

06.026

## **Botschaft**

### **über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2007–2010 und den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Infrastruktur der SBB für die Jahre 2007–2010**

vom 10. März 2006

---

Sehr geehrte Herren Präsidenten  
Sehr geehrte Damen und Herren

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

- Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2007–2010
- Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Infrastruktur der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2007–2010

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

10. März 2006

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Moritz Leuenberger

Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

---

## Übersicht

*Mit der vorliegenden Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2007–2010 (LV 07–10) einigen sich Bund und SBB zum dritten 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 die LV 07–10 konnte auf den – überwiegend positiven – Erfahrungen mit den beiden bisherigen Leistungsvereinbarungen aufgebaut werden. Grundsätzlich hat sich das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Steuerung der Infrastrukturfinanzierung (insbesondere Betrieb, Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Netzes) der SBB sehr bewährt. Die Steuerung über die Leistungsvereinbarung gibt beiden Seiten Planungssicherheit und Flexibilität: Planungssicherheit wird insofern gewährleistet, als der für vier Jahre gültige finanzielle Rahmen festgelegt ist; Flexibilität bleibt bestehen, weil Verschiebungen zwischen Betriebs- und Investitionsbeiträgen innerhalb des festgelegten Rahmens möglich bleiben. Wie die noch laufende LV 03–06 zeigt, konnte die finanzielle Planungssicherheit in der Vergangenheit nicht immer vollumfänglich garantiert werden. Der Zahlungsrahmen für die LV 03–06 wurde im Rahmen der Entlastungsprogramme 03 und 04 um rund 400 Millionen Franken reduziert, was eine Anpassung der LV 03–06 erforderlich machte.*

*Die LV 07–10 lässt sich inhaltlich in folgende vier zentrale Themenkreise aufgliedern:*

### **1. Generelle Zielsetzungen für die SBB**

*Es wird vereinbart, dass die SBB ihre Leistungen primär an den Marktbedürfnissen ausrichtet und dabei den hohen Qualitätsansprüchen der Kundinnen und Kunden im Personen- und Güterverkehr gerecht wird (z.B. Pünktlichkeit der Züge). Um im zunehmenden Wettbewerb bestehen zu können, soll die Produktivität weiter verbessert werden. Die SBB richtet ihre Leistungen aber ebenso an den vom Bund definierten verkehrspolitischen Zielsetzungen aus. In den eigenwirtschaftlich zu betreibenden, d.h. nicht abgeltungsberechtigten Bereichen (Personenfernverkehr, Güterverkehr und Immobilien) soll die SBB einen angemessenen Gewinn erwirtschaften.*

### **2. Zielsetzungen für das Infrastrukturangebot**

*Im Bereich Infrastruktur wird die Erreichung folgender Oberziele vereinbart:*

- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus,*
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes,*
- optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten,*
- Verbesserung der Interoperabilität,*
- Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten.*

---

Aus diesen Oberzielen werden konkretere Unterziele abgeleitet. Diese bilden die Grundlage für die Definition des bestellten Leistungsangebots.

### **3. Bestellung von Infrastrukturleistungen**

Im Vergleich zu den bisherigen Leistungsvereinbarungen wird in der LV 07–10 das bestellte Leistungsangebot im Bereich Infrastruktur genauer definiert. Erstmals werden bei der SBB Infrastruktur gewisse über das Netz der SBB hinausgehende Leistungen bestellt, z.B. Systemführerschaften ETCS/GSM-R, Kapazitäts- und Fahrplanplanung und Erstellung des Kursbuchs. Überdies werden erstmals die aus Mitteln des Zahlungsrahmens zur LV 07–10 zu realisierenden Erweiterungsinvestitionen (Art. 24 LV 07–10) namentlich aufgeführt.

### **4. Controlling der Zielerreichung**

Schliesslich werden in der LV 07–10 auch die Abläufe des Controllings der Zielerreichung und das Vorgehen bei absehbaren Zielabweichungen genauer beschrieben.

Der Umfang der Infrastrukturbestellung in der LV 07–10 orientiert sich am aktuellen Finanzplan des Bundes. Damit die mit der SBB vereinbarten Ziele erreicht werden können, ist ein Zahlungsrahmen für die vier Jahre 2007–2010 von 5880 Millionen Franken erforderlich. Dieser Betrag entspricht nominal fast genau demjenigen der ersten LV 99–02 und real dem nach den Entlastungsprogrammen 03 und 04 gekürzten Zahlungsrahmen der laufenden LV 03–06. Dank der erreichten Produktivitätssteigerungen kann die SBB mit dieser Summe ein grösseres und deutlich stärker ausgelastetes Netz (BAHN 2000) als während der ersten LV 99–02 betreiben.

Von den 2007–2010 insgesamt zur Verfügung stehenden 5880 Millionen Franken werden ca. 1790 Millionen Franken zur Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten (Betriebsbeiträge) und ca. 4090 Millionen Franken für Investitionen, vor allem in die Substanzerhaltung, benötigt. Für Erweiterungsinvestitionen stehen insgesamt rund 390 Millionen Franken zur Verfügung.

Für Investitionen im Verkehrsbereich kann die SBB zusätzlich Mittel zu Kapitalmarktbedingungen aufnehmen. Im Rahmen des Budgetprozesses des Bundes kann das Parlament gegebenenfalls der SBB Mittel entziehen. In diesem Fall wird die Leistungsvereinbarung auf die Erfüllbarkeit hin überprüft. Sollte daraufhin eine Anpassung der Leistungsvereinbarung und des Zahlungsrahmens erforderlich sein, müssen diese gleichzeitig mit dem Budget dem Parlament vorgelegt werden.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Übersicht</b>	<b>3818</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>3822</b>
1.1 Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	3822
1.2 Erfahrungen aus den bisherigen Leistungsvereinbarungen mit der SBB	3826
<b>2 Grundzüge der LV 07–10</b>	<b>3827</b>
2.1 Steuerung der SBB durch den Bund	3827
2.2 Rechtsnatur der Leistungsvereinbarung Bund–SBB	3828
2.3 Strategische Ziele für die SBB	3830
2.4 Controlling der Infrastrukturfinanzierung	3830
2.5 Politische Zielvorgaben für das Eisenbahnnetz	3832
2.5.1 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus	3833
2.5.2 Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes	3834
2.5.3 Optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten	3835
2.5.4 Verbesserung der Interoperabilität	3836
2.5.5 Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten	3838
2.6 Verwendung der Mittel aus dem Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur	3839
2.6.1 Betriebsbeiträge	3839
2.6.2 Investitionsbeiträge	3840
2.7 Anhörung der Kantone	3845
2.8 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen	3846
2.9 Rechtsvergleich und Verhältnis zum europäischen Recht	3846
2.10 Erledigung parlamentarischer Vorstösse	3847
<b>3 Erläuterungen zu den Bundesbeschlüssen über die     Leistungsvereinbarung und den Zahlungsrahmen 2007–2010</b>	<b>3847</b>
3.1 Aufbau und Inhalt der LV 07–10	3847
3.2 Artikel des Bundesbeschlusses über die Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2007–2010	3848
3.3 Artikel des Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur 2007–2010	3848
<b>4 Auswirkungen</b>	<b>3848</b>
4.1 Auswirkungen auf den Bund	3848
4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden	3849
4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	3849
4.4 Auswirkungen auf die Regionalpolitik des Bundes	3849
4.5 Andere Auswirkungen	3849
<b>5 Verhältnis zur Legislaturplanung</b>	<b>3850</b>

<b>6 Rechtliche Aspekte</b>	<b>3850</b>
6.1 Verfassungs- und Gesetzesmässigkeit	3850
6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	3850
6.3 Erlassform	3850
6.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse	3851
6.5 Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz	3851
6.6 Delegation von Rechtsbefugnissen	3851

### **Anhänge**

1 Rechenschaftsbericht der SBB über die Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2003–2006	3852
2 Raster für die Berichterstattung über die Erreichung der Ziele der Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2007–2010	3875
3 Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2007–2010	3877

**Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2007–2010 (Entwurf)** **3893**

**Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2007–2010 (Entwurf)** **3895**

# Botschaft

## 1 Ausgangslage

Mit der vorliegenden Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2007–2010 (LV 07–10) haben sich Bund und SBB, zum nunmehr dritten Mal seit Inkrafttreten der Bahnreform 1999, gemeinsam auf die bis 2010 von der SBB zu erreichenden Ziele und die dafür vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel geeinigt.

Die LV 07–10 entspricht im Wesentlichen den beiden vorherigen Vereinbarungen. Neben der Bestellung im Bereich Infrastruktur enthält die LV 07–10 weiterhin Zielvorgaben für den Personen- und Güterverkehr der SBB. Bis die ursprünglich mit der Bahnreform 2 vorgesehene Harmonisierung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur umgesetzt ist, beruht die Finanzierung der SBB und der Privatbahnen auf unterschiedlichen Gesetzesgrundlagen. Vorerst wird es bei den Privatbahnen weiterhin beim jährlichen Bestellrhythmus auf der Basis des Eisenbahngesetzes (EBG)<sup>1</sup> bleiben. Grundlage für die Leistungsvereinbarung mit der SBB ist Artikel 8 des SBB-Gesetzes (SBBG)<sup>2</sup>.

In einer weiteren Botschaft beantragt der Bundesrat die Bewilligung eines Verpflichtungskredits (9. Rahmenkredit) für den Bundesanteil an der Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen ab 2007. Bei den Privatbahnen sind die Kantone nach heutigem Recht verpflichtet, unabhängig von der verkehrlichen Bedeutung einer Strecke einen wesentlichen Anteil zu leisten. Demgegenüber sind sie von Beitragsleistungen an Strecken der SBB entbunden, unabhängig davon, ob eine Strecke nationale Bedeutung hat oder nur lokalen Bedürfnissen dient.

## 1.1 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, die Bereiche Verkehr und Infrastruktur rechnerisch und organisatorisch voneinander zu trennen und so genannte Spartenrechnungen zu führen.

Die Sparte Infrastruktur erhält für die Benutzung der Strecken und Bahnhöfe ein Entgelt, den so genannten Trassenpreis. Die meisten Bestandteile des Trassenpreises werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) festgelegt. Die derzeitigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erlauben keine kostendeckenden Preise für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur. Der Mindestpreis für deren Benutzung wurde auf Basis der Normgrenzkosten einer Strecke mit modernen automatisierten Sicherungsanlagen festgelegt. Weil viele Strecken noch lokal bedient werden, bedeutet dies, dass auf dem entsprechenden Teil des Netzes die effektiven Grenzkosten nicht durch den Trassenpreis gedeckt werden können. Um die verkehrspolitischen Ziele,

<sup>1</sup> Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG), SR 742.101.

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

insbesondere das Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr und die Grundversorgung im Personenverkehr, nicht zu gefährden, lassen sich die Preise derzeit jedoch kaum erhöhen. Vielmehr werden die Trassenpreise für verschiedene Güterverkehre, insbesondere den kombinierten Verkehr, durch den Bund aus Verlagerungsgeldern subventioniert. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen bezahlt somit einen tieferen Preis, und der Bund zahlt der Infrastrukturbetreiberin die Differenz zum kostendeckenden Trassenpreis. Diese Zahlungen sind nicht Bestandteil des hier behandelten Zahlungsrahmens.

Mit Trassenpreiserlösen wird zurzeit knapp ein Viertel der gesamten Aufwendungen der Eisenbahninfrastruktur gedeckt. SBB Infrastruktur kann unter Berücksichtigung der Nebenerträge (u.a. Stromverkauf, Bauleistungen) der in der Leistungsvereinbarung Bund–SBB für die Jahre 2003–2006 festgelegten Ausgleichszahlungen des Geschäftsbereichs Immobilien (durchschnittlich 170 Mio. Fr. pro Jahr) und sonstiger Erträge etwas mehr als die Hälfte des Aufwandes decken.

### **Bestellung von Infrastrukturleistungen**

Die Erlöse der Infrastruktur, einschliesslich der Trassenpreissubventionen, reichen nicht aus, um die laufenden Kosten für den Betrieb und die Abschreibung der Infrastruktur (Substanzerhalt) zu decken. Weil der Bund aber aus verkehrspolitischen Gründen (Sicherstellung der Erreichbarkeit, Gewährleistung der Grundversorgung etc.) nicht auf eine sichere und leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur verzichten will, bestellt er bei der SBB und zusammen mit den Kantonen bei den Privatbahnen den Betrieb, den Erhalt und die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur.

Die 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.

