestiegenen Netzbelastung intensiviert werden. Aus Sicht der SBB besteht längerfristig allein für den Substanzerhalt der Infrastrukturanlagen ein Mehrbedarf gegenüber den bisherigen Planungsannahmen von 410 Millionen Franken pro Jahr. Für den Abbau des aufgelaufenen Nachholbedarfs von 1,35 Milliarden Franken sind (unter der Prämisse eines Abbaus über 10 Jahre) in den nächsten Jahren zusätzlich 130 Millionen Franken jährlich erforderlich. Für die Erfüllung von Auflagen und Gesetzen sowie der Behebung struktureller Mängel sieht die SBB einen zusätzlichen Mittelbedarf von jährlich 310 Millionen Franken. Insgesamt wären gemäss den Ergebnissen des Netzaudits für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Betrieb pro Jahr zusätzlich 850 Millionen Franken erforderlich.

### **Bund überprüft Netzaudit und untersucht neue Finanzierungslösungen**

Das BAV hat die Erarbeitung des Netzaudits auf der Ebene von Experten mitverfolgt und hat keine grundsätzlichen Zweifel, dass für den Unterhalt des Netzes mehr Mittel benötigt werden. Angesichts der Höhe der zur Diskussion stehenden Summen hat das BAV in Absprache mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) eine Zweitmeinung zum SBB-Netzaudit in Auftrag gegeben. Diese soll die Annahmen, Methodik und Ergebnisse der SBB kritisch hinterfragen und somit einen Beitrag für eine fundierte Entscheidungsgrundlage leisten. Ausserdem überprüft das BAV die Normen und Standards sowie Fristen, insbesondere im Bereich der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes<sup>26</sup> und der Sicherheit in Eisenbahntunnels. Lösungen für die mittel- und langfristige Sicherung der Finanzierung der Bahninfrastruktur (Ausbau und Substanzerhalt) werden in einer interdepartementalen Arbeitsgruppe BAV/EFV unter Leitung des BAV untersucht. Die im vierten Quartal 2010 vorliegenden Ergebnisse dieser Arbeiten werden in die Entscheidungsfindung für die Vorlagen zur Bahn 2030, das nächste Teilpaket der Bahnreform 2 sowie die Botschaft für die übernächste Leistungsvereinbarungsperiode 2013-16 einfließen.

### **Erhöhung des Zahlungsrahmens 2011-2012 für die SBB Infrastruktur**

Weil nicht zu erwarten ist, dass die laufenden weiteren Abklärungen zu einem vollständig anderen Ergebnis kommen, haben sich Bund und SBB in den Verhandlungen auf eine Erhöhung des Zahlungsrahmens für die SBB Infrastruktur 2011-2012 auf 3'292 Millionen Franken verständigt. In Verbindung mit einer Erhöhung des Trassenpreises für den Personenfernverkehr stehen der SBB

<sup>25</sup> Der Abschlussbericht ist auf der Website der SBB unter folgender Adresse abrufbar: [http://mct.sbb.ch/mct/abschlussbericht\\_100219\\_netzaudit.pdf](http://mct.sbb.ch/mct/abschlussbericht_100219_netzaudit.pdf)

<sup>26</sup> Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG), SR 151.3

Infrastruktur damit ab 2011 deutlich mehr Mittel (im Zeitraum der LV 11-12 rund 325 Millionen Franken) für die laufende Substanzerhaltung sowie zum Abbau des aufgelaufenen Nachholbedarfs zur Verfügung. Ausschlaggebend für die Bemessung des Zahlungsrahmens waren die seitens SBB verfügbaren – bzw. bis 2012 zusätzlich zu schaffenden – Unterhalts- und Baukapazitäten. Die SBB hat zugesichert, dass die zusätzlichen Mittel effektiv in 2011 und 2012 für eine Intensivierung der Substanzerhaltung eingesetzt werden können und auch mit dem Abbau des identifizierten Nachholbedarfs begonnen werden kann.

Unter Berücksichtigung des Konsolidierungsprogramms 2011-2013 wird die Erhöhung der Kredite für die Substanzerhaltung der SBB Infrastruktur in der Finanzrechnung des Bundes durch eine entsprechende Reduktion der Speisung des FinöV-Fonds kompensiert, so dass per Saldo keine Mehrbelastung des Bundesbudgets entsteht. Die konkrete Ausgestaltung dieser Kompensationsmassnahme und deren Auswirkungen werden in Kapitel 1.4.5 beschrieben.

Hinweis für die Adressaten der Konsultation:

Alle im Folgenden genannten Beträge für die Aufteilung des Aufwands und der Investitionsausgaben der SBB Infrastruktur (vgl. Abbildungen 2, 3, 5 und 6) sind noch provisorisch. Die definitiven Werte auf Basis der gerade in Erarbeitung befindlichen mittelfristigen Unternehmensplanung (MUP) liegen erst Ende April 2010 vor.

#### **1.4.3.1 Mittelbedarf für Betrieb und Unterhalt**

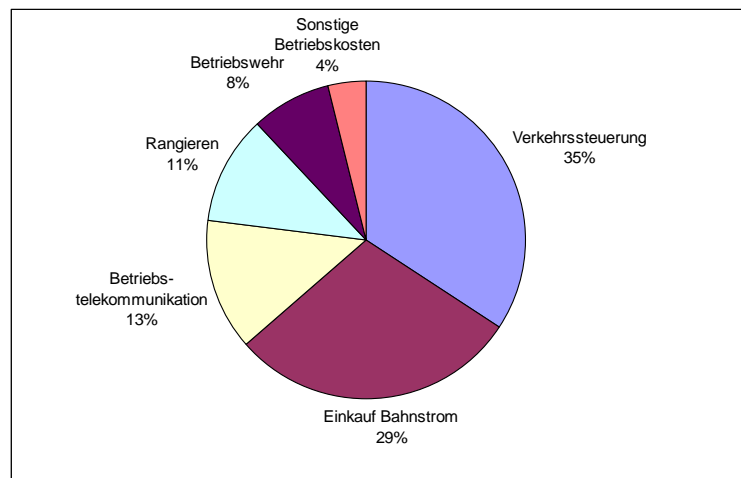
Mit dem vom Bundesrat beantragten Zahlungsrahmen können alle bestehenden Anlagen (Strecken, Stationen, Rangierbahnhöfe, Freiverladeanlagen, etc.) der SBB Infrastruktur im bisherigen Ausmass weiter sicher betrieben und unterhalten werden.

Die Erhöhung des Zahlungsrahmens macht es sogar möglich, die in den letzten Jahren zurückgefahrenen Massnahmen im Bereich des präventiven Unterhalts, insbesondere das Schleifen der Schienen und das Stopfen des Oberbaus, wieder zu intensivieren. Mit den 2011/2012 pro Jahr zusätzlich zur Verfügung stehenden 40 Millionen Franken wird sich der Zustand der Fahrbahn wieder sukzessive verbessern lassen.

Gemäss der mittelfristigen Unternehmensplanung 2011-2016 (MUP 11-16) der SBB beträgt der jährliche Aufwand für die Betriebsführung rund 780 Millionen Franken. Abbildung 2 gibt einen Überblick über die Zusammensetzung dieser Kosten.

Abbildung 2:

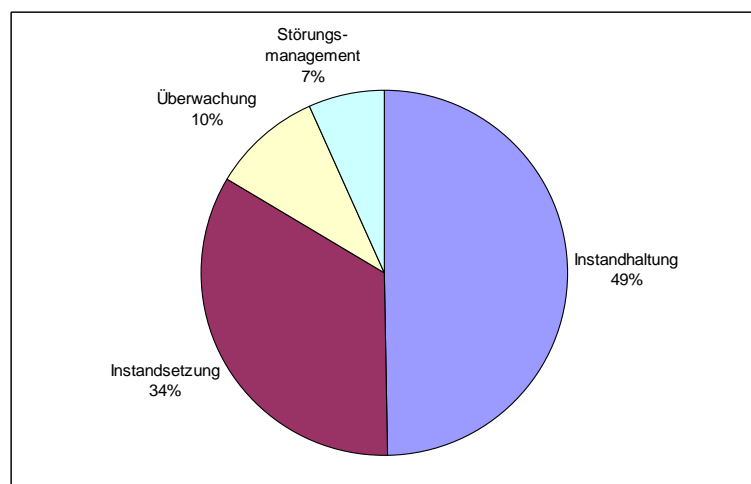
### Struktur der Betriebsführungskosten der SBB Infrastruktur



Für Unterhaltmassnahmen stehen gemäss MUP 11-16 in den Jahren 2011 und 2012 jährlich rund 520 Millionen Franken zur Verfügung. Die Aufteilung der Unterhaltskosten ergibt sich aus Abbildung 3.

Abbildung 3:

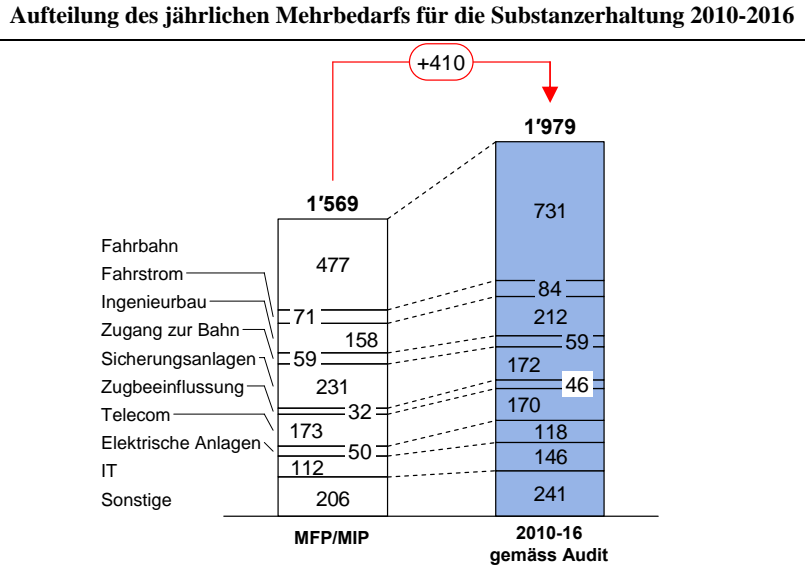
### Struktur der Unterhaltskosten der SBB Infrastruktur



### 1.4.3.2 Mittelbedarf für die Substanzerhaltung

Gemäss den detaillierten Analysen im Netzaudit ist in verschiedenen Anlagekategorien von einem grossen Mehrbedarf an Mitteln gegenüber den bisherigen Planungen der SBB auszugehen. Insgesamt wurde im Netzaudit ein jährlicher Mehrbedarf für die Substanzerhaltung von 410 Millionen ermittelt. Abbildung 4 zeigt die Verteilung des Mehrbedarfs auf die einzelnen Anlagekategorien. Die linke Säule zeigt die in den bisherigen Planungen der SBB eingestellten Mittel, die rechte Säule zeigt den gemäss Netzaudit effektiv erforderlichen jährlichen Mittelbedarf.

Abbildung 4:



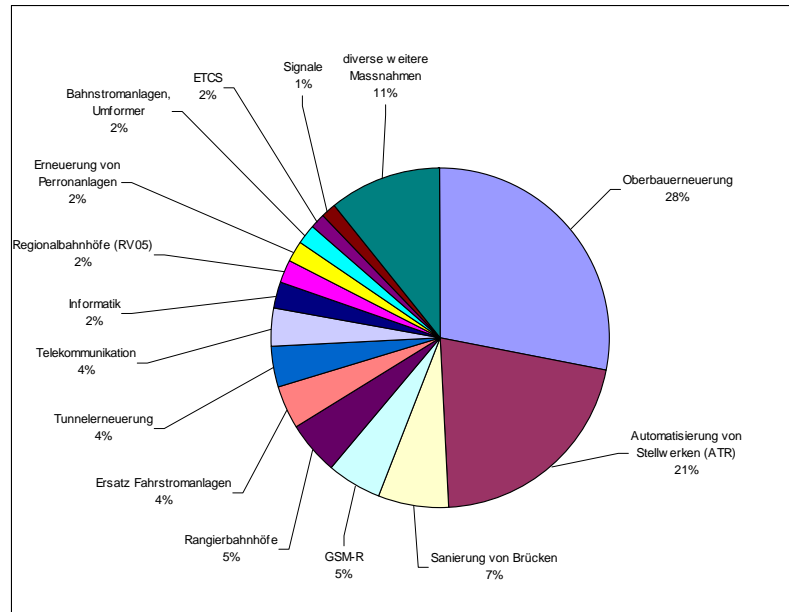
Quelle: Abschlussbericht SBB Netzaudit S. 17

Wie der Erhalt der bestehenden Infrastruktur oberste Priorität genießt, sollen mit dem vom Bundesrat beantragten Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur in den Jahren 2011 und 2012 jährlich rund 160 Millionen Franken zusätzlich für die Substanzerhaltung zur Verfügung stehen. Ein Investitionsvolumen in dieser Grössenordnung sollte mit den verfügbaren, resp. schrittweise weiter aufzubauenden, Baukapazitäten der SBB Infrastruktur in den Jahren 2011 und 2012 tatsächlich auch umgesetzt werden können. Falls die Überprüfung des Netzaudits durch das BAV den ausgewiesenen Mehrbedarf bestätigen sollte, müssen mit hoher Priorität Lösungen für die mittel- bis langfristige Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung (Ausbau und Substanzerhalt) entwickelt werden. Damit diese bereits ab 2013 wirksam werden können, hat das UVEK im März 2010 die schon erwähnte interdepartementalen Arbeitsgruppe BAV/EFV unter Leitung des BAV eingesetzt.