Die notwendigen Mittel für Investitionen in den Substanzerhalt der bestehenden Anlagen und für Anpassungen an den Stand der Technik sowie gestiegene Verkehrsbedürfnisse (vgl. Art. 3 Abs. 3 SBBG) erhalten die Bahnen auf zwei Wegen ebenfalls aus dem ordentlichen Budget. Zum einen wird ihnen der geplante Abschreibungsaufwand durch eine entsprechende A-Fonds-perdu-Zahlung ausgeglichen. Zum anderen werden für den darüber hinausgehenden Investitionsbedarf zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt.<sup>3</sup>

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.

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

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 3 EBG keine ungedeckten Kosten verursachen. Die Investitionen und der Betrieb muss demnach selbst erwirtschaftet werden.

<sup>3</sup> Die Weiterentwicklung der Netze wird i.d.R. über Sonderfinanzierungen sichergestellt, z.B. den FinöV-Fonds oder den Infrastrukturfonds.

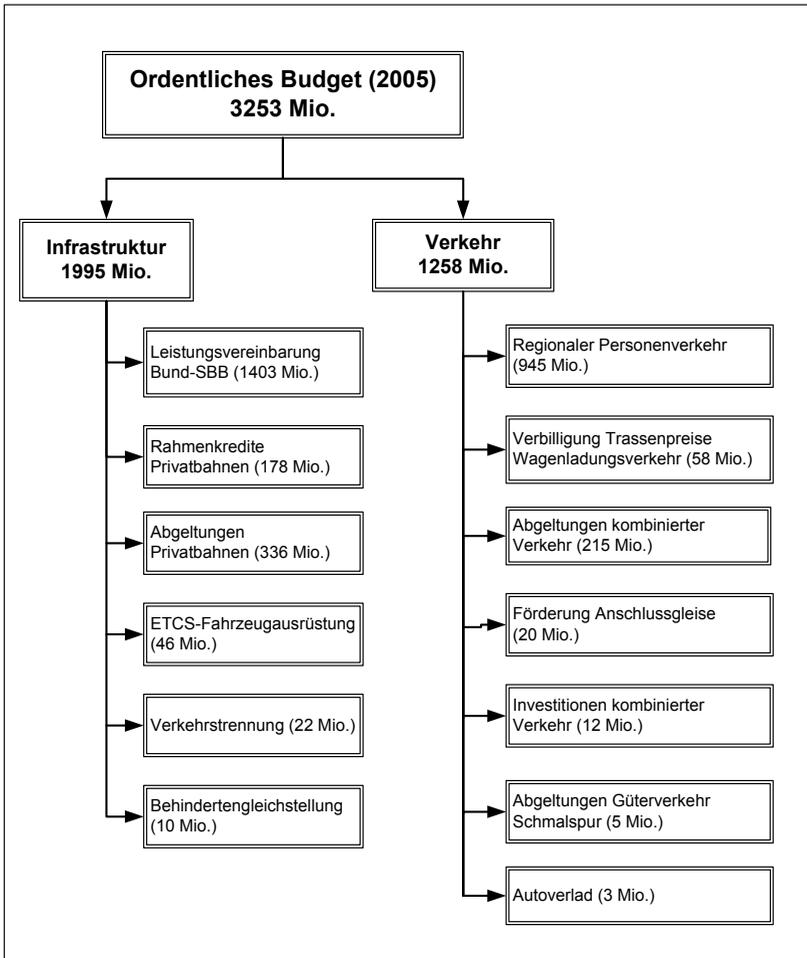
## Abgrenzung zum Verkehrsbereich

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes 1996 und der Bahnreform 1 wurden die Spartengliederung eingeführt und der Verkehrsbereich mittels verschiedener Wettbewerbselemente marktnäher ausgestaltet. Dagegen wurde im Infrastrukturbereich weiterhin von einer (örtlich bezogenen) monopolistisch dominierten Staatsaufgabe ausgegangen.

Seit 1996 wird der regionale Personenverkehr unabhängig davon, wer ihn betreibt, nach einheitlichen Grundsätzen durch Bund und Kantone gemeinsam bestellt. Seine Finanzierung ist nicht Gegenstand der LV.

Abbildung 1

## Übersicht über die Finanzierung aus dem ordentlichen Budget (Beträge 2005)



Ebenfalls über separate Finanzierungsinstrumente wird der Güterverkehr, insbesondere die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs, gefördert. Die Verkehrsfinanzierung durch die Leistungsvereinbarung ist ausgeschlossen. SBB Cargo darf somit kein Geld aus der Leistungsvereinbarung erhalten. Andererseits profitiert SBB Cargo natürlich, wie alle anderen Güterverkehrsunternehmen auch, von der Bereitstellung kostengünstiger Infrastrukturleistungen und insbesondere vom Betrieb der Rangierbahnhöfe.

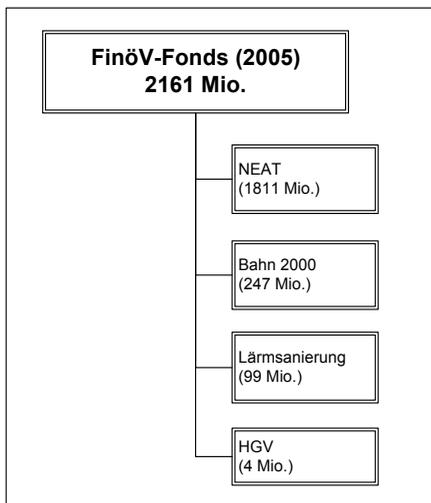
### **Abgrenzung zu anderen Finanzierungsinstrumenten**

Die Leistungsvereinbarung ist nach geltendem Recht auf die Leistungen an die SBB beschränkt. Die Infrastrukturfinanzierung aller anderen Unternehmen, einschliesslich der ganz oder mehrheitlich von der SBB beherrschten Unternehmen (z.B. Turbo oder Zentralbahn), erfolgt nach den Regeln des Eisenbahngesetzes (Abgeltungsvereinbarungen und Investitionsvereinbarungen aus dem 9. Rahmenkredit).

Wie bereits erwähnt, dient die ordentliche Infrastrukturfinanzierung grundsätzlich dem Substanzerhalt, während Erweiterungsinvestitionen in der Regel mittels Sonderfinanzierungen sichergestellt werden. Seitens des Bundes konzentrieren sich diese derzeit auf den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds). Finanzierungen über diesen Fonds werden vom Rahmenkredit nicht berührt, die beiden Finanzierungsinstrumente laufen parallel. Auch BLS, SOB, RhB und MGB realisieren oder realisierten Investitionen aus FinöV-Geldern.

*Abbildung 2*

### **Übersicht über die Finanzierung aus dem FinöV-Fonds (Beträge 2005)**



Eine weitere separate Finanzquelle ist der Zahlungsrahmen für Investitionen zu Gunsten der Gleichstellung mobilitätsbehinderter Menschen. Zahlungen aus dieser

Quelle erfolgen nur, wenn nicht aus anderen Gründen ohnehin investiert wird. Es handelt sich in diesem Sinn um eine subsidiäre Finanzierung.

Mit der Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz hat der Bundesrat den eidgenössischen Räten am 2. Dezember 2005 eine weitere Finanzierungsquelle für Bahninvestitionen in Agglomerationen zum Beschluss vorgelegt.

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

### **Inhalt der Leistungsvereinbarungen**

Mit der SBB schliesst der Bund seit 1999 alle vier Jahre eine Leistungsvereinbarung ab. Darin legen Bund und SBB gemeinsam die Ziele für das Leistungsangebot im Infrastrukturbereich und die strategischen Vorgaben für die Verkehrssparten (SBB Personenverkehr und SBB Cargo) fest. Diese Ziele ergänzt und konkretisiert der Bundesrat in seiner Rolle als Alleinaktionär der SBB in der so genannten Eignerstrategie.

Kernelement der LV ist die Bestellung eines definierten Infrastrukturangebots. Konkret bestellt der Bund den Betrieb und Unterhalt des bestehenden Netzes und legt fest, wie viel Geld für den Erhalt der Anlagen sowie für einzelne Neuinvestitionen zur Verfügung steht. Für die Finanzierung der Investitionen werden in Ergänzung zu den als A-Fonds-perdu-Zahlung gewährten Abschreibungsmitteln zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen ausgerichtet (ohne direkten Bezug zu einzelnen Projekten). Die Höhe der Darlehensgewährung orientiert sich an den Bedürfnissen der SBB, massgeblich ist aber der finanzielle Handlungsspielraum des Bundes.

Die aus dem Zahlungsrahmen für die Leistungsvereinbarung 2003–2006 gewährten Mittel verteilen sich auf folgende Verwendungszwecke: ca. 30 Prozent für die Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten, ca. 60 Prozent für Substanzerhaltungsinvestitionen und ca. 10 Prozent für Erweiterungsinvestitionen.

### **Erfahrungen aus der LV 03–06**

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 gültige finanzielle Rahmen festgelegt ist; die Flexibilität wird erhöht, weil Verschiebungen zwischen Betriebs- und Investitionsbeiträgen innerhalb des festgelegten Rahmens möglich bleiben.

Finanzielle Planungssicherheit konnte während der laufenden LV 03–06 vom Bund nur bedingt garantiert werden. Der ursprünglich auf rund 6,025 Milliarden Franken festgelegte Zahlungsrahmen 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>4</sup>

<sup>4</sup> Vgl. auch den Rechenschaftsbericht der SBB zur Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2003–2006 im Anhang I.

Generell stärkt die abschliessende Festlegung der Betriebs- und Investitionsbeiträge für einen vierjährigen Zeitraum den Anreiz im Unternehmen, die verfügbaren Mittel möglichst effizient einzusetzen. Die Flexibilität innerhalb des fixen Finanzrahmens kann allenfalls unnötige Investitionen verhindern. Eine Anlage muss nicht darum ersetzt werden, weil gerade Investitionsmittel, nicht aber Betriebsbeiträge für dringend erforderliche Unterhaltmassnahmen vorhanden sind. Das Instrument LV eröffnet der SBB – im Gegensatz zum gegenwärtigen Instrumentarium bei den Privatbahnen – eine Optimierung der Kosten über die Gesamtlebensdauer der Anlagen («Life-Cycle-Cost-Optimierung»).

## **2 Grundzüge der LV 07–10**

Aufbauend auf den Erfahrungen mit den ersten beiden Leistungsvereinbarungen mit der SBB wurden für die LV 07–10 einige Änderungen vorgenommen. Generell sind die Artikel der LV präziser formuliert. Während in den früheren Leistungsvereinbarungen wesentliche Ziele und Bestandteile der Bestellung nur in der Botschaft des Bundesrats beschrieben wurden, sind in der LV 07–10 alle für die beiden Vertragspartner relevanten Inhalte in den jeweiligen Artikeln enthalten. Auch die Ziele und vor allen das bei der SBB Infrastruktur bestellte Leistungsangebot wird nun konkreter beschrieben. Schliesslich werden auch die Abläufe für das Controlling der Infrastrukturfinanzierung durch den Bund genauer gefasst.

Aus der Präambel der LV 07–10 geht hervor, dass der Bundesrat, gestützt auf diese Vereinbarung, strategische Ziele (=Eignerstrategie) für das Gesamtunternehmen SBB für die Jahre 2007–2010 erlässt. Dabei handelt der Bund als Alleinaktionär der SBB. In der LV sind die von Bund und SBB gemeinsam erarbeiteten Ziele festgelegt. In der Eignerstrategie werden diese für die einzelnen Geschäftsbereiche konkretisiert und ergänzt. Die Umsetzung der Ziele für den Bereich Infrastruktur ist auch Bestandteil der Bestellung in der LV.

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

Verschiedene Institutionen des Bundes sind in irgendeiner Art und Weise an der Steuerung und am Controlling der SBB beteiligt.

#### **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 obliegen 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 des Budgets und 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 Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung der in der Eignerstrategie festgelegten Zielvorgaben. Die Berichte zur Zielerreichung werden analysiert, mit dem Unternehmen diskutiert und anschliessend dem Bundesrat zur Beurteilung vorgelegt. Der Bundesrat seinerseits erstattet daraufhin den Geschäftsprüfungskommissionen 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 die strategischen 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 – alle vier Jahre vom Bundesrat festgelegten Eignerstrategie. In regelmässigen Treffen mit Vertretern des UVEK und des EFD berichten die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat der SBB über den jeweiligen Stand der Zielerreichung.

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

Unabhängig von seiner Verantwortung als Alleinaktionär der SBB (Eignerrolle) agiert der Bund als Besteller von Leistungen (Bestellerrolle). Verantwortlich für die Durchführung des Bestellverfahrens für Verkehrsleistungen gemäss Artikel 49 EBG ist das BAV. Neben der Bestellung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) auf Bahn, Bus, Schiff und Seilbahnen gehört dazu auch die Bestellung des Betriebs und Erhalts der Eisenbahninfrastruktur. Verkehrsleistungen im engeren Sinn sowie der Betrieb und Erhalt der Infrastruktur der Privatbahnen werden grundsätzlich vom Bund und von den jeweils betroffenen Kantonen gemeinsam bestellt. Angebote von nationaler Bedeutung (Art. 49 Abs. 3 EBG) werden vom Bund allein bestellt. Diese Bestimmung wird im Sinne der Besitzstandwahrung so interpretiert, dass der Bund den Betrieb der SBB-Infrastruktur allein, ohne Kantonsbeteiligung, bestellt.

Wie bei jedem Einkauf erwartet der Bund auch bei dieser Infrastrukturbestellung eine im Voraus möglichst klar definierte Leistung. Gleichzeitig gilt es auch einem zweiten bedeutenden Ziel der Bahnreform 1 Rechnung zu tragen, nämlich der Stärkung der unternehmerischen Autonomie der SBB. Die Steuerung, also das Controlling der Infrastrukturfinanzierung durch das mit der Bestellung beauftragte BAV, muss diesen beiden gleichermassen berechtigten Anliegen gerecht werden. Dabei beschränkt sich der Bund eher auf eine globale Steuerung über politische und finanzielle Zielvorgaben («was?»), während operative Entscheidungen über die Wahl der für die Zielerreichung erforderlichen konkreten Massnahmen («wie?») in der Verantwortung der SBB liegen.

## **2.2 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 Real-

sierung 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.

### **Gemeinsame Festlegung der Ziele**

Artikel 8 SBBG besagt, dass der Bundesrat zusammen mit der SBB die Ziele jeweils für vier Jahre erarbeitet und sie in einer LV festlegt; bei deren Erarbeitung sind die Kantone anzuhören.

### **Bestellung von Leistungen**

Gemäss Artikel 49 Absatz 3 EBG bestellt der Bund allein die Angebote von nationaler Bedeutung. Die Eisenbahninfrastruktur wird in der Botschaft zur Revision der Eisenbahngesetzes (BBl 1994 I 497) explizit als ein Teil der Verkehrsangebote definiert. Aus Artikel 50 Absatz 1 Buchstabe c EBG geht hervor, dass die Eisenbahninfrastruktur als eigene Sparte, das heisst als separat zu bestellendes Angebot, zu verstehen ist. In diesem Sinne hat der Bund seit Inkraftsetzung des revidierten Eisenbahngesetzes per 1. Januar 1996 bereits die geplanten ungedeckten Kosten der BLS-Strecken Thun–Brig/Interlaken Ost und Moutier–Lengnau sowie diejenigen der beiden Hafenbahnen der Kantone Basel-Stadt (HBS) und Basel-Landschaft (HBL) allein abgegolten. Mit der ersten Leistungsvereinbarung mit der SBB (LV 99–02) wurde dieses Prinzip auf die gesamte Infrastruktur der SBB ausgeweitet.

Der Bundesrat wird in absehbarer Zeit verschiedene Alternativen zur ursprünglich mit der Bahnreform 2 vorgeschlagenen Aufteilung des Netzes in ein allein vom Bund zu finanzierendes Grundnetz und ein in kantonaler Finanzverantwortung stehendes Ergänzungsnetz vorlegen. Je nachdem, welche Finanzierungslösung vom Parlament beschlossen wird, könnten sich noch während der Laufzeit der LV 07–10 Änderungen an den Verantwortlichkeiten für die Infrastrukturfinanzierung oder auch am Umfang des SBB-Netzes ergeben. Sollte dies der Fall sein, müsste der in der LV 07–10 beschriebene Umfang der Infrastrukturbestellung des Bundes entsprechend angepasst werden.

Beim 4. Abschnitt der LV 07–10 («Bestellte Leistungen bei SBB Infrastruktur») handelt es sich rechtlich um einen Subventionsvertrag. Es ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass der Betrag der 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.

### **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 zur Stellungnahme vorgelegt. Anschliessend prüfen SBB und Bundesrat den Entwurf und genehmigen schliesslich die LV. Mit dem entsprechenden Geneh-

migungsvermerk wird die LV gestützt auf Artikel 8 SBBG gemeinsam mit dem Zahlungsrahmen vom Bundesrat mit der vorliegenden Botschaft dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt.

### **2.3 Strategische Ziele für die SBB**

In den Abschnitten 2 und 3 der LV 07–10 werden die Eckpunkte für die strategischen Ziele des Bundesrats an die SBB und die konkreten Zielvorgaben für die SBB Infrastruktur beschrieben. Die Ziele werden in der vom Bundesrat per Ende 2006 zu erlassenden Eignerstrategie 2007–2010 konkretisiert und ergänzt.

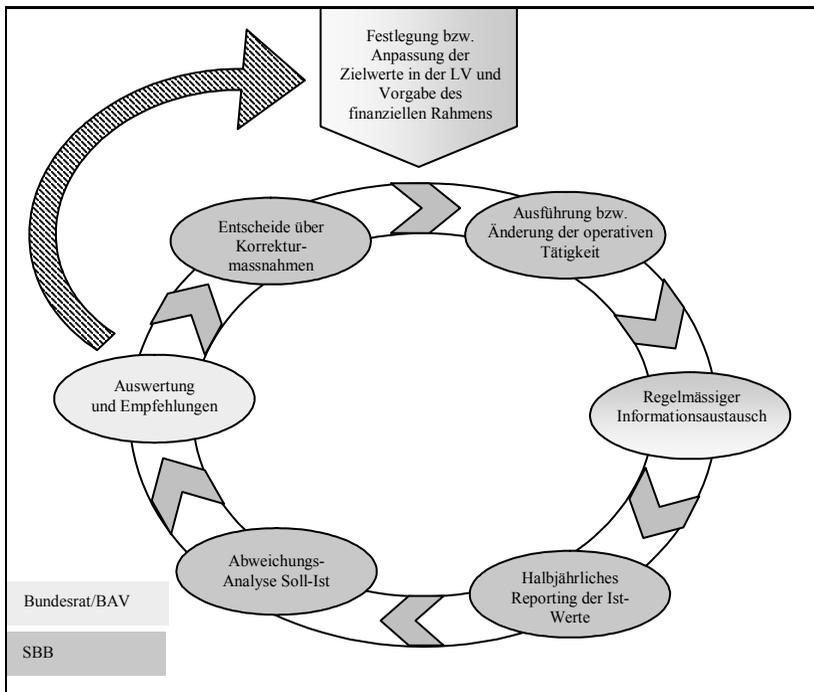
Der Bundesrat erwartet von der SBB, dass sie ihre Leistungen primär an den Marktbedürfnissen ausrichtet und dabei den hohen Qualitätsansprüchen der Kundinnen und Kunden im Personen- und Güterverkehr gerecht wird (z.B. Pünktlichkeit der Züge). Um im zunehmenden Wettbewerb bestehen zu können, soll die SBB die Produktivität weiter verbessern. Sie richtet ihre Leistungen aber ebenso an den vom Bund definierten verkehrspolitischen Zielsetzungen aus. Dabei leistet sie im Personenverkehr als Marktführerin im regionalen, nationalen und internationalen Verkehr einen massgeblichen Beitrag zur Erhöhung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere im grenzüberschreitenden Güterverkehr trägt sie mit einer kostengünstigen Produktion und einem marktgerechten Angebot wesentlich zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bei. Die Infrastruktur ist nachhaltig zu unterhalten. Die SBB Infrastruktur gewährleistet die diskriminierungsfreie Zuteilung der Trassen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mit der Umsetzung dieser Aufgabe beauftragt hat sie die Trassenvergabeabteilung AG, an der neben der SBB auch die BLS Lötschbergbahn AG (BLS), die Schweizerische Südostbahn (SOB) und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) beteiligt sind. Das gute Sicherheitsniveau soll mit einem laufend zu optimierenden bereichsübergreifenden Sicherheits- und Risikomanagement weiterentwickelt werden.

Der Bundesrat erwartet, dass die SBB einen angemessenen Gewinn erarbeitet. Dieser schafft den Handlungsspielraum, der für die unternehmerische Weiterentwicklung, die Beteiligung an der Sanierung der Pensionskasse und die Ausgleichszahlungen aus dem Bereich Immobilien an die SBB Infrastruktur notwendig ist. Kooperationen und Beteiligungen im In- und Ausland darf die SBB dann eingehen, wenn diese zur Erreichung der strategischen Ziele und langfristig zur Sicherung oder Steigerung des Unternehmenswertes beitragen.

### **2.4 Controlling der Infrastrukturfinanzierung**

Grundidee für die Steuerung der Finanzierung der Infrastruktur ist ein geschlossener Controlling-Regelkreis (vgl. Abbildung 3). Ausgangspunkt sind die in der LV festgelegten Zielsetzungen und die mit dem Zahlungsrahmen vorgegebenen finanziellen Eckwerte.

### Regelkreis für das Controlling der Infrastrukturfinanzierung



### Umfang des Controllings

Das Controlling der BAV beschränkt sich auf die in der Leistungsvereinbarung enthaltene und sich auf Artikel 25 des Subventionsgesetzes (SuG)<sup>5</sup> abstützende Überprüfung der Aufgabenerfüllung im subventionsrechtlichen Bereich. Mit diesem «Besteller- oder Subventionscontrolling» soll überprüft werden:

- ob die operative Tätigkeit der SBB Infrastruktur den geplanten Effekt auf die vereinbarten Ziele erbringt und
- ob die vereinbarten Ziele mit einem Minimum an Mitteln erreicht werden.

Mit anderen Worten, es geht um die Überprüfung der *Effektivität* («die richtigen Dinge machen») und *Effizienz* («die Dinge richtig machen») des Handelns der SBB Infrastruktur. Oder in Anknüpfung an das weiter oben Gesagte geht es um die Überprüfung, ob das «was» (der bestellte Leistungsumfang) erfüllt wird und ob das «wie» den Anforderungen der Gesetzgebung (möglichst kostengünstige und nachhaltige Leistungserstellung) entspricht.

<sup>5</sup> SR 616.1

## **Regelmässiger Informationsaustausch**

Die SBB richtet ihre operativen Tätigkeiten im Bereich Infrastruktur an den in der LV vereinbarten Zielsetzungen aus. Regelmässige Besprechungen auf Fachebene stellen den für ein effektives Controlling durch das BAV notwendigen Informationsaustausch sicher. Zudem berichtet die SBB halbjährlich dem BAV über die umgesetzten Massnahmen zur Erreichung der Ziele und den Stand wichtiger Projekte, insbesondere der explizit in der LV bestellten Erweiterungsinvestitionen. In den Berichten werden auch Gründe für erkennbare Zielabweichungen kommentiert und analysiert sowie mögliche – allenfalls bereits eingeleitete – Korrekturmassnahmen erläutert. Das BAV wertet die Berichte aus. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse und allfällige Empfehlungen für Massnahmen werden anschliessend mit der Geschäftsleitung der SBB diskutiert. Gemäss dem Grundsatz, dass sich der Bund auf die Steuerung über die Vorgabe von Zielen beschränkt und die Unternehmen für deren Erreichung verantwortlich sind, liegt es an der SBB zu entscheiden, ob sie den Empfehlungen des BAV für Korrekturmassnahmen folgt oder nicht. Die mit der Bahnreform 1999 in Übereinstimmung mit der EU-Richtlinie 91/440 vom Parlament bewusst vorgenommene klare Trennung der politischen und unternehmerischen Kompetenzen verbietet dem Bund – auch als 100 %-Eigentümer der SBB – einen unmittelbaren Eingriff in die operativen Belange der Eisenbahnunternehmen.

Vorbehalten bleiben Massnahmen im Sinne des SuG und des EBG, sofern Bundesmittel zweckentfremdet oder krass unwirtschaftlich eingesetzt würden. Ebenfalls vorbehalten ist die Tätigkeit der Sicherheitsaufsicht, die aber vom finanziellen Controlling vollständig getrennt ist. Ferner beurteilt der Bundesrat im Rahmen der jährlichen Berichterstattung an das Parlament die Zielerreichung der SBB-Eignerstrategie. Bei Bedarf könnte er via Generalversammlung oder durch die Anpassung der strategischen Ziele Änderungen veranlassen.

Sollte sich zeigen, dass absehbare Zielabweichungen ihre Ursache in der Änderung wichtiger Rahmenbedingungen haben, könnten im Ausnahmefall einzelne Zielwerte angepasst werden. Hierfür bedarf es einer schriftlichen Vereinbarung zwischen dem BAV und dem Unternehmen.