Gemäss den auf den Erkenntnissen des Netzaudits basierenden aktuellen Planungen der SBB (MUP 11-16) können in den Jahren 2011 und 2012 jeweils rund 1'150 Millionen Franken für die Substanzerhaltung der bestehenden Infrastruktur eingesetzt werden. Abbildung 5 gibt einen Überblick über die geplante Verwendung dieser Substanzerhaltungsmittel.

Abbildung 5:

### Geplante Mittelverwendung für die Substanzerhaltung



### 1.4.3.3 Mittelbedarf für Erweiterungen

Wie in Kapitel 1.2.2 ausgeführt, dient der mit dieser Botschaft beantragte Zahlungsrahmen zur LV SBB 11-12 in erster Linie zur Finanzierung der Substanzerhaltung der bestehenden Infrastruktur. Erweiterungsinvestitionen werden in der Regel über Sonderfinanzierungen, wie den FinöV-Fonds und den Infrastrukturfonds sichergestellt. Gemäss Artikel 8 Absatz 5 SBBG können gewisse, ausdrücklich in der LV zu bezeichnende, Erweiterungsvorhaben aber auch aus Mitteln des Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur finanziert werden.

Trotz der klaren Schwerpunktsetzung für die Intensivierung der Substanzerhaltung, werden auch in der LV 11-12 weiterhin Mittel für Erweiterungsinvestitionen zur Verfügung stehen. Mit gut 110 Millionen Franken pro Jahr sogar etwas mehr als die durchschnittlich rund 97.5 Millionen Franken in der LV 07-10. Im Unterschied zur LV 07-10 können aber fast keine neuen Projekte in Angriff genommen werden, da die 2011-2012 verfügbaren Mittel praktisch vollständig für bereits im Bau befindliche Projekte gebunden sind. Die Liste der Erweiterungsprojekte mit einem

Investitionsvolumen von mehr als 10 Millionen Franken (vgl. Art. 26 der LV 11-12) enthält darum gegenüber der Auflistung in der LV 07-10 mit dem Beitrag für den Fernverkehrsanteil der Durchmesserlinie Zürich (DML) nur ein neues Projekt.

Gemäss Einschätzung der SBB besteht jedoch ein weit grösserer Bedarf für Massnahmen zum gezielten Abbau von Kapazitätsengpässen und der Ermöglichung dringend erforderlicher Angebotsverbesserungen im Personen- und Güterverkehr. Wegen des erhöhten Mittelbedarfs für die Substanzerhaltung sowie der finanzpolitischen Erfordernisse aus dem Konsolidierungsprogramm 2011-2013 können in den Jahren 2011-2012 neben der Fortführung der laufenden Erweiterungsprojekte keine grösseren neuen Projekte begonnen werden. Der verbleibende Spielraum beschränkt sich auf einige kleinere Massnahmen (Investitionsvolumen kleiner als 10 Mio. Franken). Die nachfolgend erwähnten grösseren Vorhaben können mit den verfügbaren Investitionsmitteln nicht vor 2013 in Angriff genommen werden.

Projekt	Mögliche Auswirkung bei Verzögerung
Profilanpassungen für Doppelstockzüge (Yverdon – Lausanne – Brig)	Weiterhin nur einstöckiges Rollmaterial möglich, weiterhin ungenügendes Platzangebot im Raum Lausanne
Leistungssteigerung Bern-Ost	Weiterhin ungenügende Fahrplanstabilität im Raum Bern, Verzicht auf heutige HVZ <sup>27</sup> -IC Bern – Zürich
Gateway Limmattal	Weiterhin ungenügende Terminalkapazitäten, insbesondere für den Im-/Exportverkehr
Diverse Perronverlängerungen, u.a. Raum Zürich, Romandie, Raum Bern	Weiterhin ungenügendes Platzangebot, weil keine längeren Züge eingesetzt werden können
Diverse Massnahmen in den grossen Bahnhöfen	Weiterhin Stausituationen in Bahnhöfen, verlängerte Umsteigezeiten
Diverse Massnahmen zur Erhöhung der Kapazität / Fahrplanstabilität	Dringend erforderliche HVZ-Trassen weiterhin nicht möglich

Weil der Realisierungszeitraum der meisten Projekte weit in die nächste LV-Periode 2013-2016 hineinreicht und deren Finanzierung damit ohnehin im Rahmen der erwähnten grundlegenden Lösungssuche für eine nachhaltige Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung überprüft werden muss, erscheint eine Verschiebung der aufgeführten Projekte aus Sicht des Bundes sinnvoll und vertretbar, zumal die damit verbundenen Konsequenzen – Verzögerung des Baubeginns um ein oder zwei Jahre – nicht so gravierend sind.

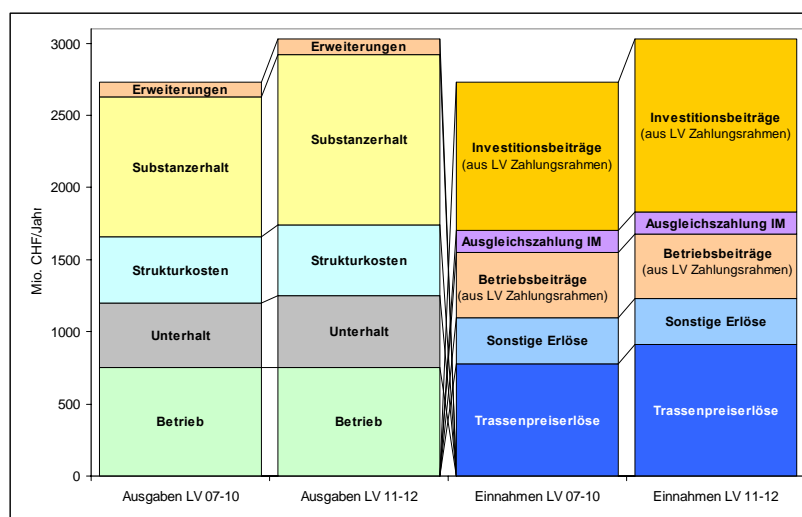
<sup>27</sup> HVZ: Hauptverkehrszeit

#### 1.4.4 Entwicklung des Mittelbedarfs gegenüber der LV 07-10

Die geplanten Ausgaben der SBB Infrastruktur – Betriebs- und Unterhaltsaufwand zuzüglich der Investitionsausgaben – steigen in den Jahren 2011-2012 gegenüber dem Durchschnitt der LV 07-10 um rund 300 Millionen Franken pro Jahr. Der grösste Teil dieses Anstiegs ist auf die Intensivierung der Substanzerhaltung (Ersatzinvestitionen) und des laufenden Unterhalts (insb. Instandhaltung und Instandsetzung) zurückzuführen. Der Aufwand für die Betriebsführung kann dank Produktivitätssteigerungen trotz des zu bewältigenden Mehrverkehrs in etwa konstant gehalten werden. Leicht gestiegen sind die Ausgaben für Erweiterungsinvestitionen und die Strukturkosten (u.a. höhere Konzernumlagen aus der Sanierung Pensionskasse).

Abbildung 6:

#### Entwicklung der durchschnittlichen jährlichen Ausgaben und Einnahmen der SBB Infrastruktur



Die steigenden Ausgaben werden zum einen durch höhere Trassenpreiserlöse und zum anderen über eine Erhöhung der aus dem Zahlungsrahmen gewährten Investitionsbeiträge finanziert. Die geplanten jährlichen Trassenpreiserlöse steigen um mehr als 100 Millionen Franken. Mehr als die Hälfte dieser zusätzlichen Erlöse ist auf die Erhöhung des Trassenpreises für den Fernverkehr – konkret die Erhöhung des Deckungsbeitrags von 8% auf 12% der Verkehrserlöse – und damit auf eine stärkere Kostenbeteiligung der Nutzer zurückzuführen. Dank dieser Massnahme reduziert sich der Anstieg der geplanten ungedeckten Kosten, so dass die aus dem Zahlungsrahmen gewährten Betriebsbeiträge für die SBB Infrastruktur gegenüber der LV 07-10 auf dem gleichen Niveau gehalten werden können. Während die sonstigen Erlöse und die Ausgleichszahlung aus dem Immobilienbereich konstant bleiben, werden die über den Zahlungsrahmen gewährten Investitionsbeiträge zur Deckung des gestiegenen Mittelbedarfs in der Substanzerhaltung deutlich (um durchschnittlich rund 170 Millionen Franken pro Jahr) erhöht.

Die Entwicklung der aus dem Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur gewährten Betriebs- und Investitionsbeiträge ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Abbildung 7:

### Entwicklung der Zahlungen aus dem Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur

Mio. Fr.	LV 07-10				LV 11-12	
	2007 <sup>1)</sup>	2008	2009 <sup>2)</sup>	2010	VA 2011	FP 2012
Betriebsbeiträge	446	450	480	440	450	450
Investitionsbeiträge	980	1'012	1'154	1'054	1'181	1'211
<b>Total</b>	<b>1'426</b>	<b>1'462</b>	<b>1'634</b>	<b>1'494</b>	<b>1'631</b>	<b>1'661</b>
Zahlungsrahmen	6'030				3'292	

1) aufgrund einer Kreditsperre von 1% liegen die ausgezahlten Beträge unter den in der LV 07-10 vereinbarten

2) inklusive 30 Millionen Betriebsbeitrag und 120 Millionen Investitionsbeitrag aus Stabilisierungsprogramm

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die SBB ihren gesetzlichen Auftrag gemäss Artikel 3 Absatz 3 SBBG, nämlich die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen, mit den für die Jahre 2011-2012 zur Verfügung stehenden Mitteln erfüllen kann.

#### 1.4.5 Finanzierung der bestellten Leistungen

Wie dargestellt, beantragt der Bundesrat für die Finanzierung der geplanten ungedeckten Kosten (gemäss MUP 11-16) und der für die Erreichung der in der LV 11-12 gemeinsam vereinbarten Ziele erforderlichen Investitionen einen Zahlungsrahmen von 3'292 Millionen Franken.

Dieser durch den Bund für die Infrastrukturbestellung bei der SBB aufzubringende Betrag ist das Ergebnis eines Verhandlungsprozesses. Durch ambitionöse Vorgaben zur Erhöhung der Produktivität der SBB Infrastruktur, der geplanten Erhöhung des Trassenpreises für den Fernverkehr und der zeitlichen Verschiebung von Erweiterungsinvestitionen konnte der von der SBB ursprünglich angemeldete Bedarf von rund 3.7 Milliarden um gut 400 Millionen Franken auf die 3'292 Millionen Franken reduziert werden.

Unter Berücksichtigung der im Rahmen des Konsolidierungsprogramms 2011-2013 beschlossenen Massnahmen (Korrektur der Planungsannahmen zur Teuerung, Kompensation der vorgezogenen Investitionen aus dem Stabilisierungsprogramm 2009) und der für den Bundeshaushalt neutralen Kompensation des Wegfalls der bis 2009 gewährten Trassenpreissubventionen für den Güterverkehr sind für den Zahlungsrahmen nur 2'960 Millionen Franken verfügbar.

Der beantragte Zahlungsrahmen übersteigt die gemäss der korrigierten Finanzplanung des Bundes verfügbaren Mittel um 332 Millionen Franken. Damit diese Differenz zu keiner zusätzlichen Belastung des allgemeinen Bundeshaushalts führt schlägt der Bundesrat vor, in den Jahren 2011 und 2012 162 bzw. 170 Millionen Franken aus dem Reinertrag des Bundesanteils der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA im allgemeinen Bundeshaushalt zu belassen und diese Mittel für vom Bund getragene ungedeckte Kosten im Zusammenhang mit

dem Strassenverkehr (vgl. Art. 19 Abs. 2 Schwerverkehrsabgabegesetz<sup>28</sup>) zu verwenden. Die dadurch frei werdenden (allgemeinen) Bundesmittel können anschliessend für den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur 2011-2012 verwendet werden.

Bei einer Reduktion der jährlichen Einnahmen des FinöV-Fonds von durchschnittlich 166 Millionen Franken in den Jahren 2011 und 2012 ist aus heutiger Sicht keine Anpassung des Bauprogramms der aktuell aus dem FinöV-Fonds finanzierten Vorhaben (NEAT, HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz, Lärmsanierung) erforderlich. Für den Fall, dass der FinöV-Fonds auch ab 2013 auf entsprechende Erträge verzichten müsste, könnten unter Umständen Steuerungsmaßnahmen erforderlich werden. Und dies vor allem dann, wenn spätestens ab der kommerziellen Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (ca. 2017) 50 % der zweckgebundenen Fondseinlagen gemäss Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2 Buchstaben b und e der Bundesverfassung für die Rückzahlung der kumulierten Bevorschussung eingesetzt werden müssen.

Diese Ausführungen verdeutlichen nochmals die Berechtigung für die Einsetzung der erwähnten interdepartementalen Arbeitsgruppe zur grundlegenden Untersuchung von Lösungsmöglichkeiten für die mittel- bis langfristige Sicherung der Finanzierung – der Substanzerhaltung und des Ausbaus – der Eisenbahninfrastruktur.

## **1.5 Leistungsvereinbarungen für Privatbahninfrastruktur 2011-2012**

### **1.5.1 Neues Finanzierungsmodell**

Das ab 2011 zum Einsatz gelangende Finanzierungsmodell bringt folgende Neuerungen:

- Angleichung der Finanzierungsinstrumente von SBB und Privatbahnen mit einem zweijährigen Verpflichtungskredit für alle Zahlungen (Betriebs- und Investitionsbeiträge)
- Abschluss von zweijährigen Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen für Betriebs- und Investitionsbeiträge (A-fonds-perdu-Beiträge zum Ausgleich des Abschreibungsaufwandes und zinslose bedingt rückzahlbare Darlehen)
- für Kantone mit Objektfinanzierung: Wechsel zur Programmfiananzierung
- höhere Planungssicherheit für die Besteller und die Unternehmen dank der Einführung eines Verpflichtungskredites für alle Beiträge
- stärkere Ausrichtung der Infrastrukturbestellung auf die während der Laufzeit der LV zu erreichenden Ziele (vgl. Ziffer 1.5.2)
- Einführung eines einheitlichen und integralen Controllingprozesses gemäss den Vorgaben der KFEV (vgl. hierzu Erläuterungen unter Ziffer 1.2.3.1)

Ab 2013 ist eine vollständige Angleichung der Finanzierungsinstrumente von Privatbahnen und SBB vorgesehen. Dies heisst unter anderem, dass mittelfristig mit

<sup>28</sup> Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG) SR **641.81**

allen Bahnunternehmen Leistungsvereinbarungen mit einer vierjährigen Laufzeit abgeschlossen werden.

### **Vorgehen zum Abschluss der Leistungsvereinbarungen 2011-2012**

Im Bestellverfahren hat die Offerte mit ihren obligatorischen Unterlagen gemäss Artikel 19 KFEV weiterhin eine zentrale Bedeutung. Mit Blick auf das Bestellverfahren für die Periode 2011-12 werden die vom BAV zur Verfügung gestellten die Offert- und Berichtsvorlagen überarbeitet und eine Mustervorlage für die abzuschliessenden Leistungsvereinbarungen erstellt.

#### **1.5.2 Steuerung über Zielvorgaben**

Wie schon im Abschnitt 1.2.3.1 dargestellt, wird dem Controlling im erweiterten Sinne (to control = steuern) ein stärkeres Gewicht als bisher beigemessen. In der KFEV wurden die Rollen-/Aufgabenteilung für den Controllingprozess definiert: Das BAV leitet den Controllingprozess der Sparte Infrastruktur unter Einbezug der Kantone, die ihrerseits bei der Angebotsplanung für den regionalen Personenverkehr (RPV) federführend sind.

Gleich wie bei der SBB erfolgt die Steuerung neu auch bei den Privatbahnen über Zielvorgaben und daraus abgeleitete Kennzahlen. Mit den vereinbarten Zielen und Kennzahlen haben die Besteller neu eine Bewertungsgrundlage betreffend Erfüllung der Verträge. Die Kennzahlen sollen mit einem vertretbaren Aufwand erhebbar sein und zuverlässige Aussagen liefern. Bei der Zusammenstellung/Definition der Kennzahlen wird das BAV die unternehmensspezifischen Gegebenheiten (wie Unternehmensgrösse, Spurweite, intern bereits vorhandene Daten) berücksichtigen. Das Set der Kennzahlen wird so angelegt, dass eine umfassende Beurteilung möglich ist. Analog zu den Erfahrungen mit den bisherigen Leistungsvereinbarungen mit der SBB sind Kennzahlen aus den folgenden Bereichen vorgesehen: Finanzen, Sicherheit, Qualität, Produktivität und Angaben zum Netz. In der Zeit bis 2013 wird der Fokus auf den unternehmens- und nicht den streckenbezogenen Kennzahlen liegen. Die Kennzahlen ermöglichen Vergleiche zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen (Benchmark) und bilden die Grundlage für die Offertverhandlungen. Der Inhalt der Allgemeinen Bestimmungen" die bislang den Vereinbarungen beilagen, wird überarbeitet und in die Leistungsvereinbarungen integriert.

Die Konzessionärinnen legen den Bestellern mindestens halbjährlich einen schriftlichen Bericht über die Erreichung der Ziele und den Stand der vereinbarten Investitionsprojekte vor. Werden die bestellten Leistungen nicht wie vereinbart erbracht, Zielvorgaben nicht erreicht oder festgelegte Fristen nicht eingehalten, so kann das BAV Massnahmen zur Zielerreichung anordnen oder finanzielle Leistungen zurückfordern.

#### **1.5.3 Zusammenarbeit Bund - Kantone**

Die Zusammenarbeit mit den Kantonen funktioniert gut. Es finden regelmässige Zusammenkünfte auf verschiedenen Ebenen statt. Wegen den bevorstehenden Anpassungen bei der Finanzierung der Privatbahninfrastruktur (u.a. Wechsel von der Objekt- zur Programmfinanzierung, Steuerung der Infrastrukturbetreiberinnen über Zielvorgaben) und auch wegen den laufenden Projekten des Infrastrukturfonds ist vorgesehen, die Zusammenarbeit unter Federführung des BAV durch einen regelmässigen und institutionalisierten Austausch auszubauen.

## 1.5.4 Mittelbedarf

### Betriebsbeiträge

Mit den unter der Bezeichnung „Betriebsbeiträge“ gewährten Abgeltungen kann die gemäss Budget/Mittelfristplan entstehende Kostenunterdeckung in der Betriebsrechnung der Sparte Infrastruktur ausgeglichen werden. Gemäss den beim BAV eingereichten Mittelfristplänen ergibt sich für die Infrastruktur der Privatbahnen für die Jahre 2011-2012 ein Abgeltungsbedarf von insgesamt rund 531 Millionen Franken. Davon entfallen 387 Millionen Franken auf den Bund und 144 Millionen Franken auf die Kantone.

### Investitionsbeiträge

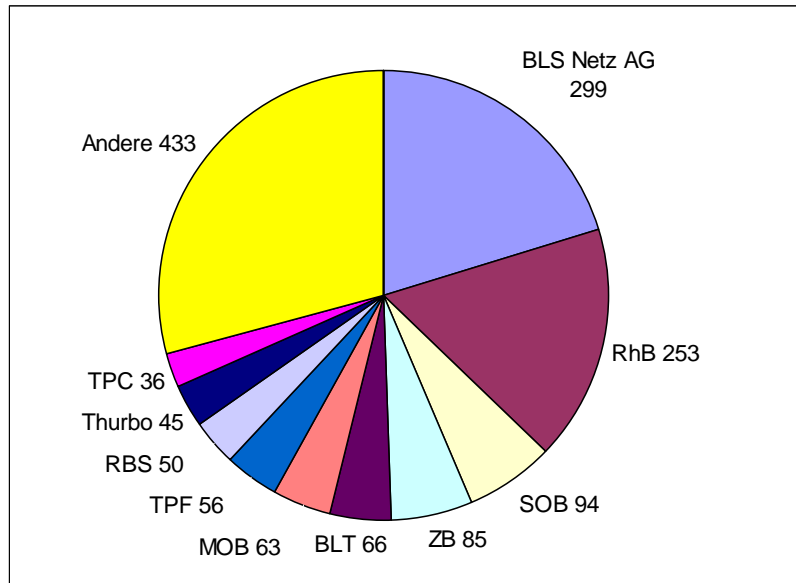
Die Investitionsbeiträge umfassen A-fonds-perdu-Beiträge zum Ausgleich des Abschreibungsaufwandes und zinslose bedingt rückzahlbare Darlehen.

Auf Grund der von den Unternehmen eingereichten Mittelfristplanungen 2010-2013 wurde der Mittelbedarf für die Periode 2011-2012 anhand einer ersten Bestandsaufnahme ermittelt. In den nachfolgenden Zahlen nicht enthalten sind Investitionen, die aus anderen Quellen (FinöV-Fonds, Infrastrukturfonds) finanziert werden. Die Investitionsvorhaben lassen sich den folgenden drei Kategorien zuschreiben:

- Substanzerhaltung
- Technische Verbesserungen und Anpassungen an Normen/Gesetze (z.B. Behindertengesetz, Sanierung von Bahnübergängen, Sicherheit)
- Erweiterung (Kapazitätserhöhung)

Gemäss den noch zu überprüfenden Planungen der Unternehmen sind – nach Abzug der Beiträge Dritter – für die Jahre 2011-2012 Investitionsbeiträge in der Höhe von 1'480 Mio. CHF erforderlich. Der grösste Teil davon entfällt auf Massnahmen für die Substanzerhaltung und technische Verbesserungen der bestehenden Anlagen (84 %). Für Erweiterungsinvestitionen sind rund 16 % der Investitionsmittel eingeplant. Zur Finanzierung dieses von den Privatbahnen angemeldeten Investitionsbedarf wären gemäss dem aktuellen KAV-Schlüssel<sup>29</sup> Investitionsbeiträge des Bundes von 993 Millionen Franken und der Kantone von 487 Millionen Franken erforderlich. Rund die Hälfte der benötigten Investitionsbeiträge entfallen auf die vier Infrastrukturbetreiberinnen BLS Netz AG, RhB, SOB und ZB (vgl. Abbildung 7)

<sup>29</sup> Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV), SR 742.101.2

**Aufteilung des angemeldeten Investitionsbedarfs auf die Bahnen (Mio. CHF)****Gesamtbedarf**

Gemäss den eingereichten – im Rahmen der anstehenden Bestellverhandlungen noch zu überprüfenden – Mittelfristplänen der Privatbahnen ergibt sich für die Jahre 2011-2012 ein vom Bund zu finanzierender Gesamtbedarf von 1'380 Millionen Franken (387 Millionen Franken Betriebsbeiträge und 993 Millionen Franken Investitionsbeiträge).

**1.5.5 Finanzierung**

Unter Berücksichtigung der Massnahmen des Konsolidierungsprogramms 2011-2013 (KoP 11/13), dem Ausgleich für die tieferen Trassenpreis beim Güterverkehr von jährlich 10 Mio. CHF und der Darlehensrückzahlungen der BLS Netz AG von jährlich 30 Millionen Franken (nicht reinvestierte Abschreibungsmittel des Lötschberg-Basistunnels) stehen für die Jahre 2011-2012 beim Bund 1'133 Millionen Franken für die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur zur Verfügung.

**1.5.6 Vergleich Mittelbedarf – verfügbare Mittel**

Vor Beginn der eigentlichen Verhandlungen mit den Unternehmen über die Leistungsvereinbarungen für die Periode 2011-2012 besteht zwischen dem angemeldeten Bedarf 1'380 Millionen Franken und den seitens Bund verfügbaren finanziellen Mittel von 1'133 Millionen Franken eine erhebliche Differenz (247 Millionen Franken).

Aus heutiger Sicht erscheint es unumgänglich, dass im Rahmen der Verhandlungen deutliche Abstriche bei den bisher von den Unternehmen eingeplanten Investitionen gemacht werden müssen. Es wird Aufgabe der Infrastrukturbetreiberinnen sein, die Investitionsvorhaben entsprechend den vereinbarten Zielsetzungen (vgl. Abschnitt 1.3) neu zu priorisieren und aufzuzeigen, welche Vorhaben ohne Verletzung gesetzlicher Vorgaben bzw. ohne Schaden für das Netz hinausgeschoben werden können. Dazu gehört auch die Überprüfung von Normen, Standards und Fristen (vgl. Kapitel 1.4.3). Unter Einbezug der Kantone werden die 2011-2012 voraussichtlich verfügbaren Mittel neu auf die Unternehmen verteilt werden müssen. Sollte sich zeigen, dass diese Mittel für die Finanzierung aller dringenden, nicht verschiebbaren Investitionsprojekte nicht ausreichen, wären letztlich auch Redimensionierungen des Eisenbahnnetzes zu prüfen. Mittelfristig könnte die Stilllegung von weniger intensiv genutzten Nebenbahnen, insbesondere Schmalspurbahnen, nicht ausgeschlossen werden.