## **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 2003–2005 der LV 03–06 liegt dieser Botschaft als Anhang 1 bei.

## **2.5 Politische Zielvorgaben für das Eisenbahnnetz**

### **Gute Eisenbahninfrastruktur als Voraussetzung für nachhaltige Mobilität**

Die Bedeutung einer gut ausgebauten, leistungsfähigen und sicheren Eisenbahninfrastruktur für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort Schweiz und für die Verlagerung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs auf die Schiene ist unumstritten. Die schweizerische Verkehrspolitik orientiert sich bei der Bewältigung der stetig anwachsenden Mobilitätsbedürfnisse am Grundsatz der Nachhaltigkeit. Das bedeutet, dass:

- die Mobilität die wirtschaftliche Entwicklung unterstützt, die Mobilitätsbedürfnisse volkswirtschaftlich möglichst effizient befriedigt werden und die Aufwendungen der öffentlichen Hand für die Investitionen in neue Infrastrukturen und deren Folgekosten tragbar bleiben (Dimension Wirtschaft),
- die Mobilität umweltgerecht bewältigt wird und Belastungen für Raum und Umwelt minimiert werden (Dimension Umwelt),
- alle Bevölkerungsgruppen und Landesteile Zugang zu einer sicheren Mobilität haben und die Beeinträchtigungen der Lebensqualität durch den Verkehr minimiert werden (Dimension Gesellschaft).

### **Infrastrukturbestellung wichtig für Erreichung verkehrspolitischer Ziele**

Der öffentliche Verkehr und speziell das engmaschige und leistungsfähige Eisenbahnnetz der Schweiz spielen bei der Erfüllung dieser Ziele eine wichtige Rolle. Dieser Tatsache trägt der Bund mit der Bestellung eines definierten Infrastrukturangebots Rechnung. Damit soll die Voraussetzung geschaffen werden, dass ein möglichst hoher Anteil des Personen- und Güterverkehrs effizient auf der Schiene durchgeführt werden kann.

Aus diesem übergeordneten Ziel lassen sich unter Berücksichtigung einer Gesamtsicht der verkehrlichen Anforderungen (Fernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr) mehrere Einzelziele ableiten, die im Folgenden näher beleuchtet werden. 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.

Die Zielvorgaben gelten für das gesamte Schweizer Eisenbahnnetz. Die hier gemachten Aussagen gelten daher nicht nur für das Netz der SBB, die ca. 60 % der Netzlänge betreibt, sondern auch für die Netze der Privatbahnen. Darauf basierend wurden in der LV 07–10 die spezifischen Zielvorgaben für die SBB fixiert.

Mit der Bestellung des Betriebs und Unterhalts der Eisenbahninfrastruktur verknüpft der Bund die Erwartung, dass folgende Ziele erreicht werden (siehe Ziff. 2.5.1–2.5.5):

- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus,
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes,
- optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten,
- Verbesserung der Interoperabilität, Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten,
- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus.

#### **2.5.1 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus**

Der Bundesrat erwartet von den Eisenbahnunternehmen, dass sie das heutige, im internationalen Vergleich hohe Sicherheitsniveau im Schweizer Schienenverkehr aufrechterhalten. Unter Berücksichtigung des wirtschaftlich Tragbaren und der technischen Entwicklung muss auf neue oder steigende Gefährdungspotenziale mit geeigneten Massnahmen reagiert werden, damit das gegenwärtige Sicherheitsniveau erhalten bleibt.

## **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 Zugskollisionen und Entgleisungen ist gewährleistet.
- Das Sicherheitsniveau in bestehenden Eisenbahntunnels ist verbessert.
- Risiken aus nicht EBV-konformen Bahnübergängen sind reduziert.
- Risiken im Bereich des Zugangs zu Perrons und des Aufenthalts auf diesen sind reduziert.
- Risiken aus Fremdeinwirkungen (Umgebungsrisiken) sind reduziert.
- Risiken aus Altlasten und aus Störfällen sind reduziert.

Mit der Infrastrukturbestellung wird die Erreichung dieser Ziele mit den Eisenbahnunternehmen (mit der SBB in der LV 07–10) verbindlich vereinbart. Zudem werden die Unternehmen verpflichtet, ein umfassendes Sicherheitsmanagementsystem (SMS) zu betreiben. Das BAV überprüft im Rahmen seiner Sicherheitsaufsicht die Funktionsfähigkeit des SMS in der Praxis.

## **2.5.2 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 Anforderungen der aktuellen, aber auch möglicher künftiger 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 Informationen bezüglich der Infrastrukturplanung verfügen können. Der heute in den integrierten Eisenbahnunternehmen tagtäglich erfolgreich praktizierte Einbezug der EVU in die Planungsprozesse der Infrastrukturbetreiberin muss künftig auch unternehmensübergreifend sichergestellt werden.

Im Güterverkehr sind grosse Umwälzungen im Gange. Mit dem erwünschten Anbieten grenzüberschreitender Zugsläufe aus einer Hand treten bisher miteinander kooperierende Unternehmen in Konkurrenz zueinander. Dies hat eine ebenfalls erwünschte dämpfende Wirkung auf die Preise. Es zwingt indessen die Güterverkehrsunternehmen zu Effizienzsteigerungen und schlanker Produktion. In der Praxis bedeutet dies oft eine Verringerung des Rangieraufwandes durch Konzentration der Lade- und Entladestellen sowie die direkte Führung der Ladungen vom Start zum Ziel. Die Infrastruktur muss sich diesen Entwicklungen anpassen. So ist beispielsweise davon auszugehen, dass mittelfristig weniger Rangierbahnhöfe benötigt werden. Eine Redimensionierung oder Stilllegung von Anlagen ist insbesondere dann zu prüfen, wenn deren Weiterbetrieb grössere Erneuerungsinvestitionen erforderlich machen würde.

Auch Freiverladeanlagen sollen zurückgebaut werden, wenn zum Zeitpunkt, in dem ein Investitionsentscheid ansteht, auf absehbare Zeit keine ausreichende Nutzung mehr zu erwarten ist.

Im Gegensatz zu Rangierbahnhöfen werden künftig andere Einrichtungen – wie z.B. multifunktionale Betriebsanlagen und Betriebswechsellpunkte – an Bedeutung gewinnen. Insbesondere an den Transitachsen braucht es Gleise bzw. Anlagen, die es ermöglichen, die Güterzüge minutengenau in die Taktrassen einzufädeln oder Lokomotiven vor und nach den Alpenstrecken mit grösserer Steigung zu wechseln. Weil es wirtschaftlich nicht sinnvoll ist, allen im Güterverkehr aktiven EVU zu individuellen Lösungen zu verhelfen, müssen die Infrastrukturbetreiberinnen mit den EVU abgestimmte Lösungen erarbeiten.

### **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 Infrastrukturbetreiberin 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, sollen – wie bereits in der LV 03–06 – Zielwerte für die maximale Anzahl Störungen und induzierte Verspätungsminuten verschiedener Quellen, z.B. Sicherungsanlagen oder Fahrleitung, vereinbart werden.

Für die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes sind insbesondere folgende Zielvorgaben zu beachten:

- Die Dimensionierung der Anlagen und die einhergehenden Planungsarbeiten sind auf die Anforderungen aller auf dem jeweiligen Netzbereich verkehrenden EVU abzustimmen.
- Die hohe Verfügbarkeit der Anlagen und der stabil aufgebaute Fahrplan gewährleisten eine pünktliche Verkehrsabwicklung.
- Die Zahl der Verspätungsminuten pro Zugkilometer bleibt trotz der höheren Netzauslastung konstant.

### **2.5.3 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 ist die optimale Kapazitätsauslastung wichtig. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, kommt der Trassenplanung und -vermarktung eine besondere Bedeutung zu.

#### **Gewährleistung einer unabhängigen Kapazitätszuteilung**

Die bisherige Praxis der Trassenvergabe auf dem Normalspurnetz über den gemeinsamen One-Stop-Shop der integrierten Bahnen SBB, BLS und RM entspricht zwar nicht den Anforderungen an die Unabhängigkeit, wie sie in der EU-Richtlinie 2001/14 gefordert ist. Da es bis heute zu keinen Klagen bei der Schiedskommission gekommen ist, ist jedoch davon auszugehen, dass die Trassenvergabe diskriminierungsfrei erfolgt.

Mit der im Rahmen der Bahnreform 2 vorgesehenen Änderung des EBG beabsichtigte der Bundesrat – entsprechend den Bestimmungen des Landverkehrsabkommens mit der Europäischen Gemeinschaft –, auch die «Eisenbahnpakete 1+2» der EU in das schweizerische Recht zu übernehmen. Der Bundesrat wird hierzu dem Parlament in der zweiten Hälfte dieses Jahres eine neue Botschaft unterbreiten. Bis zu einer Änderung des EBG bleiben die Infrastrukturbetreiberinnen für eine diskriminierungsfreie Trassenvergabe auf ihrem Netz verantwortlich, selbst wenn sie diese Aufgabe an Dritte delegieren, wie dies bereits heute teilweise der Fall ist.

Die SBB, die BLS Lötschbergbahn (BLS), die Schweizerische Südostbahn (SOB) und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) sind im Januar 2006 noch einen Schritt weiter gegangen und haben eine rechtlich selbständige Trassenvergabestelle in Form einer Aktiengesellschaft gegründet, an der sie zu gleichen Teilen beteiligt sind. Diese Stelle soll für die beteiligten Bahnen und weitere Infrastrukturbetreiberinnen im Normalspurnetz bestimmte Aufgaben (insbesondere die Trassenvergabe und die Koordination des Netzfahrplans) im Auftragsverhältnis und gegen Entschädigung übernehmen.

Der Bundesrat begrüsst diese Initiative. Sie kann als Schritt in Richtung einer EU-konformen Lösung angesehen werden. Ob und inwieweit hierfür noch Anpassungen vorzunehmen sind, werden die weiteren Gespräche mit der EU zeigen.

Für die optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten sind insbesondere folgende Zielvorgaben zu beachten:

- Eine optimierte Trassenplanung und eine diskriminierungsfreie Trassenvergabe gewährleisten eine möglichst hohe Netzauslastung.
- Eine aktive Vermarktung der verfügbaren Kapazitäten erbringt Zusatzerlöse für die Infrastruktur.

## **2.5.4 Verbesserung der Interoperabilität**

Im Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft (Bilaterale I) hat sich die Schweiz zur Übernahme der entsprechenden EU-Richtlinien in das Schweizer Recht verpflichtet. Die Interoperabilitätsrichtlinien für das Transeuropäische Eisenbahnsystem (Hochgeschwindigkeitsverkehr und konventionelle Systeme) 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. Somit trägt sie zur besseren Auslastung der NEAT-Basistunnel bei. Das ist von elementarer Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit dieser Jahrhundertbauwerke. 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. Bereits 1998 hat die SBB entschieden, auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist (NBS) ETCS Level 2 als Zugsicherungssystem einzusetzen. Anknüpfend an diesen Entscheid der SBB verfügte das BAV im August 2000, dass ETCS Level 2 auch im Lötschberg-Basistunnel (LBT) zu Anwendung kommen soll. Bereits im Januar 2000 hat das BAV für das Netz der normalspurigen Bahnen eine Migrationsstrategie für die Zugsicherungen verabschiedet. Auf Basis gemeinsamer Vorarbeiten mit der SBB wurde darin unter anderem festgelegt, dass die Normalspurbahnen in der Schweiz die Zugsicherung künftig auf ETCS auszurichten haben und konkret ab 2003 gleisseitig anstelle der bisherigen ZUB- neu nur noch ETCS-Komponenten (Eurobalisen und Euroloop) einbauen dürfen. Es wurde auch festgelegt, dass die Fahrzeuge entsprechend nachgerüstet werden müssen (mit dem sog. «ZUB-Rucksack» bzw. ETM: **Eurobalise Transmission Module**). Die Fahrzeuge sollten damit in der Lage sein, von beiden Komponenten die Informationen zu lesen und zu verarbeiten und so das bisherige Sicherheitsniveau weiterhin zu gewährleisten. In der Investitionsplanung der LV 03–06 mit der SBB wurde diesen Entscheiden Rechnung getragen. Mehr als 2000 in der Schweiz zum Einsatz kommende Fahrzeuge sind heute mit dem ETM ausgerüstet und gleisseitig sind bereits gegen 200 Euroloops im Einsatz.