Das BAV hat 2007/08 den Zustand der Privatbahninfrastruktur erheben lassen. Dabei hat sich gezeigt, dass die Infrastruktur insgesamt in einem guten Zustand ist (der Zustand variiert aber relativ stark zwischen den einzelnen Bahnen) und dass die damals im Finanzplan des Bundes eingestellten Mittel ausreichen für den Betrieb und den dringenden Substanzerhalt der bestehenden Anlagen. Weil durch die Erhöhung des Deckungsbeitrags für den SBB Personenfernverkehr auch die Trassenpreiserlöse auf den betroffenen Strecken der (BLS Netz AG, Thurbo) ansteigen werden, reduziert sich dort der Abgeltungsbedarf entsprechend. Dagegen war abzusehen, dass Erweiterungsinvestitionen, Vorhaben für Tunnel- und Bahnhofsanierungen sowie die Sicherung/Aufhebung von Bahnübergängen nicht finanziert werden können. Mit dem Konsolidierungsprogramm 2011/13 wurden die verfügbaren Mittel gegenüber der Finanzplanung um 2.5% gekürzt, ausserdem müssen im 2011 und 12 je 15 Millionen Franken kompensiert werden, die im 2009 im Rahmen des Stabilisierungsprogramms zusätzlich ausgegeben wurden.

Damit das bestehende Eisenbahnnetz in seiner Ausdehnung und Qualität erhalten werden und auf einen akzeptablen Sicherheitsstandard (dringend sind insbesondere die Sanierung von Tunnels und Bahnübergängen) gehoben werden kann, muss geprüft werden, wie ab 2013 auch für die Privatbahnen mehr Mittel verfügbar gemacht werden können. Dabei sind neben einer Erhöhung Beiträge der öffentlichen Hand auch höhere Beiträge der Nutzer zu prüfen.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass es aus Sicht der Bahnunternehmen nicht unproblematisch ist, nach der Forcierung der Bautätigkeit im 2009 diese 2011 und 2012 aufgrund des Konsolidierungsprogramms wieder (um durchschnittlich 15 %) herunter- und ab 2013 voraussichtlich wieder deutlich hochzufahren (vgl. Abbildung 8).

**Entwicklung der Betriebs- und Investitionsbeiträge 2007 - 2012**

alle Zahlen in Millionen Franken

	Rechnung 2007			Rechnung 2008			Rechnung 2009		
	Bund	Kantone	Total	Bund	Kantone	Total	Bund <sup>1)</sup>	Kantone	Total
Betriebsbeiträge 1)	180	42	222	167	71	238	192	70	262
Investitionsbeiträge	313	176	489	336	186	522	438	168	606
- davon Abschreibungen	153	35	188	156	62	218	220	71	291
- davon Darlehen 2)	160	141	301	180	124	304	218	97	315
<b>Total</b>	<b>493</b>	<b>218</b>	<b>711</b>	<b>503</b>	<b>257</b>	<b>760</b>	<b>630</b>	<b>238</b>	<b>868</b>

	Budget 2010			Finanzplan 2011			Finanzplan 2012		
	Bund <sup>2)</sup>	Kantone	Total	Bund	Kantone	Total	Bund	Kantone	Total
Betriebsbeiträge 1)	190	69	259	186	67	253	187	68	255
Investitionsbeiträge	434	188	622	380	138	518	380	142	522
- davon Abschreibungen	284	77	361	273	88	361	277	93	370
- davon Darlehen 2)	150	111	261	107	50	157	103	49	152
<b>Total</b>	<b>624</b>	<b>257</b>	<b>881</b>	<b>566</b>	<b>205</b>	<b>771</b>	<b>567</b>	<b>210</b>	<b>777</b>

1) inklusive 12 Millionen Betriebsbeitrag und 90 Millionen Darlehen aus Stabilisierungsprogramm

2) inklusive 10 Millionen Betriebsbeitrag und 60 Millionen Darlehen aus Nachtrag I/2010

**1.6 Anhörung der Kantone**

Gemäss Artikel 8 Absatz 1 SBBG sind die Kantone bei der Erarbeitung der Leistungsvereinbarung mit der SBB anzuhören. Mit Schreiben vom 20. April 2010 hat das UVEK den kantonalen Direktorinnen und Direktoren für den öffentlichen Verkehr zusammen mit einem Entwurf der vorliegenden Botschaft das mit der SBB erreichte Verhandlungsergebnis für die LV 11-12 zur Stellungnahme bis zum 14. Mai 2010 unterbreitet.

Artikel 13 KFEV bestimmt bezüglich der Zusammenarbeit für die Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen fest, dass das BAV den Controllingprozess leitet und die beteiligten Kantone bei gemeinsam bestellten Strecken unter Einräumung einer angemessenen Frist einzubeziehen sind. Mit Schreiben vom 20. April 2010 hat das UVEK den kantonalen Direktorinnen und Direktoren für den öffentlichen Verkehr die vorliegende Botschaft zur Stellungnahme bis zum 14. Mai 2010 unterbreitet und gleichzeitig über das weitere Vorgehen bei der Aushandlung der Leistungsvereinbarungen 2011-2012 informiert.

**Ergebnis der Konsultation**

.....

## **2 Erläuterungen zu den Bundesbeschlüssen**

### **2.1 Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen**

#### *Artikel 26a Übergangsbestimmung (neu)*

Diese Übergangsbestimmung ist erforderlich, damit der am 5. Dezember 2008 vom Bundesrat beschlossenen Änderung der Finanzhaushaltsverordnung (FHV, SR 611.01), nach der mehrjährige und periodisch wiederkehrende Finanzbeschlüsse von erheblicher Tragweite jeweils zu Beginn einer neuen Legislatur verabschiedet werden sollen, Rechnung getragen werden kann. Mit einer einmalig auf zwei Jahre verkürzten Laufzeit der Leistungsvereinbarung Bund-SBB ist gewährleistet, dass das Herbst 2011 neu zu wählende Parlament über den Zahlungsrahmen für die nachfolgende LV-Periode 2013-2016 beschliessen kann.

### **2.2 Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung Bund – SBB 2011-2012**

#### *Artikel 1*

Dieser Artikel stützt sich auf Artikel 8 SBBG. Dort ist festgelegt, dass der Bundesrat zusammen mit der SBB die Ziele für vier Jahre erarbeitet und in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag, einer sog. Leistungsvereinbarung, festhält (Art. 8 Abs. 1 SBBG). Dieser Vertrag ist vom Parlament zu genehmigen (Art. 8 Abs. 2 SBBG). Änderungen an der von SBB und Bundesrat abgeschlossenen Vereinbarung können nicht beschlossen werden.

#### *Artikel 2*

Die SBB ist durch Artikel 8 Absatz 2 SBBG verpflichtet, dem Parlament einen Rechenschaftsbericht über die laufende LV-Periode vorzulegen. Der Bericht über die LV 07-10 (für die Jahre 2007-2009) liegt als Anhang 1 dieser Botschaft bei.

### **2.3 Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur 2011-2012**

#### *Artikel 1*

Mit diesem Beschluss wird ein Zahlungsrahmen bereitgestellt, der dazu dient, die mit der LV 11-12 bei der SBB Infrastruktur bestellten Leistungen abzugelten. Die Aufteilung der Mittel auf die einzelnen Jahre der LV-Periode und die dafür bestimmten Zahlungsrubriken der Finanzrechnung werden im Rahmen der jährlichen Budgetberatungen vom Parlament beschlossen. Die Infrastrukturbestellung beruht auf der in Artikel 27 der LV 11-12 dargestellten

### **2.4 Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Infrastruktur der Schweizerischen Privatbahnen 2011-2012**

#### *Artikel 1*

<sup>1</sup> Mit diesem Beschluss wird ein Verpflichtungskredit bereitgestellt, der dazu dient, die mit der LV 11-12 bei den konzessionierten Eisenbahnunternehmen (mit Ausnahme der SBB) bestellten Leistungen abzugelten. Die Aufteilung der Mittel auf die beiden Jahre der LV-Periode und die dafür bestimmten Zahlungsrubriken der

Finanzrechnung werden im Rahmen der jährlichen Budgetberatungen vom Parlament beschlossen.

<sup>2</sup> Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

### **3 Auswirkungen**

#### **3.1 Auswirkungen auf den Bund**

##### **Finanzielle Auswirkungen**

Gemäss dem vom Bundesrat am 19. August 2009 beschlossenen Finanzplan waren für die Jahre 2011-2012 für die SBB Infrastruktur 3'056 Millionen Franken und für die Privatbahninfrastruktur 1'111 Millionen Franken vorgesehen. Unter Berücksichtigung des Konsolidierungsprogramms 2011-2013 (KOP 11/13) und der Kompensation der Infrastrukturbetreiberinnen aufgrund des Wegfalls des Deckungsbeitrages im Güterverkehr wurde der Finanzplan auf 2'960 Mio. Franken für die SBB Infrastruktur und 1'133 Mio. Franken für die Privatbahninfrastruktur korrigiert.

Gestützt auf den Entscheid des Bundesrates vom 16. Dezember 2009, dass die vorgesehenen Mittel gemäss des korrigierten Finanzplans für SBB Infrastruktur und Privatbahninfrastruktur nicht erhöht werden, wird die Erhöhung der Kredite für die Substanzerhaltung der SBB Infrastruktur in der Finanzrechnung des Bundes durch eine entsprechende Reduktion der Speisung des FinöV-Fonds kompensiert. In 2011 und 2012 beträgt die Reduktion der Speisung des Fonds 332 Mio. Franken.

Damit ergibt sich für die SBB Infrastruktur ein Zahlungsrahmen von 3'292 Mio. Franken und für die Privatbahninfrastruktur ein Verpflichtungskredit in Höhe von 1'133 Mio. Franken.

Insgesamt entsteht daher keine Mehrbelastung des Bundesbudgets gegenüber dem Finanzplan unter Berücksichtigung des KOP 11/13.

##### **Personelle Auswirkungen**

Die Vorlage bringt keinen personellen Mehraufwand mit sich. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die bestehenden Ressourcen für das Controlling aufgrund der Angleichung des Finanzierungssystem der Infrastrukturbetreiberinnen zu Beginn sehr stark gefordert werden.

#### **3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden**

Die Vorlage hat keine direkten Auswirkungen auf die Kantone, sie ermöglicht indessen, die Finanzierung der gemeinsam von Bund und Kantone finanzierten Privatbahnstrecken in der Periode 2011-2012 weiterzuführen.

Für die zugesagten kantonalen Beiträge an die Realisierung von Erweiterungsinvestitionen auf SBB-Strecken (Art. 26 LV 11-12) entsteht bei den betreffenden Kantonen ein entsprechender finanzieller Aufwand.

#### **3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**

Eine gut erhaltene und den Erfordernissen des Verkehrs angepasste Eisenbahninfrastruktur ist Basis für den Eisenbahnverkehr in der Schweiz und damit eine wesentliche Grundlage für die Wirtschaft. Sie erlaubt einen effizienten

Personen- und Gütertransport. Müssten diese Transporte auf der Strasse abgewickelt werden, so wäre mit höheren volkswirtschaftlichen Kosten zu rechnen. Die Eisenbahninfrastrukturfinanzierung erbringt letztlich einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Bewältigung des Verkehrs.

### **3.4 Auswirkungen auf die Regionalpolitik des Bundes**

Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur unterstützt insbesondere die regionalpolitischen Ziele des Bundes. Ein wesentlicher Teil des Schienennetzes, insbesondere der Privatbahnen erschliesst periphere Regionen. Hingegen wäre mit negativen Rückwirkungen zu rechnen, wenn der Zahlungsrahmen bzw. Verpflichtungskredit reduziert und auf die Substanzerhaltung der Eisenbahninfrastruktur nicht mehr im erforderlichen Ausmass gewährleistet werden kann oder auf bestimmte Strecken verzichtet werden müsste.

### **3.5 Andere Auswirkungen**

Die LV SBB mit dem zugehörigen Zahlungsrahmen und die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur schaffen die Voraussetzungen für die effiziente Bereitstellung von Angeboten im Personen- und Güterverkehr auf dem schweizerischen Schienennetz. Sie stellen damit die Erhaltung des Wertes und der Leistungsfähigkeit der schweizerischen Schieneninfrastruktur sicher. Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur bildet somit eine Basis für die Grundversorgung im Verkehr. Zugleich ermöglicht eine leistungsfähige Infrastruktur eine weitere Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Mittelbar trägt die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur somit zur Entlastung der Umwelt bei.

Die positive volkswirtschaftliche Entwicklung der Schweiz lässt sich zu einem grossen Teil auf das Vorhandensein einer hochwertigen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zurückführen. Die Leistungsvereinbarungen mit der SBB und den Privatbahnen stellen sicher, dass die im internationalen Vergleich hohe Qualität der Eisenbahninfrastruktur in der Schweiz auch zukünftig gewährleistet wird.

## **4 Verhältnis zur Legislaturplanung**

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 23. Januar 2008 über die Legislaturplanung 2007-2011<sup>30</sup> angekündigt.

## **5 Rechtliche Aspekte**

### **5.1 Verfassungs- und Gesetzesmässigkeit**

Die Bundesbeschlüsse über die Leistungsvereinbarung des Bundes mit der SBB und über den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur für die Jahre 2011–2012 stützen sich auf Artikel 8 Absatz 2 bzw. 4 SBBG. Danach genehmigt die Bundesversammlung die Leistungsvereinbarung und beschliesst den Zahlungsrahmen. Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur für die Jahre 2011–2012 stützt sich auf Artikel 167 BV (Ausgabenkompetenz der Bundesversammlung).

<sup>30</sup> BBI 2008 820.

Die Finanzierungsbeschlüsse über den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur 2011-2012 und über den Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur 2011-2012 haben ihre materiell-rechtliche Basis in Artikel 49 EBG. Danach bestellen Bund und Kantone gemeinsam die Eisenbahninfrastruktur. Die Infrastruktur der Strecken von nationaler Bedeutung finanziert der Bund allein. Strecken, die ausschliesslich Orts- oder Ausflugsverkehr dienen, sind von Bundesleistungen ausgeschlossen.

Neu wird mit den Privatbahnen eine Leistungsvereinbarung über zwei Jahre abgeschlossen. Anders als die Leistungsvereinbarung mit der SBB wird diese nicht dem Parlament zur Genehmigung unterbreitet, sondern vom Bundesamt für Verkehr unterzeichnet. Nach dem Finanzhaushaltsgesetz<sup>31</sup> darf sich die Bundesverwaltung nur dann über die beschlossenen Kredite (für 2011) hinaus verpflichten, wenn diese Verpflichtung durch einen Verpflichtungskredit abgedeckt ist (vgl. Art. 21 Abs. 1 FHG). Deshalb ist neu die gesamte Summe von Abgeltungen und Darlehen zu Gunsten der Privatbahnen in einen Verpflichtungskredit aufzunehmen.

## **5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz**

Die Schweiz hat im Zusammenhang mit dem Eisenbahnwesen verschiedene Staatsverträge und bilaterale Abkommen mit der EU geschlossen. Es bestehen keine Konflikte mit diesen Vertragswerken.

Das im Gesetz vorgesehene System der Mittelgewährung an Infrastrukturbetreiberinnen durch mehrjährige Leistungsvereinbarungen entspricht auch den Vorgaben des europäischen Rechts.

## **5.3 Erlassform**

Die Genehmigung der Leistungsvereinbarung Bund – SBB 2011-2012 sowie die Bewilligung des Zahlungsrahmens für die SBB Infrastruktur 2011-2012 und des Verpflichtungskredits für die Privatbahninfrastruktur 2011-2012 erfolgen in der Form des einfachen Bundesbeschlusses (Art. 8 Abs. 2 SBBG i.V.m. 29 Abs. 1 Parlamentsgesetz, ParlG,<sup>32</sup> bzw. 25 Abs. 1 und 2 ParlG).

Die Änderung des SBBG erfolgt in der Form des Bundesgesetzes; dieses untersteht dem fakultativen Referendum (Art. 141 Abs. 1 Bst. a BV).

## **5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse**

Nach Artikel 159 Absatz 3 BV bedürfen der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte Subventionsbestimmungen sowie Verpflichtungskredite und Zahlungsrahmen, die neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Mio. Franken oder neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Mio. Franken nach sich ziehen. Mit der vorliegenden Botschaft über die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur 2011-2012 werden dem Parlament mit den Bundesbeschlüssen über den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur 2011-2012 und dem Verpflichtungskredit für die Infrastruktur der Privatbahnen 2011-2012 zwei budgetrelevante Beschlüsse unterbreitet. Da für einen Teil der damit zu finanzierenden Leistungen, nämlich für

<sup>31</sup> Bundesgesetz vom 7. Oktober 2005 über den eidgenössischen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz, FHG) SR **611.0**

<sup>32</sup> Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Bundesversammlung (Parlamentsgesetz, ParlG) SR **171.10**

die Erweiterungsinvestitionen eine gewisse Handlungsfreiheit bezüglich der Höhe, des Zeitpunkts und anderer Modalitäten der damit verbundenen Ausgaben besteht, schlägt der Bundesrat vor, die beiden Bundesbeschlüsse für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur 2011-2012 der Ausgabenbremse zu unterstellen.

### **5.5 Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz**

Die Änderung des SBBG sowie die Beschlüsse zum Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur 2011-2012 und zum Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur 2011-2012 stehen im Einklang mit dem Subventionsgesetz.



**Rechenschaftsbericht der SBB über die Leistungsvereinbarung  
Bund – SBB 2007-2010**

**Leistungsvereinbarung  
zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und  
der SBB für die Jahre 2011–2012**

SR .....

# Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2011–2012

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
und die Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB),  
gestützt auf Artikel 8 Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998<sup>1</sup> über die  
Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) und Artikel 97 des Eisenbahngesetzes vom  
20. Dezember 1957<sup>2</sup> (EBG),  
vereinbaren:*

## *Präambel*

<sup>1</sup> Diese Leistungsvereinbarung legt die gemeinsam von der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB (SBB) für die Jahre 2011–2012 erarbeiteten Ziele fest. Dank den mehrjährigen Zielvorgaben und den zwischen Bund und SBB klar getrennten Kompetenzen können die unternehmerischen Entscheide in einem verlässlichen Rahmen rasch und effizient gefällt werden.

<sup>2</sup> Als Folge einer Änderung der Finanzhaushaltsverordnung beträgt die Laufzeit dieser Leistungsvereinbarung nur zwei Jahre. Damit wird sichergestellt, dass das 2011 neu gewählte Parlament über den Zahlungsrahmen und die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013-2016 beschliessen kann.

<sup>3</sup> Gemäss Artikel 7a SBBG erlässt der Bundesrat gestützt auf diese Leistungsvereinbarung eine Eignerstrategie für die SBB. Die Zielvorgaben der Leistungsvereinbarung werden in der Eignerstrategie ergänzt und konkretisiert.

<sup>4</sup> Gleichzeitig mit der Leistungsvereinbarung bestellt der Bund die Leistungen zur Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur. Die zur Abgeltung der bestellten Infrastrukturleistungen nötigen finanziellen Mittel werden in einem Zahlungsrahmen für die Jahre 2011–2012 bereitgestellt.

<sup>5</sup> Die Bestellung zur Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur ist auf die im Rahmen des FinöV-Fonds und des Infrastrukturfonds separat finanzierten Projekte abgestimmt.

<sup>6</sup> Die Bestellungen von Leistungen in den Bereichen Personenverkehr und Güterverkehr erfolgen mit separaten Vereinbarungen.

SR .....

- <sup>1</sup> SR 742.31
- <sup>2</sup> SR 742.101

2001–.....

## 1. Abschnitt: Zweck und Grundlagen

### Art. 1 Zweck

<sup>1</sup> Diese Leistungsvereinbarung legt die gemeinsam von der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB (SBB) für die Jahre 2011–2012 erarbeiteten Ziele fest.

<sup>2</sup> Sie definiert das vom Bund bei der SBB für die Jahre 2011–2012 bestellte Infrastrukturangebot.

### Art. 2 Rechtsgrundlagen

Diese Vereinbarung stützt sich auf Artikel 8 SBBG und die Artikel 49 ff. EBG sowie die darauf basierende Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV, SR 742.120).

### Art. 3 Rahmenbedingungen für die Aushandlung der Leistungsvereinbarung

Bund und SBB gehen für die Festlegung der gegenseitigen Leistungen gemäss der vorliegenden Vereinbarung von folgenden wesentlichen Rahmenbedingungen aus:

- a) Höhe der Trassenpreise:
  - Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122) Stand am 1. Januar 2010;
  - Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 7. Juni 1999 (AB-NZV, SR 742.122.4) Stand am 1. Januar 2010 ;
  - Deckungsbeitrag im regionalen Personenverkehr von 13 % des Spartenerlöses für die Dauer der Leistungsvereinbarung;
  - Deckungsbeitrag im Personenfernverkehr gemäss Fernverkehrskonzession Nr. 584 12% des Spartenerlöses für die Dauer der Leistungsvereinbarung;
  - während der Laufzeit dieser Leistungsvereinbarung wird im Güterverkehr kein Deckungsbeitrag erhoben.
- b) weitere finanzielle Rahmenbedingungen:
  - Strombezugskosten für SBB Infrastruktur: 10 Rp./kWh (ab Unterwerk); bei nachgewiesenem Bedarf/Projekten Erhöhung auf 11 Rp./kWh ab 2012;
  - Ausgleichszahlung aus dem Bereich SBB Immobilien und dem Zentralbereich an die SBB Infrastruktur: 150 Millionen Franken pro Jahr;

- ZVV-Vorteilsanrechnung: je 41 Millionen Franken, für 2011 und 2012.
- c) sonstige Rahmenbedingungen:
- Die Sanierung der Pensionskasse SBB erfolgt gemäss dem vom Stiftungsrat der Pensionskasse SBB auf Grundlage des Bundesratsentscheids vom 24. Juni 2009 beschlossenen und vom Verwaltungsrat der SBB am 9. September 2009 genehmigten Sanierungskonzepts (d.h. Basis ist ein Bundesbeitrag von 1.148 Mio. CHF). Die beschlossenen jährlichen Sanierungsbeiträge des Arbeitgebers von 2 resp. 2.5% der versicherten Lohnsumme und die anteiligen Zinskosten der Direkteinlage vom Januar 2010 in die Pensionskasse SBB führen zu einer Erhöhung des abgeltungsberechtigten Aufwands, der mit dem Zahlungsrahmen abgedeckt ist.
  - Die SBB wahrt die Betreiberinteressen für das ganze SBB-Netz inklusive Gotthard- und Ceneri-Basisstrecke.
  - Die Finanzierung der Investitionen für die Inbetriebnahme der Gotthard-Basisstrecke und der zulaufenden Strecken erfolgt aus den Mitteln des FinöV-Fonds.
  - Die Spezifikation für ETCS-Level 1 Limited Supervision ist ab Ende 2012 Bestandteil der Technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI). Es wird davon ausgegangen, dass die L1 LS spezifischen Anforderungen bereits 2011 stabil genug sind, um streckenseitig L1 LS programmieren zu können.

#### **Art. 4** Abgrenzung der Finanzierungen

<sup>1</sup> Über diese Vereinbarung gewährt der Bund finanzielle Mittel für die Abgeltung der in den Jahren 2011 und 2012 geplanten ungedeckten Kosten einschliesslich der Abschreibungen der Eisenbahninfrastruktur der SBB (gemäss der Definition in Artikel 62 Absatz 1 EBG) sowie darüber hinaus zinslose bedingt rückzahlbare Darlehen für die Finanzierung von Investitionen zur Anpassung an die Erfordernisse des Verkehrs und den Stand der Technik.

<sup>2</sup> Weitergehende Investitionen können entweder über eine ausdrückliche Regelung in dieser Vereinbarung oder über eine Sonderfinanzierung des Bundes und der Kantone sichergestellt werden. Die Sonderfinanzierungen (FinöV-Fonds, Infrastrukturfonds) sind nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.

<sup>3</sup> Investitionen in Terminalanlagen für den kombinierten Verkehr und in Anschlussgleise, die durch den Bund über eine Sonderfinanzierung unterstützt werden, dürfen nicht mit zusätzlichen Mitteln aus dieser Vereinbarung finanziert werden.

## 2. Abschnitt: Zielsetzungen für die SBB

### Art. 5 Grundsätze der Leistungserbringung

Die SBB und die von ihr beherrschten Tochterfirmen richten ihre Leistungen im auf die Marktbedürfnisse aus und messen der Wirtschaftlichkeit, der Qualität, der Kundenzufriedenheit und der Pünktlichkeit sowie der Sicherheit eine hohe Priorität ein. Der Bund ermöglicht der SBB und ihren Tochterfirmen mit fairen Wettbewerbsbedingungen und einem adäquaten unternehmerischen Freiraum eine effiziente Leistungserbringung. Er erwartet unter der Gewährleistung eines hohen Qualitätsstandards und der Substanzerhaltung der Anlagen eine weitere Steigerung der Produktivität. Lassen die Marktverhältnisse in einzelnen Geschäftsbereichen über längere Zeit keinen kostendeckenden Betrieb zu, so erbringt die SBB ihre Leistungen nur aufgrund einer Bestellung durch die öffentliche Hand und einer im Voraus bestimmten Abgeltung.