Bedingt durch verschiedene Probleme ergaben sich Verzögerungen bei der Einführung von ETCS. Auf allen Ebenen (national / europäisch) arbeitet man aber an der Fertigstellung einer einsatzfähigen Version. Die Strecken in der Schweiz mit ETCS Level 2 werden mit dieser Version in Betrieb gehen: die NBS ab Ende 2006 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, ab Ende 2007 mit 200 km/h, der LBT Ende 2007. Bis dahin werden insgesamt rund 650 Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstet sein (per Ende 2005 waren bereits 480 fertig).

Als nächster Schritt der Umsetzung der Migrationsstrategie steht der Ersatz der bisherigen gleisseitigen Zugsicherungskomponenten (SIGNUM und ZUB 121) durch ETCS-Komponenten an. Dieser Ersatz wird etappenweise in den Jahren 2009–2015 erfolgen. Erste Priorität haben die beiden Nord-Süd-Transitachsen Basel–Domodossola und Chiasso/Luino. Abgestimmt auf Bestrebungen der EU und der Nachbarländer (Korridor Rotterdam–Genua) sollte für diese Strecken spätestens ab 2012 fahrzeugseitig nur noch eine ETCS-Ausrüstung erforderlich sein.

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

Die heute eingesetzten analogen Zugfunksysteme müssen auf Grund von Auflagen des Bundesamts für Kommunikation (BAKOM)<sup>6</sup> bis 2010 abgelöst werden. Im Hinblick auf diese Ablösung hat das BAV im Jahr 2002, basierend auf detaillierten Voruntersuchungen, festgelegt, dass dieser Ersatz auf dem europäischen Standard GSM-R basieren muss. Das BAV hat die SBB in der LV 03–06 mit dem Aufbau und Betrieb eines GSM-R-Funknetzes für die schweizerischen Bahnen beauftragt. Damit sollen die Vielfalt inkompatibler Funksysteme reduziert und die Interoperabilität

<sup>6</sup> Das BAKOM schreibt einen Kanalaraster von 12,5 kHz statt wie bisher 25 kHz vor. Für die Zugfunksysteme ZFK 88 und VZFK 90 wurde eine Fristerstreckung bis 2010 gewährt.

gefördert werden. Zudem bildet GSM-R die Grundlage für die Datenübertragung für ETCS Level 2.

GSM-R ist auf der NBS realisiert, weitere Strecken sind in Realisierung bzw. in Planung. Die Migration wird gemäss Plan bis Ende 2010 abgeschlossen sein.

Gemäss der Strategie des BAV ist GSM-R im Rahmen des Ersatzes von Funknetzen auch auf Normalspurstrecken der Privatbahnen mit Verbindung zum übrigen Bahnnetz einzuführen. 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).

### **Anwendung weitere TSI-Normen**

Die Infrastrukturbetreiberinnen im Normalspurnetz sollen auf ihrem Streckennetz grundsätzlich auch die anderen TSI-Normen, insbesondere im Bereich der Instandhaltung, anwenden.

Für die Verbesserung der Interoperabilität des Netzes sind namentlich folgende Zielvorgaben zu beachten:

- Die bestehenden streckenseitigen Zugsicherungssysteme SIGNUM und ZUB 121 werden durch EuroSIGNUM-P44 und EuroZUB-P44 abgelöst, sobald sich der neue Euroloop und die MiniLEU im operativen Betrieb als vollumfänglich funktionstüchtig erweisen. Erste Priorität bei der Ablösung haben die Nord-Süd-Achsen Basel–Domodossola und Basel–Chiasso/Luino (gemäss den Festlegungen im Rahmen des Korridorprojekts Rotterdam–Genua).
- Die Nord-Süd-Achsen Basel–Domodossola und Basel–Chiasso/Luino werden so ausgerüstet, dass spätestens Ende 2012 fahrzeugseitig nur noch ETCS-Ausrüstungen erforderlich sind.
- Der analoge Zugfunk ist zumindest auf den Güterverkehrsstrecken bis 2010 durch GSM-R abzulösen.
- Die Infrastrukturbetreiberinnen des Normalspurnetzes berücksichtigen auf ihrem Streckennetz die TSI bezüglich der festgelegten Normen.

## **2.5.5 Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten**

Wie jeder Kunde erwartet der Bund als Besteller von Infrastrukturleistungen, dass das in der LV definierte Angebot zu möglichst niedrigen Kosten bereitgestellt wird. Da die Infrastrukturbetreiberinnen nicht in direkter Konkurrenz zueinander stehen, ist es notwendig, mit der Bestellung spezifische Ziele und Anreize zu definieren. Ein Anreiz kann z.B. dadurch geschaffen werden, dass die Infrastrukturbetreiberinnen über die während einer LV-Periode eingesparten Mittel verfügen können und somit mehr Investitionen tätigen können.

Für die Festlegung der Zielwerte kann heute nur bedingt auf Vergleichsangaben anderer Infrastrukturbetreiberinnen zurückgegriffen werden. Erst wenn der Bund auch mit anderen Unternehmen Leistungsvereinbarungen abschliessen kann, wird auch im Bereich Infrastrukturkosten ein Benchmarking mit einem Kennzahlenvergleich zwischen den Unternehmen möglich sein.

## **Standards überprüfen – Beschaffungskosten reduzieren**

In einer 2004 im Auftrag des BAV vorgelegten Studie wurden in Analogie zu einer Untersuchung des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) die Unterhalts- und Erneuerungsausgaben der SBB mit ausgewählten Schweizer Privatbahnen verglichen. Die Ergebnisse der Studie wurden im BAV mit den an der Untersuchung beteiligten Bahnen diskutiert. Dabei traten bei durchaus vergleichbaren Streckentypen mitunter relevante Differenzen zu Tage. Als eine mögliche Ursache hierfür wurden auch unterschiedliche Standards (Standards bei SBB tendenziell höher als bei Privatbahnen) oder generell unterschiedliche Unterhaltskonzepte (SBB hat festen Erneuerungsrhythmus, Privatbahnen handeln zum Teil situativ) identifiziert. In einem Bericht über ihre Erfahrungen als Auftragnehmerin der Turbo AG für den Infrastrukturbetrieb der Strecke Kreuzlingen–Weinfelden–Wil kommt die SBB zu ähnlichen Erkenntnissen.

Auf der anderen Seite ist jedoch unbestritten, dass mit grösseren Bestellvolumina die Beschaffungskosten reduziert werden können. Während die SBB insbesondere ihre Standards überprüfen sollte, sollten die Privatbahnen insbesondere dazu bewegt werden, bisher brachliegende Einsparpotenziale bei der Materialbeschaffung auszuschöpfen. Beide Massnahmen erfordern einen intensiveren Austausch von Erfahrungen zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen. Im Rahmen der Infrastrukturbestellung wird der Bund diesem Erfordernis durch die Schaffung entsprechender Anreize Rechnung tragen. So können die Infrastrukturbetreiberinnen beispielsweise im Unterhalt eingesparte Mittel für zusätzliche Investitionen einsetzen.

Für die Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten des Netzes sind insbesondere die folgenden Zielvorgaben zu beachten:

- Lebenszykluskosten (Unterhalt und Erneuerung) der Anlagen sind optimiert,
- angemessene Standards ermöglichen kostengünstigere Lösungen,
- die Effizienz der eingesetzten Subventionsmittel wird erhöht.

## **2.6 Verwendung der Mittel aus dem Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur**

Aus dem Zahlungsrahmen für die Infrastruktur werden der SBB zum einen die geplanten ungedeckten Kosten aus dem Betrieb und Unterhalt des Eisenbahnnetzes ausgeglichen («Betriebsbeiträge»), zum anderen die notwendigen Mittel zur Finanzierung der Investitionen gewährt («Investitionsbeiträge»). Die verfügbaren 5880 Millionen Franken teilen sich in den Jahren 2007–2010 wie folgt auf:

- Betriebsbeiträge: ca. 1790 Millionen Franken (30 %),
- Investitionsbeiträge: ca. 4090 Millionen Franken (70 %).

### **2.6.1 Betriebsbeiträge**

Mit den unter der Bezeichnung «Betriebsbeiträge» gewährten Abgeltungen kann die gemäss Budget/Mittelfristplan entstehende Kostenunterdeckung in der Betriebsrechnung der SBB Infrastruktur ausgeglichen werden (vgl. Art. 18 LV 07–10). Weil die Erlöse der Infrastruktur unter den heutigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen

kaum erhöht werden können, lässt sich die Effizienz dieser Subventionszahlung fast nur über eine Reduktion der Kosten verbessern (vgl. Ziff. 2.5.5). Bei steigenden Verkehrsleistungen pro Strecke, der Vergrößerung des Netzes (BAHN 2000, NEAT, HGV) und der Ausweitung der Bestellung für einzelne Leistungen über das Netz der SBB hinaus ist jedoch schon die Beibehaltung des bisherigen Niveaus eine sehr anspruchsvolle Aufgabe.

### **Bei der SBB Infrastruktur bestellte Leistungen**

Die bei der SBB Infrastruktur bestellten Leistungen sind in den Artikeln 20 und 21 der LV 07–10 beschrieben. Grundsätzlich bestellt der Bund den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung des bestehenden Netzes der SBB sowie punktuelle Netzausbauten (Art. 23 LV 07–10). Bestimmte Leistungen, wie z.B. die Distribution von Fahrausweisen oder der Bau und Betrieb von Terminalanlagen und Anschlussgleisen, die bereits mit Mitteln der Kombiverkehrs- bzw. Anschlussgleisverordnung finanziert wurden, werden in Artikel 20 Absatz 7 explizit von der Bestellung ausgenommen. Das bedeutet keineswegs, dass SBB Infrastruktur diese Leistungen nicht mehr erbringen darf. Es soll lediglich sichergestellt werden, dass aus diesen Leistungen keine ungedeckten Kosten entstehen.

Im Gegensatz zur Wahrung der Betreiberinteressen für die NEAT am Gotthard werden die für die Inbetriebnahme notwendigen Investitionsaufwendungen nicht mit der LV 07–10 bestellt. Wenn die erforderlichen Massnahmen und deren Kosten bekannt sind, wird der Bundesrat dem Parlament mit einer entsprechenden Botschaft beantragen, diese Aufwendungen über den FinöV-Fonds zu finanzieren.

Weitere Leistungen, wie die Systemführerschaften für die technisch anspruchsvollen Projekte ETCS und GSM-R, aber auch die Kapazitätsplanung und die Fahrplanerstellung sowie die offiziellen Fahrplanpublikationen, werden über das SBB-Netz hinaus bei der SBB Infrastruktur bestellt (Art. 21).

## **2.6.2 Investitionsbeiträge**

Nach der Änderung vom 17. Juni 2005 wird im neuen Absatz 5 des Artikels 8 das Ziel der Investitionsfinanzierung aus dem Zahlungsrahmen der LV präzisiert. Die Änderung streicht hervor, dass die Investitionsbeiträge aus dem Zahlungsrahmen in erster Linie der Substanzerhaltung dienen müssen. Erweiterungsinvestitionen werden nicht ausgeschlossen, sie müssen neu aber ausdrücklich in der LV ausgewiesen werden.

Die Investitionsbeiträge werden auf zwei Arten gewährt. Zum einen wird der Abschreibungsaufwand der SBB Infrastruktur durch eine A-Fonds-perdu-Zahlung ausgeglichen und zum anderen werden zusätzlich zinslose Darlehen gewährt. In der Finanzrechnung des Bundes sind aber beide Beitragsarten als Investitionsbeitrag zusammengefasst.