### Art. 6 Verkehrspolitische Ziele

Die SBB richtet ihre Leistungen an den vom Bund definierten verkehrspolitischen Zielsetzungen aus.

### Art. 7 Finanzielle Ziele

<sup>1</sup> Die SBB erwirtschaftet ein Jahresergebnis, das zu einer finanziell gesunden Basis des Gesamtunternehmens führt. In jedem Bereich soll mittelfristig ein ausgeglichener Cash Flow erreicht werden.

<sup>2</sup> Die nicht abgeltungsberechtigten Bereiche erhöhen mit ihren branchenüblichen Gewinnen die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit der SBB.

<sup>3</sup> Die SBB Infrastruktur und der regionale Personenverkehr erzielen unter Berücksichtigung der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten mindestens ein ausgeglichenes Jahresergebnis.

<sup>4</sup> Der Bund kann der SBB für Investitionen des Verkehrsbereichs sowie kommerzielle Investitionen rückzahlbare Darlehen zu Marktbedingungen in der Höhe von maximal 800 Millionen Franken pro Jahr gewähren. Zur Deckung kurzfristiger Liquiditätsengpässe kann der Bund der SBB zu Marktbedingungen rückzahlbare Darlehen in der Höhe von maximal 200 Millionen pro Jahr gewähren. Die SBB meldet der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) ihren voraussichtlichen jährlichen Mittelbedarf so früh wie möglich. Mittelaufnahmen am Kapitalmarkt koordiniert und regelt die SBB mit der EFV. Anleiheemissionen darf sie nur nach Zustimmung der EFV begeben. Die SBB und die EFV regeln die Darlehensgewährung, die Information und Koordination in einer Vereinbarung.

<sup>5</sup> Die SBB stellt mit dem Bund in der Angebotsgestaltung sicher, dass die Gesamtsystemkosten, insbesondere die Betriebs- und Investitionsfolgekosten nachhaltig finanziert werden.

<sup>6</sup> Neben der Finanzierung durch Bund und Kantone ist durch eine vorausschauende Preispolitik eine angemessene Mitfinanzierung durch die Nutzer sicher zu stellen.

**Art. 8**            Sicherheit

Die SBB sorgt mit einem bereichsübergreifenden Sicherheits- und Qualitätsmanagement dafür, dass das bestehende hohe Sicherheitsniveau erhalten bleibt. Sie entwickelt das Sicherheitsniveau unter Berücksichtigung der Gefährdungspotentiale sowie der wirtschaftlichen Möglichkeiten weiter. Das BAV überprüft im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit die Funktionsfähigkeit des Sicherheitsmanagements in der Praxis.

**Art. 9**            Beteiligungen und Kooperationen

Die SBB kann unter Berücksichtigung dieser Leistungsvereinbarung und im Rahmen ihrer finanziellen und personellen Möglichkeiten Beteiligungen und Kooperationen (Allianzen, Gründung von Gesellschaften sowie andere Formen der Zusammenarbeit) im In- und Ausland eingehen, wenn diese das Kerngeschäft im Inland unterstützen oder eine andere strategisch-industrielle Logik aufweisen und zur Erreichung der strategischen Ziele und langfristig zur Sicherung oder Steigerung des Unternehmenswertes beitragen. Die Beteiligungen und Kooperationen müssen auf jeden Fall führungs-mässig eng betreut werden und dem Risikoaspekt ist genügend Rechnung zu tragen.

**Art. 10**           Rolle der SBB im öffentlichen Verkehr

<sup>1</sup> Das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr bedarf einer landesweiten Abstimmung bei der Planung der Leistungserbringung. Die SBB erstellt zusammen mit den anderen Transportunternehmen und unter Mitwirkung des Bundes ein integriertes nationales Angebot. Die SBB übernimmt die federführende Koordination für den Personenverkehr und bindet den Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr in das Gesamtsystem ein. Sie fördert durchgehende Transportketten und die kombinierte Mobilität.

<sup>2</sup> Die SBB fördert im Rahmen ihrer Tätigkeiten im direkten Verkehr die Entwicklung und Umsetzung von abgestimmten Marketing- und Vertriebslösungen sowie einer modernen Kundeninformation.

**Art. 11**           Strategische Ausrichtung beim Personenverkehr

<sup>1</sup> Der Personenverkehrsbereich sichert den hohen Marktanteil des öffentlichen Verkehrs ab.

<sup>2</sup> Die SBB betreibt auf Basis der geltenden Fernverkehrskonzession das gesamtschweizerische Fernverkehrsnetz auf einem hohen qualitativen Niveau. Der Personenfernverkehr trägt massgeblich zu einer finanziell nachhaltig gesunden Basis des Gesamtunternehmens bei.

<sup>3</sup> Im regionalen Personenverkehr sichert die SBB den bestehenden hohen Marktanteil ab, indem sie das Verhältnis zwischen Abgeltung und Leistung kontinuierlich weiter optimiert. Darüber hinaus bereitet sich die SBB gezielt auf einen allfälligen Ausschreibungswettbewerb vor. Im grenznahen Ausland verfolgt der regionale Personenverkehr eine Wachstumsstrategie, soweit die Risiken für die SBB tragbar sind und eine nachhaltige Profitabilität sichergestellt ist.

<sup>4</sup> Im grenzüberschreitenden Personenverkehr stärkt die SBB ihre Marktstellung und sichert dadurch den schweizerischen Heimmarkt ab und schliesst die Schweiz in Kooperationen an die angrenzenden Metropolitanregionen an.

<sup>5</sup> Die SBB ergreift betriebswirtschaftlich notwendige Massnahmen, und setzt sich im Rahmen der Gremien des Verbandes für den öffentlichen Verkehr (VöV) für die Aufnahme von Elementen einer nachfrageorientierten Preisgestaltung zur Optimierung der Erträge, Dämpfung der Nachfragespitzen und der Glättung der Auslastung von Rollmaterial und Infrastruktur ein

#### **Art. 12**            Strategische Ausrichtung beim Güterverkehr

<sup>1</sup> Im Geschäftsfeld "WLV Schweiz" betreibt die SBB ein mittelfristig eigenwirtschaftliches Bahngüterverkehrsnetz, das auf den Bedarf der verladenden Wirtschaft ausgerichtet ist. Sollte sich das bestehende Netz als nicht bedarfsgerecht erweisen, erarbeitet die SBB auf Basis einer verursachergerechten Kostenzuschreibung die Entscheidungsgrundlagen für eine Erhöhung der Abgeltungen ~~zuhanden des Bundes.~~

<sup>2</sup> Im Geschäftsfeld "International" konzentriert sich SBB Cargo auf die Rolle als Traktionär von KV- und Ganzzugsverkehren auf dem Nord-Süd-Korridor und unterstützt dadurch die Bemühungen des Bundes zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Durch den Aufbau tragfähiger Partnerschaften wird mittelfristig ein nachhaltig profitables Geschäftsergebnis erreicht.

#### **Art. 13**            Strategische Ausrichtung bei den Immobilien

<sup>1</sup> SBB Immobilien leistet einen Beitrag für attraktive und kundenfreundliche Bahnhöfe auf dem ganzen Netz und für die nachfrageorientierte Entwicklung und Ausbau der Bahnhöfe zu kundenfreundlichen Dienstleistungszentren.

<sup>2</sup> SBB Immobilien erwirtschaftet mit einem aktiven Portfoliomanagement und eine gezielte Entwicklung der Bahnareale einen branchenüblichen Gewinn und soll an den Wertsteigerungen der Grundstücke partizipieren, welche sich durch Eisenbahn-Verkehrsverbindungen ergeben. Dabei arbeitet sie eng mit kantonalen und kommunalen Behörden zusammen. Damit leistet SBB Immobilien einen massgeblichen Beitrag für die unternehmerische Weiterentwicklung der SBB.

<sup>3</sup> Mit den erwirtschafteten Mitteln leistet der Bereich eine Ausgleichszahlung von 150 Mio. CHF p.a. an den Infrastrukturbereich und sichert die Finanzierung und Rückzahlung des ersten von den SBB aufgenommenen Darlehens zur Sanierung der PK im Umfang von 1.5 Mrd. CHF.

### 3. Abschnitt: Zielsetzungen für das Infrastrukturangebot

#### Art. 14 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus

Die SBB entwickelt das bestehende Sicherheitsniveau unter Berücksichtigung des wirtschaftlich und finanziell Tragbaren der technischen Entwicklung und dem Gefährdungspotenzial weiter. Sie richtet sich dabei insbesondere auf folgende Unterziele aus:

- ein hoher Schutz vor Zugskollisionen und Entgleisungen ist gewährleistet (vgl. auch Letter of common understanding: Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung im Netzzugang vom 16.11.2009);
- das Sicherheitsniveau in Eisenbahntunnels wird im Rahmen der Substanzerhaltungsprogramme auf den anerkannten Stand der Technik gebracht;
- das Sanierungsprogramm für die Bahnübergänge ist bis 2012 so weit voranzutreiben, dass Ende 2014 (innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Frist) alle Bahnübergänge gesetzeskonform sind;
- die Sicherheit im Bereich des Zugangs zu und des Aufenthalts auf den Perrons wird im Rahmen von Neu- und Umbauten erhöht;
- Risiken aus Altlasten und aus Störfällen werden so reduziert, dass sie den Vorgaben des Bundes genügen.

#### Art. 15 Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes

Die SBB Infrastruktur gewährleistet unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit mit geeigneten Massnahmen eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit des Netzes und der Anlagen. Sie trägt damit dazu bei, dass die folgenden Unterziele erreicht werden:

- die regelmässig auf dem Netz der SBB verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen werden diskriminierungsfrei in die Planungsprozesse zur Dimensionierung der Anlagen einbezogen;
- die hohe Verfügbarkeit der Anlagen und eine möglichst stabile Verkehrsabwicklung werden gewährleistet;
- die Integration der NEAT-Achse Gotthard in das SBB-Netz ist sicherzustellen. BAV und SBB sprechen sich regelmässig ab.

#### Art. 16 Optimale Nutzung der Kapazitäten und diskriminierungsfreier Netzzugang

<sup>1</sup> Die SBB Infrastruktur stellt der Trassenvergabestelle die für eine optimale Zuteilung der Kapazitäten erforderlichen Grundlagen zur Verfügung.

<sup>2</sup> Die SBB Infrastruktur macht die für den Netzzugang relevanten technischen Parameter der Infrastrukturanlagen sowie die Belegung der einzelnen Strecken gemäss dem aktuellen Netzfahrplan auf dem Internet zugänglich.

**Art. 17** Verbesserung der Interoperabilität

<sup>1</sup> Die SBB Infrastruktur fördert im Rahmen ihrer Erneuerungs- und Ausbauprogramme die Interoperabilität mit den Infrastrukturen anderer Netzbetreiberinnen im In- und Ausland. Zu diesem Zweck werden die bestehenden streckenseitigen Zugsicherungssysteme SIGNUM und ZUB 121 durch EuroZUB und EuroSignum als Zugsicherungssystem abgelöst. Die Migration des Gesamtnetzes zu ETCS Level 1 Limited Supervision beginnt 2011 und soll 2017 abgeschlossen sein. Erste Priorität bei der Ablösung haben die Nord-Süd-Achsen Basel–Domodossola und Basel–Chiasso/Luino (gemäss den Festlegungen im Rahmen des Korridors Rotterdam–Genua).

<sup>2</sup> Die SBB Infrastruktur trägt als Systemführer ETCS die Verantwortung für die technische und betriebliche Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie sorgt für den Aufbau und Erhalt des dafür erforderlichen Know-hows.

<sup>3</sup> Die SBB Infrastruktur betreibt und entwickelt das GSM-R Netz Schweiz. Die Migration der analogen Zugfunksysteme der SBB auf GSM-R soll 2011 abgeschlossen sein. Als Systemführer GSM-R stellt sie die Interoperabilität mit anderen in- und ausländischen Bahnen sicher, prüft und beschafft GSM-R-Endgeräte und macht diese den Eisenbahnverkehrsunternehmungen diskriminierungsfrei zugänglich.

<sup>4</sup> Zur Verbesserung der Kommunikation zwischen den SBB-eigenen Ereignisdiensten und den Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit rüstet die SBB Infrastruktur ihre Tunnels gemäss den Vorgaben der BAV-Richtlinie betreffend Sicherheitsanforderungen für bestehende Eisenbahntunnels (Bundesamt für Verkehr, 10. August 2009) derart aus, dass sie mit Signalen der jeweiligen kantonalen POLYCOM-Netze versorgt werden können.

<sup>5</sup> Die SBB Infrastruktur beachtet auf ihrem Streckennetz die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI).

**Art. 18** Erhöhung der Produktivität

<sup>1</sup> Die SBB steigert die Produktivität im Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturanlagen und erhöht damit die Effizienz der eingesetzten Subventionsmittel. Sie gewährleistet die Transparenz gegenüber dem BAV durch die Vorlage gesonderter Rechnungen für einzelne Strecken und Knoten des SBB-Netzes.