### **Substanzerhaltungsinvestitionen**

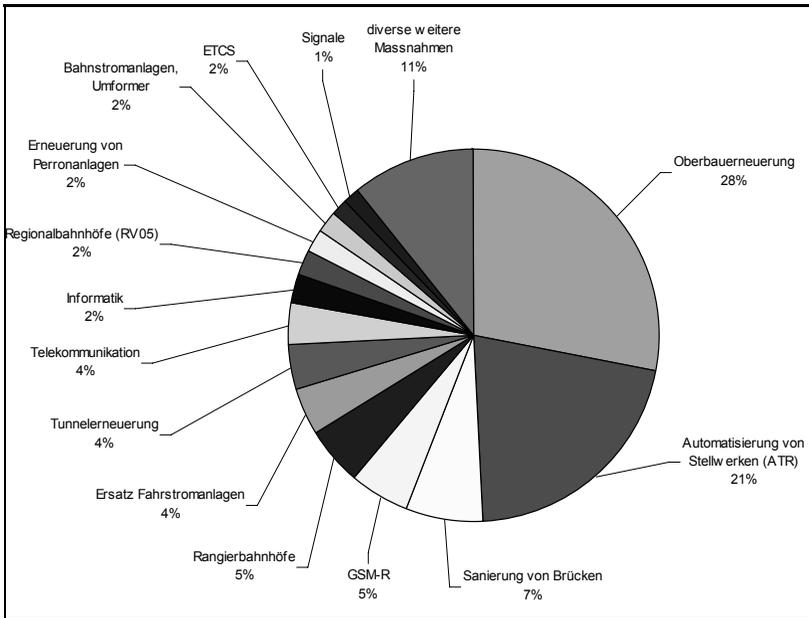
Eine Verkehrsinfrastruktur kann nur dann den erwarteten Nutzen stiften, wenn die vorhandenen Anlagen nicht nur laufend unterhalten, sondern auch regelmässig ersetzt werden. Für Investitionen in die Substanzerhaltung stehen primär die Abschreibungsmittel zur Verfügung. Im Gegensatz zu anderen Wirtschaftsbranchen

können Betreiberinnen von Eisenbahninfrastrukturen den Abschreibungsaufwand nicht aus den Erlösen decken. Wie zuvor dargestellt, reichen diese nicht einmal zur Deckung der Betriebskosten aus. Der Bund gewährt der SBB Infrastruktur daher in Form einer A-Fonds-perdu-Zahlung Mittel zum Ausgleich des Abschreibungsaufwandes. Dieses Geld, 2004 waren es 825,4 Millionen Franken, steht dann generell für Investitionen zur Verfügung.

Da der Finanzbedarf für Substanzerhaltungsinvestitionen auf Grund der Teuerung (die Abschreibungen werden von den historischen Anlagewerten berechnet) in der Regel höher ist als die verfügbaren Abschreibungsmittel (2004 waren 872,1 Mio. Fr. erforderlich), stehen die zusätzlich gewährten zinslosen Darlehen nicht in voller Höhe für Erweiterungsinvestitionen zur Verfügung. Hinzu kommt, dass nur ein Teil der Investitionen dem 1:1-Ersatz der bestehenden Anlagen dienen (z.B. Fahrleitungersatz), während ein anderer Teil oft auch eine Leistungssteigerung ermöglicht (z.B. Stellwerkersatz). Dies macht deutlich, dass in der Investitionsrechnung die Herkunft und die Verwendung der Mittel separat zu betrachten sind. Insbesondere gibt es keine Übereinstimmung zwischen der Höhe der Abschreibungen und den Substanzerhaltungsinvestitionen oder den gewährten Darlehen und den Erweiterungsinvestitionen.

Um die im obigen Abschnitt beschriebenen Zielsetzungen zu erreichen, müssen in den Jahren 2007–2010 auf dem Netz der SBB rund 3700 Millionen Franken in die Substanzerhaltung investiert werden. Die nachfolgende Abbildung 4 illustriert die voraussichtliche Aufteilung auf unterschiedliche Bereiche.

## Geplante Mittelverwendung Substanzerhaltung 2007–2010



### Erweiterungsinvestitionen

Der Spielraum für Erweiterungsinvestitionen aus dem Zahlungsrahmen war bereits in der Vergangenheit nicht sehr gross. In der LV 03–06 standen dafür etwa 10 % der Mittel zur Verfügung. Dies zeigt, dass die mit der Änderung des SBBG hervorgehobene Bedeutung der LV für das «Alltagsgeschäft» der SBB Infrastruktur schon Realität ist. Für die LV 07–10 ist jedoch neu zu beachten, dass die Verwendung der Investitionsmittel für Netzerweiterungen und Leistungssteigerungen im Voraus verbindlich zu definieren ist. In Artikel 23 der LV 07–10 werden daher die Erweiterungsprojekte mit einem Investitionsvolumen von jeweils mehr als 10 Millionen Franken explizit aufgeführt. Mit oberster Priorität sollen Kapazitätsengpässe beseitigt werden. Ebenfalls wichtig sind Projekte, die zu einer Kapazitätssteigerung beitragen. Die Festlegung der Prioritäten wurde auch durch die Höhe der zugesagten Kantonsbeiträge und allenfalls Beiträge Dritter beeinflusst. Ohne diese zusätzlichen Beiträge könnten deutlich weniger Erweiterungsinvestitionen realisiert werden.

Die Liste der Vorhaben, welche mit der vorliegenden LV finanziert werden sollen, präsentiert sich wie folgt:

- 2. Rheinbrücke Basel: Die Beseitigung dieses Engpasses ermöglicht einerseits eine Steigerung der Güterverkehrskapazität auf der N-S-Achse, die Verdichtung des Personenfernverkehrs auf einen Halbstundentakt sowie die Durchbindung des regionalen Personenverkehrs aus dem süddeutschen Raum nach Basel SBB.

- Wendegleis Castione-Arbedo: Das Vorhaben ermöglicht den Halbstundentakt im regionalen Personenverkehr und entspannt die Betriebssituation im Knoten Bellinzona.
- 3. Gleis Rütli–Zollikofen: Dieser Ausbau ermöglicht den durchgehenden Stundentakt des Regional-Express-Angebotes auf der Lötschberg-Bergstrecke (Bern–Kandersteg–Brig) unter gleichzeitiger Sicherung der Güterverkehrskapazität auf der Lötschbergachse und die Weiterentwicklung der S-Bahn Bern.
- 3. Teilergänzung S-Bahn, Furttal: Hier geht es um die Fertigstellung von Bahnhofsausbauten im S-Bahnbereich mit den entsprechenden Verbesserungen des Angebotes.
- Blockverdichtung Sissach–Tecknau: Das Projekt verkürzt die Zugfolgezeiten in einem der dichtest belasteten Streckenabschnitte (mehr als 400 Züge täglich) und ermöglicht dadurch den Halbstundentakt im Personenfernverkehr (Basel–Zürich). Mit relativ bescheidenem Mitteleinsatz (10 Mio. Fr.) kann ein grosser Nutzen erzeugt werden.
- 3. Gleis Nordkopf Giubiasco: Hier geht es um die Erhöhung der Knotenkapazität, damit die verschiedenen Verkehre (insbesondere Güter- und regionaler Personenverkehr) mit der geforderten Qualität abgewickelt werden können. Zudem wird damit der Zulauf des Ceneri-Basistunnels vorbereitet.
- Diverse Ausbauten am Jurasüdfuss ermöglichen auf dem Abschnitt Zürich–Biel–Lausanne den sauberen Halbstundentakt im Fernverkehr und die Verkürzung der Fahrzeit unter gleichzeitiger Wahrung der Kapazitäten für den Güterverkehr.
- Ausbau Güterformationsgleise Lupfig (Birrfeld): Das Vorhaben ist auf die Marktbedürfnisse des Güterverkehrs abgestimmt.
- Perron 8 Bahnhof Basel SBB: Zur optimalen Einbindung des internationalen Personenverkehrs muss voraussichtlich die Knotenkapazität in Form eines zusätzlichen Perrons erweitert werden. Die Realisierung ist direkt von den internationalen Angeboten abhängig und vergleichsweise kurzfristig definitiv zu entscheiden.
- Verlängerung Abstellanlage Paleyres: Die Verbesserung des Angebotes im Personenfernverkehr auf der Jurafusslinie (Beschleunigung) erfordert zusätzliche Ausstellkapazität.

### **Diverse Erweiterungsinvestitionen**

Die aktuelle Planung enthält rund 50 mittlere und kleinere Erweiterungs-Vorhaben (unter 10 Mio. Fr. Nettokosten) für insgesamt 260 Millionen Franken. Dafür sind netto rund 130 Millionen Franken – plus rund 130 Millionen Franken Beiträge Dritter eingeplant. Der Nutzen bezieht sich hauptsächlich auf Kapazitätsausweitungen und Stationsausbauten im Zuge von S-Bahn-Entwicklungen.

Falls bei der Konkretisierung der Projekte im Zeitraum von 2007–2010 Anpassungen z.B. bezüglich des Realisierungszeitpunktes erforderlich werden, ist mit Artikel 23 Absatz 2 sichergestellt, dass den neuen Gegebenheiten Rechnung getragen wird. Diesbezügliche Anpassungen haben immer in Absprache zwischen BAV und SBB zu erfolgen.

## **Dringende S-Bahn-Projekte CEVA, DML, FMV**

In der am 2. Dezember 2005 verabschiedeten Botschaft zum Infrastrukturfonds (IF) (BBl 2006 763) schlägt der Bundesrat unter Ziffer 2.2.1.4 dem Parlament vor, die drei Projekte «Verbindung Genève Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)», «Durchmesserlinie Zürich, 1. Teil S-Bahn (DML)», und «Verbindung Mendrisio–Varese (FMV)» teilweise aus dem beantragten Infrastrukturfonds mitzufinanzieren. Die Verkehrskommission des Ständerats hat sich nach der Beratung der Vorlage zum IF am 4. Februar 2006 einstimmig dem Vorschlag des Bundesrats angeschlossen.

Der Bundesrat schlägt für die drei Projekte demnach folgende Finanzierung vor<sup>7</sup>:

- CEVA: Gesamtkosten von 942 Millionen Franken. Diese sollen mit 550 Millionen Franken aus dem IF und mit einem Beitrag des Kantons Genf von 392 Millionen Franken finanziert werden.
- DML: Gesamtkosten von 1786 Millionen Franken. Entsprechend dem Nutzen lassen sich zwei Drittel der Kosten dem Regionalverkehr (ca. 1200 Mio. Fr.) und ein Drittel dem Fernverkehr (ca. 600 Mio. Fr.) zurechnen. Der Regionalverkehrsanteil soll aus dem IF mit 400 Millionen Franken, einem Beitrag des Kantons Zürich von rund 600 Millionen Franken und (nach 2011) weiteren rund 200 Millionen Franken voraussichtlich ebenfalls aus dem IF über die Mitfinanzierung eines Agglomerationsprogramms finanziert werden. Weil im Zahlungsrahmen zur LV 07–10 nur rund 390 Millionen Franken für Erweiterungsinvestitionen zur Verfügung stehen, ist eine vollständige Finanzierung des Fernverkehrsanteils via LV 07–10 ausgeschlossen. Die Finanzierung wird entweder aus dem FinöV-Fonds im Rahmen der Vorlage «Zukünftige Entwicklung der Bahngrossprojekte (ZEB)» oder aus dem Zahlungsrahmen zur LV 11–14 mit der SBB erfolgen.
- FMV: Gesamtkosten von 134 Millionen Franken. Diese sollen je zur Hälfte (67 Mio. Fr.) aus dem IF und durch einen Beitrag des Kantons Tessin finanziert werden.

Mit dem am 8. September 2005 überwiesenen Kommissionspostulat der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (Po 05.3475 KVF-S) ist der Bundesrat verpflichtet, vertieft zu prüfen, ob die Durchmesserlinie Zürich (DML) über den Zahlungsrahmen zur LV 07–10 finanziert werden kann.

Hierzu gilt festzuhalten, dass es rechtlich betrachtet zweifellos möglich ist, die drei erwähnten Projekte vollständig über das ordentliche Budget, d.h. aus dem Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung, zu finanzieren. Gewisse Vorinvestitionen für DML und CEVA wurden bereits so finanziert. Da sich die Projekte teilweise bis nach 2015 hinziehen werden, müssten auch die Zahlungsrahmen für die Leistungsvereinbarungen 2011–2014 und 2015–2018 aufgestockt werden. Einzig das Projekt FMV könnte bis 2010 mehr oder weniger fertig gestellt werden. Wenn zusätzlich zu den im Artikel 23 der LV 07–10 aufgeführten Projekten auch diese drei Projekte aus dem Zahlungsrahmen zur LV 07–10 finanziert werden sollten, müsste dieser um 760 Millionen Franken erhöht werden.

<sup>7</sup> Kostenstand Ende 2005.

Der Bundesrat ist aber klar der Auffassung, dass die drei dringlichen Agglomerationsverkehrsprojekte CEVA, DML und FMV im Wesentlichen aus dem Infrastrukturfonds zu finanzieren sind. Dafür spricht zum einen, dass eine entsprechende Erhöhung des Zahlungsrahmens bzw. der jährlichen Zahlungskredite auf Grund der Vorgaben der Schuldenbremse andernorts kompensiert werden müsste, zum anderen, dass aus ordentlichen Budget primär Investitionen in die Substanzerhaltung finanziert werden sollen, während Erweiterungsinvestitionen, wie diese drei Grossprojekte, in der Regel mit Sonderfinanzierungen realisiert werden sollten. Beleg dafür ist u.a. die am 17. Juni 2005 beschlossene Ergänzung von Artikel 8 SBBG. Der neue Absatz 5 lautet wie folgt:

*Art. 8 Abs. 5 SBBG*

*Die innerhalb des Zahlungsrahmens finanzierten Investitionen dienen in erster Linie dazu, die Infrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Weitergehende Investitionen können über Sonderfinanzierungen des Bundes und der Kantone sichergestellt oder ausdrücklich in der Leistungsvereinbarung geregelt werden.*

## **2.7 Anhörung der Kantone**

Gemäss Artikel 8 Absatz 1 SBBG sind die Kantone bei der Erarbeitung der Leistungsvereinbarung mit der SBB anzuhören. Mit Schreiben vom 22. Dezember 2005 hat das BAV den kantonalen Direktorinnen und Direktoren für den öffentlichen Verkehr einen Entwurf der mit der SBB ausgehandelten LV 07–10 zur Stellungnahme bis zum 27. Januar 2006 unterbreitet.