<sup>3</sup> Die SBB achtet bei der Bewirtschaftung der Infrastruktur darauf, dass die Nutzung der gesamten Schweizer Schieneninfrastruktur optimiert und die ungedeckten Kosten gesenkt werden können. Insbesondere bietet sie anderen Infrastrukturbetreiberinnen die Möglichkeit, sich an Materialbeschaffungen, Unterhaltsverträgen und Energiekäufen zu beteiligen.

#### 4. Abschnitt: Bestellte Leistungen bei SBB Infrastruktur

##### Art. 19 Grundsätze der Infrastrukturbestellung

<sup>1</sup> Gemäss Artikel 49 Absatz 3 EBG finanziert der Bund Strecken von nationaler Bedeutung alleine. Demnach wird die gesamte am 1.1.2010 bestehende, gemäss der Übergangsbestimmung zur Änderung des EBG vom 20. März 2009 als konzessioniert geltende, Eisenbahninfrastruktur der SBB, einschliesslich der in dieser Vereinbarung explizit bestellten zentralen Dienstleistungen für das schweizerische Bahnnetz allein vom Bund finanziert.

<sup>2</sup> Die gemäss Verhandlungsergebnis vom 22. Februar 2010 für die Jahre 2011 und 2012 geplanten ungedeckten Kosten gelten als Grundlage für die Bemessung der Infrastrukturabgeltung (Betriebsbeiträge). Spätere Anpassungen der finanziellen Planung führen zu keiner Anpassung der Abgeltungen.

##### Art. 20 Zu betreibende Strecken und Knoten

<sup>1</sup> Die Bestellung des Bundes umfasst den Betrieb, den Unterhalt, die Erneuerung und die punktuelle Weiterentwicklung sämtlicher Strecken und Knoten des Netzes der SBB einschliesslich der Fahrleitungsanlagen, Unterwerke und Frequenzumformer.

<sup>2</sup> Die Planung der Erhaltungs- und Erweiterungsarbeiten finden bedarfsorientiert statt. SBB Infrastruktur legt diese in Absprache mit den EVU in den Netzzugangsbestimmungen fest.

<sup>3</sup> Folgende Rangierbahnhöfe sind in der Bestellung enthalten: Basel RB, Buchs (SG), Chiasso SM, Lausanne Triage, RB Limmattal (einschliesslich Rangieranlage Zürich Mülligen), RB Däniken. Die SBB überprüft periodisch die Zahl der notwendigen Rangierbahnhöfe.

<sup>4</sup> Die SBB Infrastruktur erhält die Freiverladeanlagen für den Güterumschlag, welche am 1.1.2011 bestehen. Eine Schliessung ist nur möglich, wenn diese auf absehbare Zeit nicht mehr genutzt werden oder deren Aufrechterhaltung sehr unwirtschaftlich wäre. Das BAV ist vorgängig über beabsichtigte Schliessungen zu informieren.

<sup>5</sup> Die SBB ist verantwortlich für die Integration der NEAT-Basisstrecken am Gotthard und Ceneri in ihr Netz (voraussichtlich 2017). Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln des FinöV-Fonds. Dies umfasst die Planung und Bereitstellung der für den Betrieb und den Unterhalt notwendigen Prozesse, Betriebsmittel und Anlagen. Der Mittelbedarf für die Betriebsvorbereitung wird im Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung berücksichtigt. Hierzu gehören: Erarbeitung der nötigen Grundlagen und Konzepte hinsichtlich Trassenpreis, Fahrplan und Network Statement. Ebenfalls dazu gehören die Schulungen im Hinblick auf die Inbetriebnahme, soweit sie nicht in das Aufgabengebiet der EVU gehören.

<sup>6</sup> Die SBB Infrastruktur kann im Auftrag Dritter weitere Strecken betreiben. Die Abgeltung für den Betrieb dieser Strecken ist nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.

**Art. 21** Abgrenzung der bestellten Leistungen

Folgende weitere Leistungen dürfen bei der SBB Infrastruktur keine ungedeckten Kosten verursachen, weder direkt noch indirekt:

- Distribution von Fahrausweisen;
- Bau, Betrieb und Unterhalt von Anlagen zur Stromerzeugung und Energieübertragung;
- Bau, Betrieb und Unterhalt von Anlagen zur Wasser- und 50-Hz-Stromerversorgung, soweit über den Eigenbedarf hinausgehend;
- Investitionen sowie Unterhalt und Betrieb von Kundeninformationsanlagen bei der Infrastruktur, welche über die vom BAV gemeinsam mit den SBB festgelegten Vorgaben hinaus gehen und nicht die zentrale Informationsplattform gemäss Art. 22 betreffen;
- Bau und Betrieb von Terminalanlagen des kombinierten Verkehrs (eine Finanzierung über diese Vereinbarung ist soweit möglich, als keine Förderung mit Mitteln gemäss BGFV<sup>3</sup> vereinbart ist);
- Bau und Betrieb von Anschlussgleisen (eine Finanzierung über diese Vereinbarung ist soweit möglich, als keine Förderung mit Mitteln gemäss AnGV<sup>4</sup> vereinbart ist);
- Serviceleistungen (gemäss Art. 23 NZV) für Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- anteilige Übernahme von Aufgaben des Konzerns, anderer Divisionen oder Dritter, welche nicht im Zusammenhang mit der Sparte Infrastruktur stehen;
- Vorfinanzierungen von Investitionen.

**Art. 22** Über das Netz der SBB hinausgehende bestellte Leistungen

Der Bund bestellt folgende über das Netz der SBB hinausreichende weitere Leistungen bei der SBB Infrastruktur:

- Erstellung des Jahresfahrplans im Rahmen des Trassenzuteilungsprozesses zuhanden der Trassenvergabestelle gemäss geltenden Vereinbarungen mit den betroffenen Bahnunternehmen;
- Vorhaltung und Weiterentwicklung der Planungsinstrumente (NeTS) für die Fahrplanplanung für das gesamte Schweizer Schienennetz;
- Herstellung der offiziellen Fahrplanpublikation für den gesamten öffentlichen Verkehr sowie die Herstellung der öffentlichen Fahrplansammlung, gemäss Art. 13 des Personenbeförderungsgesetz, PBG;
- mittel- bis langfristige Kapazitätsplanung für das Normalspurnetz (einschliesslich sonderfinanzierter Projekte), weitergehende Studien auf

<sup>3</sup> BGFV: Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs, SR 740.12.

<sup>4</sup> AnGV: Verordnung über die Anschlussgleise, SR 742.141.51.

Wunsch der Kantone oder EVU sind nicht Bestandteil der Bestellung des Bundes;

- Betrieb und Substanzerhalt einer zentralen Informationsplattform für die Kundeninformation, welche Fahrplandaten (Plan, Echtzeit, Prognose) aufbereitet und für interessierte Abnehmer bereitstellt;
- Leistungen als Systemführer ETCS für das Normalspurnetz auf Grundlage des Vertrags zwischen BAV und SBB vom 4. Oktober 2005;
- Bereitstellung und Anbieter von Diensten des GSM-R-Netzes als Systemführerin GSM-R für das gesamte Schweizer Schienennetz;
- schweizweite Netzplanung für das 132kV/16.7 Hz Bahnstromnetz und Realisierung der erforderlichen Investitionen in Unterwerke und Frequenzumformer;
- zuverlässiger Betrieb des 132kV/16.7 Hz Bahnstromnetzes, der Unterwerke und Frequenzumformer;

#### **Art. 23** Betriebsbeiträge

Der Bund gewährt der SBB für die Erbringung der in den Artikeln 20 und 22 bestellten Infrastrukturleistungen für die Jahre 2011-2012 Betriebsbeiträge im Umfang von 900 Millionen Franken.

#### **Art. 24** Investitionsbeiträge

Mit der Bestellung des Bundes verpflichtet sich die SBB, ihre Infrastruktur entsprechend den vereinbarten Zielen zu betreiben und weiterzuentwickeln. Für die Jahre 2011–2012 werden Investitionsbeiträge im Umfang von 2'392 Millionen Franken ausgerichtet auf:

- a) die Substanzerhaltung der bestehenden Infrastruktur;
- b) die Anpassung an den Stand der Technik;
- c) nachfrageorientierte Anpassungen und Ausbauten, insbesondere zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen (vgl. Art. 26);
- d) fahrplanbedingte Anpassungen zur Sicherstellung von Transportketten.

#### **Art. 25** Investitionen in die Substanzerhaltung

<sup>1</sup> Die aus dem Zahlungsrahmen gewährten Investitionsbeiträge dienen in erster Linie dazu, die SBB-Infrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen.

<sup>2</sup> Für die zeitgemässe Erhaltung der SBB-Infrastruktur stehen aus dem Zahlungsrahmen in den Jahren 2011–2012 insgesamt 2'177 Millionen Franken zur Verfügung.

<sup>3</sup> Die Beschaffung von Rangier- und Unterhaltsfahrzeugen (Schiene und Strasse) erfolgt ausserhalb des Zahlungsrahmens mit marktverzinslichen Darlehen, soweit

nicht Teil eines sonderfinanzierten Grossprojekts.

**Art. 26** Erweiterungsinvestitionen

<sup>1</sup> Bund und SBB haben sich auf die Realisierung folgender Projekte mit einem Mittelbedarf aus dem Zahlungsrahmen für Jahre 2011-2012 von insgesamt 215 Millionen Franken verständigt:

Projekt	Nutzen	Gesamt- kosten	Nettokosten SBB Infrastruktur (abzüglich Beiträge Dritter)			
			Total brutto	Total netto	bis 2010	LV 11-12
2. Rheinbrücke Basel	Kapazitätsengpass beseitigen / GV, FV, RV	51.7	51.7	16.2	19.2	16.3
3. Gleis Rütli - Zollikofen	Kapazitätsengpass beseitigen / GV, FV, RV	70.6	43.4	19.0	24.4	
Bahnhof Giubiasco, Verlängerung Gleis 36	Entschärfung Knotenkonflikt / flüssigere Verkehrsabwicklung Voraussetzung	42.1	42.1	1.2	5.1	35.9
Olten - Aarau, Leistungssteige- rung Däniken- Wöschnau	Fahrzeitverkürzung O- W (Vorbereitung Eppenbergtunnel)	83.1	80.2	4.1	34.2	42.0
Olten - Biel, Überholungsgl eise Oensingen / Luterbach	Kapazitätsengpass beseitigen / GV, FV, RV	16.7	16.7	0.0	16.7	
Bahnhof Lupfig, Bahnhofsusbau für Güterver- kehr	Marktentwicklung Güterverkehr	15.4	15.4	9.0	6.4	
Lausanne, Paleyres Verlängerung Abstellanlage	Kapazitätssteigerung Knoten Lausanne	19.5	9.5	0.6	0.5	8.6
Beitrag DML	Kosten-Anteil FV an Durchmesserlinie Zürich	350.0	350.0	50.0	74.0	226.0
ca. 30 weitere Projekte < 10 Mio.	diverse leistungssteigernden Massnahmen	256.4	202.9	52.7	34.7	118.5
<b>Total</b>		905.4	811.8	152.8	<b>215.0</b>	447.3

<sup>2</sup> Wenn die in Absatz 1 aufgelisteten Projekte im Zeitraum 2011–2012 nicht wie geplant realisiert werden können, kann das BAV mit der SBB vereinbaren, die freien Mittel für die Realisierung anderer Projekte zu verwenden.

<sup>3</sup> Voraussetzung für die Realisierung von neuen Projekten mit finanzieller Beteiligung Dritter ist der Abschluss einer trilateralen Finanzierungsvereinbarung (Bund – SBB – Dritter).

## 5. Abschnitt: Bereitstellung der Mittel

### Art. 27 Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbestellung in dieser Leistungsvereinbarung beruht auf einem Zahlungsrahmen für die Jahre 2011–2012 von 3292 Millionen Franken. Die Mittel werden wie folgt eingesetzt:

(Mio. Fr.)	2011	2012	Total
Betriebsbeiträge	450	450	<b>900</b>
Investitionsbeiträge	1'181	1'211	<b>2'392</b>
<b>Total</b>	<b>1'631</b>	<b>1'661</b>	<b>3'292</b>

<sup>2</sup> Folgende Beträge werden separat ausgewiesen, weil sie eine besondere Zweckbestimmung haben und nicht direkt von der SBB Infrastruktur beeinflussbar sind:

a) ZVV-Vorteilsanrechnung:  
Zum Ausgleich für geleistete Beiträge an den Infrastrukturausbau der S-Bahn Zürich hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) in den Jahren 2011–2012 Anspruch auf eine Reduktion der Trassenpreise der S-Bahn von 82 Millionen Franken. SBB Infrastruktur erstattet diesen Betrag dem ZVV pauschal (maximale Akontozahlungen).

b) Vorsteuerabzug:  
Gemäss dem Mehrwertsteuergesetz vom 12. Juni 2009 (SR 641.20) führen erhaltene Subventionen zu einem Vorsteuerabzug. Bei Anwendung des von der Eidgenössischen Steuerverwaltung zur Vereinfachung der Mehrwertsteuerberechnung vorgegebenen pauschalen Vorsteuerabzugssatzes von 3,7 % ergibt sich für die SBB Infrastruktur in den Jahren 2011–2012 ein Vorsteuerabzug von rund 120 Millionen Franken.