### **Zusätzliche Mittel erforderlich**

Bis Ende Januar 2006 haben 22 Kantone und die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) zum Entwurf der LV 07–10 schriftlich Stellung genommen. Alle Kantone haben sich der Stellungnahme der KöV angeschlossen und diese punktuell ergänzt. Grundsätzlich sind alle Kantone der Auffassung, dass der im vorgelegten Entwurf der LV 07–10 zugrunde gelegte – dem gültigen Finanzplan des Bund entsprechende – Zahlungsrahmen von 5880 Millionen Franken zu tief dotiert sei. Damit die aus ihrer jeweiligen Sicht dringend erforderlichen Erweiterungsinvestitionen realisiert werden könnten, müsste der Zahlungsrahmen nach Ansicht der Kantone mindestens ein Volumen von 6,5 Milliarden Franken aufweisen. So wurde von den drei Kantonen Genf, Tessin und Zürich auch gefordert, die drei dringlichen Agglomerationsverkehrsprojekte CEVA, FMV und DML in die Liste in Artikel 36 der LV 07–10 aufzunehmen. Wie oben dargestellt, hält der Bundesrat daran fest, den Kostenanteil des Bundes an diesen drei Vorhaben im Wesentlichen aus dem Infrastrukturfonds zu finanzieren.

### **Verpflichtungskredit statt Zahlungsrahmen**

Mit Bezug auf die während der LV 03–06 im Rahmen der Entlastungsprogramme 03 und 04 vorgenommenen Kürzungen des Zahlungsrahmens fordern die Kantone zudem eine verbesserte finanzielle Planungssicherheit. Die Mittel für die LV 07–10 sollten der SBB daher in einem Verpflichtungskredit anstatt über einen Zahlungsrahmen zugesichert werden.

## **Mehr Transparenz über Mittelverwendung**

Die Forderung der Kantone nach mehr Transparenz über die Verwendung der Investitionsmittel wurde in der Botschaft aufgenommen (vgl. Ziff. 2.6.2). In Abbildung 4 wird die geplante Verwendung der Mittel im Bereich der Substanzerhaltung dargestellt; zudem finden sich in diesem Abschnitt weitere Erläuterungen zu den geplanten Erweiterungsinvestitionen.

Die ursprünglich zweigeteilte Liste der Erweiterungsinvestitionen in Artikel 23 LV 07–10 wurde entsprechend einer von vielen Kantonen erhobenen Forderung in eine verschmolzen. Dabei wurden auch einige Unklarheiten und fehlerhafte Zahlen bei den Investitionssummen und den eingeplanten Kantonsbeiträgen korrigiert. Eine erneute Überprüfung der SBB ergab danach, dass nun auch das Vorhaben «1. Etappe Doppelspur Cham–Rotkreuz (Freudenberg)» in die Liste der finanzierbaren Projekte (bei einem Zahlungsrahmen von 5880 Mio. Fr.) aufgenommen werden konnte. Um der Kritik der mangelnden Abstimmung der verschiedenen Vorlagen zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur zu begegnen, wurden zudem in den Ziffern 1.1 und 2.6.2 der Botschaft Erläuterungen zum Zweck und zur Abgrenzung der verschiedenen Finanzierungsquellen aufgenommen.

## **Weitere von einzelnen Kantonen vorgebrachte Anliegen**

Neben Hinweisen auf – aus der jeweiligen regionalen Sicht wichtigen – zusätzlich erforderlichen Erweiterungsinvestitionen wurde in einigen Stellungnahmen wurde die Forderung erhoben, dass im Wagenladungsverkehr (WLV) von SBB Cargo kein eigenwirtschaftlicher Betrieb verlangt werden solle. Der WLV im Inland solle analog zum alpenquerenden Güterverkehr ebenfalls von den flankierenden Massnahmen zur Verkehrsverlagerung profitieren.

Es wurde auch eine Gleichbehandlung aller Kantone gefordert, die sich an Erweiterungsinvestitionen der SBB beteiligen. Bisher erhält nur der Kanton Zürich über die sog. «ZVV-Vorteilsanrechnung» eine Rückvergütung der erbrachten Finanzierungsbeiträge durch den Bund. Ebenfalls eine Gleichbehandlung wird gefordert in Bezug auf die Sanierung der Pensionskassen der SBB und der anderen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die grösstenteils bei der ASCOOP angeschlossen sind.

## **2.8 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen**

Die zur Genehmigung vorgelegte Leistungsvereinbarung dient der Aufgabenerfüllung im Bereich der Bereitstellung von Eisenbahninfrastruktur. Die Erfüllung dieser Aufgabe erfolgt gemäss dem Vorschlag des Bundesrates mit einem Zahlungsrahmen von 5'880 Mio. Franken im Rahmen des gültigen Finanzplans.

## **2.9 Rechtsvergleich und Verhältnis zum europäischen Recht**

Der Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung führt die derzeit gültige Gesetzgebung aus und ist nicht allgemein verbindlich. Das im Gesetz vorgesehene System der Mittelgewährung an Infrastrukturbetreiberinnen durch mehrjährige Leistungsvereinbarungen entspricht auch den Vorgaben des europäischen Rechts.

## **2.10 Erledigung parlamentarischer Vorstösse**

Mit der vorliegenden Botschaft erfüllt der Bundesrat den Auftrag des Postulats der KVF-S zu prüfen, ob die Durchmesserlinie Zürich über die Leistungsvereinbarung finanziert werden soll.

## **3 Erläuterungen zu den Bundesbeschlüssen über die Leistungsvereinbarung und den Zahlungsrahmen 2007–2010**

### **3.1 Aufbau und Inhalt der LV 07–10**

Die LV 07–10 gliedert sich in sieben Abschnitte. 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 Eignerstrategie des Bundesrates konkretisiert. Die Rechtsgrundlage für die Eignerstrategie für die Jahre 2007–2010 soll mit Artikel 3 des Bundesbeschlusses über die LV 07–10 geschaffen werden.

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. Entscheide über Massnahmen – mit Ausnahme der Erweiterungsinvestitionen – liegen im Verantwortungsbereich der SBB.

Der Umfang der Infrastrukturbestellung des Bundes wird im 4. Abschnitt definiert. Die Umsetzung des unter Ziffer 2.4 beschriebenen Controllingkonzepts für die Infrastrukturfinanzierung erfordert eine genauere Beschreibung der einzelnen Elemente der Bestellung und damit auch die Abgrenzung zu nicht bestellten Leistungen. Die bereits erwähnte Änderung des SBBG vom 17. Juni 2005 hat zur Folge, dass die Erweiterungsinvestitionen – im Unterschied zu den vorherigen Leistungsvereinbarungen – neu explizit aufgeführt sind. In Anknüpfung an das Postulat KVF-S und die noch hängigen parlamentarischen Vorstösse lässt Artikel 23 der LV 07–10 die Möglichkeit offen, dass auch die grösseren Erweiterungsinvestitionen DML, CEVA und FMV bereits 2007 in Angriff genommen werden können, wenn ein dafür ausreichend grosser Zahlungsrahmen beschlossen wird.

Die Abläufe des Controllings haben sich bereits bei der Umsetzung der LV 03–06 bewährt. Sie werden im 6. Abschnitt der LV 07–10 nochmals klar festgelegt. Damit wird dem berechtigten Anliegen des Parlaments und der Öffentlichkeit entsprochen, eine möglichst effiziente Verwendung der Infrastrukturmittel zu gewährleisten. Im 7. Abschnitt werden das Vorgehen bei Änderungen der LV, das Inkrafttreten und die Geltungsdauer beschrieben.

### **3.2 Artikel des Bundesbeschlusses über die Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2007–2010**

#### *Art. 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.

#### *Art. 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 03–06 liegt als Anhang 1 dieser Botschaft bei.

### **3.3 Artikel des Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur 2007–2010**

#### *Art. 1*

Mit diesem Beschluss wird ein Zahlungsrahmen bereitgestellt, der dazu dient, die mit der LV 07–10 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 26 der LV 07–10 dargestellten Aufteilung.

## **4 Auswirkungen**

### **4.1 Auswirkungen auf den Bund**

#### **Finanzielle Auswirkungen**

Bei einem Zahlungsrahmen von 5880 Millionen Franken ergeben sich keine über den gültigen Finanzplan des Bundes hinausgehende finanzielle Wirkungen. Hingegen wird die Darstellung in der Finanzrechnung geändert. Bislang wurden dafür drei Budgetrubriken geführt. Neu werden es nur noch zwei sein: eine für die Betriebsbeiträge und eine für die Investitionsbeiträge (bisher unterteilt in Abschreibungsaufwand und Darlehensgewährung). Mit der neuen Darstellung wird die buchhalterische Behandlung bei der SBB vereinfacht und der eigentliche Verwendungszweck wird klarer ersichtlich.

## **Personelle Auswirkungen**

Die Vorlage bringt keinen personellen Mehraufwand mit sich. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass das vorgesehene Controlling die bestehenden Ressourcen aufs Äusserste fordert. Sollte die Bundesverwaltung gezwungen sein, weitere Einsparungen im Personalbudget zu erbringen, so müssten beim Controlling Abstriche in Kauf genommen werden.

## **4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden**

Die Vorlage hat keine direkten Auswirkungen auf die Kantone. Negative Auswirkungen wären einzig zu erwarten, sofern die Grossprojekte DML, CEVA und FMV längerfristig nicht finanziert werden könnten. Insbesondere könnten dann die Verkehrsprobleme der Agglomerationen Zürich, Genf und Lugano/Mendrisiotto keiner Lösung zugeführt werden.

Bei den betreffenden Kantonen entsteht ein finanzieller Aufwand im Ausmass der in Artikel 23 der LV 07–10 zugesagten Beiträge an die Realisierung von Erweiterungsinvestitionen.

## **4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**

Die Eisenbahn ist in der Schweiz 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.

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

Die Leistungsvereinbarung hat keine direkten Auswirkungen auf die Regionalpolitik des Bundes. Hingegen wäre mit negativen Rückwirkungen zu rechnen, wenn der Zahlungsrahmen reduziert und auf die vorgesehenen Kapazitätserweiterungen oder auf bestimmte Strecken verzichtet werden müsste.

## **4.5 Andere Auswirkungen**

Die LV mit der SBB und der zugehörige Zahlungsrahmen schaffen die Voraussetzungen für die effiziente Bereitstellung von Angeboten im Personen- und Güterverkehr auf dem Netz der SBB. Sie stellen damit die Erhaltung des Wertes und der Leistungsfähigkeit eines bedeutenden Teils der schweizerischen Schieneninfrastruktur sicher. Leistungsvereinbarung und Zahlungsrahmen bilden somit eine Basis für den Service public im Verkehr. Zugleich ermöglicht eine leistungsfähige Infrastruktur eine weitere Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Mittelbar trägt die LV 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 Ver-

kehrinfrastruktur zurückführen. Die LV mit der SBB stellt sicher, dass die im internationalen Vergleich hohe Qualität der Eisenbahninfrastruktur in der Schweiz auch zukünftig gewährleistet wird.

Durch die mit der LV 07–10 verbundene Bestellung des netzweiten Infrastrukturbetriebs und durch die Festlegung der Investitionsprioritäten im Bereich der Substanzerhaltung im gesamten Netz – anstatt der Konzentration in wenigen Kernräumen – werden die raumordnungspolitischen Zielsetzungen des Bundes, wie sie im Bericht über die Grundzüge der Raumordnung Schweiz (BBl 1996 556) enthalten sind, unterstützt.

Die LV und der Zahlungsrahmen erbringen letztlich einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

## **5 Verhältnis zur Legislaturplanung**

Die Vorlage ist im Bericht über die Legislaturplanung 2003–2007 angekündigt (BBl 2004 1196).

## **6 Rechtliche Aspekte**

### **6.1 Verfassungs- und Gesetzesmässigkeit**

Die Bundesbeschlüsse über die Leistungsvereinbarung und den Zahlungsrahmen 2007–2010 stützen sich auf Artikel 8 SBBG. Danach genehmigen die eidgenössischen Räte die Leistungsvereinbarung und beschliessen den Zahlungsrahmen.

### **6.2 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.

### **6.3 Erlassform**

Da es um die periodische Umsetzung gesetzlicher Vorschriften bezüglich eines einzelnen Bundesunternehmens geht, genügt ein nicht dem Referendum unterstehender Bundesbeschluss. Er definiert den Zahlungsrahmen für die Infrastrukturfinanzierung der SBB für 2007–2010 und genehmigt die vom Bundesrat zu diesem Zweck ausgehandelte Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der spezialgesetzlichen Aktiengesellschaft SBB.

## **6.4 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 Millionen Franken oder neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich ziehen.

Mit der Botschaft zur LV 07–10 wird dem Parlament mit dem Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2007–2010 ein budgetrelevanter Beschluss unterbreitet. Da für einen Teil der damit zu finanzierenden Leistungen, nämlich für die Erweiterungsinvestitionen (Art. 24 LV 07–10), eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit bezüglich der Höhe, des Zeitpunkts und anderer Modalitäten der damit verbundenen Ausgaben besteht, schlägt der Bundesrat vor, den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2007–2010 der Ausgabenbremse zu unterstellen.

## **6.5 Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz**

Diese Vorlage schafft weder neue gesetzliche Vorschriften noch neue Ausgaben. Die Eisenbahngesetzgebung ist mit dem Subventionsgesetz in Übereinstimmung.

## **6.6 Delegation von Rechtsbefugnissen**

Mit dem Bundesbeschluss wird der Bundesrat ermächtigt, die Eignerstrategie für die SBB festzulegen. Im Gegensatz zur Gesetzgebung für die Post und die Swisscom behandelt das SBB-Gesetz die Eignerstrategie nicht. Es ist deshalb notwendig, dem Bundesrat die dafür notwendige Kompetenz zu erteilen. Damit können alle Bundesunternehmen diesbezüglich gleich behandelt werden.

## **Rechenschaftsbericht der SBB über die Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2003–2006**

### **Entwicklung der Kennzahlen im Überblick**

Der Bundesrat hat der Bundesversammlung gemäss Artikel 8 Absatz 2 SBBG zusammen mit der Leistungsvereinbarung 2007–2010 einen Rechenschaftsbericht der SBB über die laufende Leistungsperiode 2003–2006 vorzulegen. Gemäss Artikel 18 der geltenden Leistungsvereinbarung wird im Rahmen der Berichterstattung überprüft, ob die Ziele der Leistungsvereinbarung erreicht und die im Zahlungsrahmen gewährten Mittel für die Infrastruktur wirksam verwendet werden. Das Controlling erfolgt gemäss dem von Bund und SBB vereinbarten Kennziffersystem, welches in der Botschaft zur Leistungsvereinbarung 2003–2006 abschliessend festgelegt ist. Die Berichterstattung über die Erreichung der strategischen Ziele des Bundesrats für die Jahre 2003 – 2006 erfolgt zusammen mit der Verabschiedung der neuen strategischen Ziele 2007–2010 in einem besonderen Bericht. Da zum heutigen Zeitpunkt nur die Jahresergebnisse bis 2005 vorliegen, beschränkt sich der nachfolgende Bericht auf die ersten drei Jahre der noch bis Ende 2006 laufenden Leistungsvereinbarung.

Zusammenfassend lässt sich die Entwicklung der vereinbarten Kennzahlen wie folgt beurteilen:

- Das Ergebnis der Infrastruktur konnte in der Berichtsperiode wie vereinbart ausgeglichen gestaltet werden. Dies obwohl der ursprünglich vereinbarte Zahlungsrahmen aufgrund der Sparprogramme von 6025 Millionen Franken auf 5575 Millionen Franken gekürzt wurde. Allerdings konnten im Gefolge der Kürzung des Zahlungsrahmens einige wichtige Investitionsprojekte nicht realisiert werden.
- Der grosse Sprung der Subventionseffizienz im Jahr 2005 ist nebst exogenen Faktoren vor allem auf die Einführung der Bahn 2000 und die damit verbundene bessere Auslastung des Netzes zurückzuführen.
- Die Produktivität der Infrastruktur konnte seit 2003 kontinuierlich gesteigert werden; die Produktivitätsfortschritte sind aber insbesondere aufgrund der grossen Vorleistungen für die Bahn 2000 geringer als mit dem Bund ursprünglich vereinbart.
- Der Trassenverkauf entwickelte sich im Personenfernverkehr durch die Einführung von Bahn 2000 1. Etappe und der damit einhergehenden Erhöhung des Trassenpreises sehr positiv. Im regionalen Personenverkehr nahm der Trassenverkauf durch den laufenden Ausbau des bestellten Angebots deutlich zu. Der Güterverkehr erlitt dagegen nach deutlichen Verkehrsgewinnen in den Vorjahren im Jahr 2005 einen Rückschlag.
- Die Einführung des neuen europäischen Zugssicherungssystems ETCS hat sich in der Berichtsperiode deutlich verzögert. Die Einführung von ETCS auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist ist auf Ende 2006 geplant.

- Das vorgegebene Pünktlichkeitsniveau konnte in allen drei vergangenen Jahren erreicht werden. In der Berichtsperiode traten aber auch Qualitätsmängel auf, die kurzfristig nicht behoben werden konnten. Unbefriedigend ist insbesondere die Anzahl Störungen der Sicherungsanlagen. Die SBB arbeitet zurzeit intensiv an der nachhaltigen Behebung der bestehenden Probleme.
- Die anspruchsvollen Vorgaben bezüglich der Sicherheit des Betriebes wurden weitgehend erreicht. Das Sicherheitsniveau der SBB konnte auf dem hohen Stand gehalten und punktuell weiter verbessert werden.
- Durch die Strompanne vom 22. Juni 2005 brach der Bahnbetrieb für einige Stunden in der ganzen Schweiz zusammen. Bundesrat und Parlament wurden über die Ursachen und die ergriffenen Massnahmen mit einem separaten Bericht umfassend informiert.

## Finanzen und Produktivität

### Kennziffer 1: Ausgeglichenes Ergebnis im Infrastrukturbereich

Die SBB Infrastruktur hat unter Berücksichtigung der Abteilungen ein mindestens ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen. Gemäss einer Präzisierung des Bundesamtes für Verkehr gilt diese Vorgabe ab 2004 für das abteilungsberechtigte Segment Netz (d.h. ohne Berücksichtigung des Energiebereiches und der Beteiligungen).

Das Segment Netz hat das minimal geforderte Nullergebnis in den Jahren 2004 und 2005 erreicht. Im Jahre 2003 wies lediglich der gesamte Infrastrukturbereich einen Gewinn von 0,3 Millionen Franken aus; das Segment Netz erlitt dagegen einen Verlust von 25 Millionen Franken.

Jahr	2003	2004	2005	2006
Zielwert in Mio. Fr.	≥ 0	≥ 0	≥ 0	≥ 0
Istwert Segment Netz in Mio. Fr	-25.0	+7.3	+2.0	

Das Infrastrukturendergebnis wurde in den vergangenen Jahren vor allem durch vier Faktoren massgeblich beeinflusst:

Die Trassenverkäufe im Personen- und Güterverkehr entwickelten sich unterschiedlich. Die genauen Zahlenangaben sind in der Berichterstattung zu den Kennzahlen 8, 9 und 10 im Einzelnen aufgeführt.

Der ursprünglich genehmigte Zahlungsrahmen wurde gekürzt: Die genaue Entwicklung ist in der Berichterstattung zur Kennzahl 2 dargelegt.

Die Nebenerträge nahmen zu: Im Energiebereich nahm der lukrative Energiehandel seit 2002 deutlich zu. Gleichzeitig erhöhte sich die Ausgleichszahlung aus dem Immobilienbereich an die Infrastruktur von 141 Millionen Franken (2003) auf 190 Millionen Franken (2005).

Der Personalaufwand nahm in den letzten drei Jahren dank der fortschreitenden Automatisierung und trotz der bedeutenden Mehrleistung insgesamt leicht ab. Dagegen stiegen die Abschreibungen aufgrund der Aktivierung der Bahn-2000-Anlagen deutlich an.

## Kennziffer 2: Einhaltung Zahlungsrahmen (Bezüge aus Positionen des Zahlungsrahmens Bund)

Der ursprünglich vereinbarte Zahlungsrahmen wurde durch den Bund in der Berichtsperiode mehrmals gekürzt.

Jahr (in Mio. Fr)	2003	2004	2005	2006
Zielwert Botschaft 2002	1463	1474	1512	1490
Zielwert Finanzplan aktuell	1355	1401	1403	1414
Istwert	1354	1404	1403	1414

Der ursprünglich vom Parlament genehmigte Zahlungsrahmen sah für die gesamte Periode 2003–2006 eine Summe von 6025 Millionen Franken vor. Dieser Betrag wurde in der Folge durch das Parlament in mehreren Etappen auf 5575 Millionen Franken gekürzt. Darüber hinaus führte die Übertragung der Brünigstrecke auf die Zentralbahn und die Übernahme der Seelinie von der ehemaligen Mittelthurgaubahn (MThB) insgesamt zu einer Erhöhung des Zahlungsrahmens der SBB um 20 Millionen Franken. Im Einzelnen lassen sich die sukzessiven Veränderungen des Zahlungsrahmens wie folgt darstellen:

in Mio. Fr.	2003	2004	2005	2006	Total
<b>Zahlungsrahmen Botschaft LV</b>	<b>1463</b>	<b>1474</b>	<b>1512</b>	<b>1576</b>	<b>6025</b>
Netzabgrenzung: Brünigstrecke an Zentralbahn ab 2005			–20	–16	–36
Netzabgrenzung: Integration Seelinie ab 2003	14	14	14	14	56
Schuldenbremse (VA 03 ff)	–110	–58	84	30	–54
Entlastungsprogramm 03		–15	–91	–130	–236
Entlastungsprogramm 04			–96	–60	–156
Kreditsperren des Parlamentes 2003 und 2004	–14	–11			–25
<b>Total</b>	<b>1354</b>	<b>1404</b>	<b>1403</b>	<b>1414</b>	<b>5575</b>
<i>zusätzlich nur buchhalterisch:</i>					
<i>Anlagentransfer Seelinie</i>	59	6			

Als direkte Folge der massiven Kürzung der Bundesleistung musste der Investitionsplan der SBB mehrmals überarbeitet werden. Konkret mussten aufgrund der Kürzungen vor allem das Programm zur Erneuerung der Regionalbahnhöfe, das Programm Automatisierung der Stellwerke sowie die Erweiterungsinvestitionen zu Gunsten des Güterverkehrs hinausgezögert oder teilweise gar gestrichen werden.

### **Kennziffern 3 und 4: Anlagenintensität**

Die beiden zur Anlagenintensität gesetzten Ziele wurden erreicht. Allerdings ist zu beachten, dass die Kennzahlenentwicklung durch die Änderung der Investitionsplanung wesentlich beeinflusst wurde.

Jahr	2003	2004	2005	2006
<b>3. Anlagewert pro Trassenkilometer</b>				
Zielwert in Fr./Trkm	71.3	77.3	82.1	89.5
Istwert in Fr./Trkm	74.0	83.1	79.7	
<b>4. Anlagewert pro Streckenkilometer</b>				
Zielwert in Mio. Fr./Strkm	3.21	3.55	4.03	4.40
Istwert in Mio. Fr./Strkm	3.38	3.82	4.00	

Der Wert der Sachanlagen Bahninfrastruktur stieg in den Jahren 2003–2005 um 2,6 Milliarden Franken auf 12 Milliarden Franken an. Diese markante Zunahme widerspiegelt die Aktivierung verschiedener grösserer Projekte der Bahn 2000. So wurden unter anderem mehrere Teilabschnitte der NBS Mattstetten – Rothrist mit einem Volumen von insgesamt 1,1 Milliarden Franken wie auch die zweite Doppelspur Zürich HB–Thalwil mit 770 Millionen Franken der Anlagenrechnung zugeführt.

Der Erhöhung des Anlagewertes durch die Aktivierung der Bahn-2000-Projekte stand bis Ende 2004 keine entsprechende Zunahme der Trassenkilometer gegenüber. Daraus resultierte eine temporäre Erhöhung des Anlagenwertes pro Trassenkilometer.

Das Streckennetz der SBB nahm im Jahr 2003 durch die Übernahme der Seelinie und die Inbetriebnahme der