### Art. 28 Ausgleich ungedeckter Betriebskosten

<sup>1</sup> Die in dieser Vereinbarung festgelegten Betriebsbeiträge werden jedes Jahr in der Regel in vier gleich hohen Raten jeweils Mitte Februar, Mai, August und November ausbezahlt.

<sup>2</sup>Das Jahresergebnis der SBB Infrastruktur ist gemäss Artikel 67 EBG zu bilanzieren.

#### **Art. 29** Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen

<sup>1</sup>Der Bund stellt den Grundbedarf an Investitionsmitteln in Form von Abgeltungen für den Abschreibungsaufwand und darüber hinaus in Form von zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen zur Verfügung.

<sup>2</sup>Die Auszahlung erfolgt in der Regel vierteljährlich zusammen mit den Betriebsbeiträgen.

<sup>3</sup>Die Aufteilung Investitionsbeiträge in eine A-Fonds-perdu-Zahlung (für die Abgeltung des Abschreibungsaufwands) und in zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen wird am Ende jeden Jahres auf Basis des effektiven Abschreibungsaufwandes (inkl. Direktabschreibungen) festgelegt.

<sup>4</sup>Beiträge Dritter an Infrastrukturinvestitionen nach Artikel 3 Absatz 4 SBBG erfolgen in der Form von zinslosen Darlehen oder A-Fonds-perdu-Beiträgen. Artikel 26 Absatz 3 bleibt vorbehalten.

### **6. Abschnitt: Controlling**

#### **Art. 30** Controlling der Infrastrukturfinanzierung

<sup>1</sup>Das Controlling (Steuerung) der Infrastrukturfinanzierung des Bundes richtet sich nach der Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV, SR 742.120). Es soll dazu beitragen, dass die aus dem Zahlungsrahmen für die Infrastruktur gewährten Mittel effektiv und effizient eingesetzt werden.

<sup>2</sup>Ausgehend von der gemeinsamen Festlegung von Zielen und der Beschreibung der zu erbringenden Leistungen in der vorliegenden Vereinbarung trägt die SBB die Verantwortung für die operativen Entscheidungen und Massnahmen zur Erfüllung dieser Ziele.

#### **Art. 31** Berichterstattung

<sup>1</sup>Die SBB berichtet dem BAV in regelmässigen Aussprachen und monatlichen Reportings über den Stand der Zielerreichung der im Anhang vereinbarten Kennziffern. Bis jeweils Mitte März übermittelt die SBB dem BAV einen umfassenden Jahresbericht über die Zielerreichung und die Umsetzung der vereinbarten Erweiterungsinvestitionen.

<sup>2</sup>Sie stellt dem BAV alle weiteren für ein effektives Controlling der Infrastrukturfinanzierung erforderlichen Hintergrundinformationen zur Verfügung. In einem auf die Anforderungen des BAV abgestimmten Netzzustandsbericht gibt sie jährlich umfassend Auskunft über die Entwicklung des Zustandes der Infrastrukturanlagen.

**Art. 32** Vorgehen bei Zielabweichungen

Bei Zielabweichungen kann das BAV gestützt auf Artikel 22 Absatz 4 KFEV organisatorische oder finanzielle Sanktionen anordnen.

**Art. 33** Relevante Dokumente

<sup>1</sup>Die SBB stellt dem BAV alle für das Controlling dieser Vereinbarung relevanten Dokumente zur Verfügung.

<sup>2</sup>Die Planungsgrundlagen für die Erstellung dieser Vereinbarung (Art. 3) sind 10 Jahre aufzubewahren.

**Art. 34** Controlling der Eigenerziele für die SBB

Die Einzelheiten zur Berichterstattung über die Erreichung der strategischen Ziele des Bundesrates für die SBB (Abschnitt 2) werden in der Eigenerstrategie vereinbart.

**7. Abschnitt: Änderungen, Inkrafttreten, Geltungsdauer**

**Art. 35** Anpassung der Leistungsvereinbarung

Bei Änderungen oder bei Nichteintritt einer oder mehrerer der Rahmenbedingungen gemäss Art. 3 nehmen die Vertragsparteien Verhandlungen zur Anpassung der Leistungsvereinbarung auf. Sie werden die Vereinbarung derart anpassen, dass die in der vorliegenden Vereinbarung verankerte Interessens- und Pflichtenlage wieder hergestellt wird. Die Anpassungen erfolgen auf Seiten des Bundes nach Art. 8 Abs. 3 SBBG.

**Art. 36** Inkrafttreten und Geltungsdauer

Diese Vereinbarung tritt am 1. Januar 2011 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2012.

Im Namen  
der Schweizerischen Bundesbahnen  
Der Verwaltungsratspräsident:  
Dr. Ulrich Gygi

Im Namen  
des Schweizerischen Bundesrats  
Die Bundespräsidentin:  
Doris Leuthard

Der CEO  
Andreas Meyer

Die Bundeskanzlerin:  
Corina Casanova

## Anhang 1: Berichterstattung über die Zielerreichung

Sicherheit

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen
Zusammenstösse	Anzahl Zusammenstösse mit Beteiligung einer Zugfahrt pro Mio. Trassenkilometer	Anzahl / Mio. Trkm	monatlich	
Entgleisungen	Anzahl Entgleisungen mit Beteiligung einer Zugfahrt pro Mio. Trassenkilometer	Anzahl / Mio. Trkm	monatlich	
Gefährliche Bahnübergänge	Anzahl nicht EBV-konformer Bahnübergänge Ende des Jahres	Anzahl	jährlich	Ausblick bis 2014
Personenunfälle im Zugang zur Bahn	Anzahl Verunfallte Personen im Zugang zur Bahn (Bahnhöfe, Haltestellen)	Anzahl	monatlich jährlich	zusätzlich alle Fälle berichten

Verfügbarkeit und Qualität im Betrieb (Gewährleistung Leistungsfähigkeit Netz)

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen
Verfügbarkeit Netz	Ausgefallene Trassenkilometer aufgrund geplanter Sperrungen, die mit Bussen ersetzt werden (in % der Trkm Personenverkehr)	%	jährlich	
Verspätungsminuten Infrastruktur	Monatlicher Durchschnittswert der Verspätungsminuten, welche durch die Infrastrukturbetreiberin verursacht wurden	Minuten / Monat	monatlich	
Reisendenverspätungsminuten	gesamte Verspätungsminuten (> 3 Min.) in 13 Knoten-Bahnhöfen <sup>5</sup> multipliziert mit Anzahl Reisende	Mio. RV-Min	monatlich	keine Zielwerte, informativ

<sup>5</sup> 13 Knoten (Genf, Lausanne, Visp, Luzern, Bellinzona, Bern, Biel, Basel, Olten, Zürich, Winterthur, St. Gallen, Sargans).

## Netznutzung

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen
Verkaufte Trassenkilometer	Gesamte verkaufte Trassenkilometer	Mio. Trkm	monatlich	
Trassenerlöse	Erlöse aus dem Trassenverkauf	Mio. CHF	monatlich jährlich	zusätzlich Trassenerlöse nach EVU
Netznutzungseffizienz	Trassenkilometer je Hauptgleiskilometer	Trkm / HG-km	jährlich	

## Produktivität

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen
Betrieb	Kosten der Verkehrssteuerung, Betriebsstelekkommunikation und Stromversorgung 50Hz pro Trassenkilometer	CHF / Trkm	jährlich	
Unterhalt	Unterhaltsaufwendungen pro Tausend Bruttotonnenkilometer	CHF / Tsd. Btkm	jährlich	
Erneuerung	Kosten der Oberbauerneuerung (Typ 1) pro umgebauten Meter (ohne Projektierungskosten) <sup>6</sup>	CHF / m	jährlich	zusätzlich Ausweis Länge OE Typ 1; Länge gesamt
Subventions-effizienz	Betriebsbeitrag des Bundes pro Trassenkilometer	CHF / Trkm	jährlich	

## Netzzustand

<sup>6</sup> Erneuerungskosten je m für Schienen, Schwellen, Schotter; nur Gleise - ohne Weichen, ohne Erweiterungen.

<b>Kennzahl</b>	<b>Definition</b>	<b>Masseinheit</b>	<b>Periodizität</b>	<b>Bemerkungen</b>
Gleisgeometrie	Anzahl Überschreitungen der Soforteingriffsschwelle (SES) je 100 Hauptgleiskilometer <sup>7</sup>	Anzahl / 100 HG-km	jährlich	zusätzlich Ausweise der OE: Länge OE Typ 1; Länge gesamt
Schienenfehler	Anzahl Schienenfehler je Hauptgleiskilometer <sup>8</sup>	Anzahl / HG-km	jährlich	

Berichterstattung weitere Zielsetzungen

<b>Zielsetzungen</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Periodizität</b>
Engpässe im Netz	Karte, Erläuterungen	jährlich
Kundenzufriedenheitsumfrage EVU	Erläuterungen Ergebnisse, Massnahmen sowie Umsetzung der Massnahmen	jährlich
ETCS	Karte, Erläuterungen	jährlich
GSM-R	Karte, Erläuterungen	jährlich
Erweiterungsinvestitionen	Statusbericht	jährlich
Baustandards	Tätigkeitsbericht	jährlich
Netzzustandsbericht	Bericht und elektronische Datei	jährlich
Streckenrechnung	Bericht und elektronische Datei	jährlich

<sup>7</sup> Soforteingriffsschwelle (SES): Falls dieser Wert überschritten wird, müssen aufgrund einer technischen Beurteilung Massnahmen getroffen werden, um die Fahrsicherheit zu gewährleisten. Diese Massnahmen können sein: eine Korrektur, eine Geschwindigkeitsreduktion oder eine Streckensperrung.

<sup>8</sup> Schienenfehler: Risse, Brüche, Beschädigungen, welche zwingend zur Auswechslung der Schiene führen.

**Bundesgesetz  
über die Schweizerischen Bundesbahnen  
(SBBG)**

Entwurf

Änderung vom

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom xx. xxxx 2010<sup>1</sup>,  
beschliesst:*

I

Das Bundesgesetz vom 20. März 1998<sup>2</sup> über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) wird wie folgt geändert:

**Art. 26a Übergangsbestimmung (neu)**

Die erste Leistungsvereinbarung nach Inkrafttreten der Änderung vom...<sup>3</sup> dieses Gesetzes gilt zwei Jahre.

II

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

<sup>2</sup> Es tritt rückwirkend auf den 1. Januar 2011 in Kraft.

1 BBl 2010 ...  
2 SR 742.31  
3 AS ...



**über die Leistungsvereinbarung zwischen  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft  
Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2011–2012**

vom

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 8 Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998<sup>1</sup>  
über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG),  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom xx. xxxxx 2010<sup>2</sup>,  
beschliesst:*

**Art. 1**

Die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen für die Jahre 2011–2012 wird genehmigt.

**Art. 2**

Vom Rechenschaftsbericht der SBB über die laufende Leistungsperiode wird Kenntnis genommen.

**Art. 3**

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

<sup>1</sup> SR 742.31  
<sup>2</sup> BBl 2010 ...



**Bundesbeschluss** *Entwurf*  
**über den Verpflichtungskredit für die Infrastruktur**  
**der Schweizerischen Privatbahnen für die Jahre 2011–2012**

vom

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*  
gestützt auf Artikel 167 der Bundesverfassung<sup>1</sup>,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom xx. xxxx 2010<sup>2</sup>,  
*beschliesst:*

**Art. 1**

Für die Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten und die Finanzierung der Investitionen im Infrastrukturbereich der Schweizerischen Privatbahnen wird für den Zeitraum 2011–2012 ein Verpflichtungskredit von 1133 Millionen Franken bewilligt.

**Art. 2**

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

<sup>1</sup> SR 101  
<sup>2</sup> BBl 2010 ...



**Bundesbeschluss** *Entwurf*  
**über den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur 2011–**  
**2012**

vom

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*  
gestützt auf Artikel 8 Absatz 4 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998<sup>1</sup>  
über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG),  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom xx. xxxxxx 2010<sup>2</sup>,  
*beschliesst:*

**Art. 1**

Für die Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten und die Finanzierung der Investitionen im Infrastrukturbereich der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB wird für den Zeitraum 2011–2012 ein Zahlungsrahmen von 3292 Millionen Franken bewilligt.

**Art. 2**

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

<sup>1</sup> SR 742.31  
<sup>2</sup> BBl 2010 ...

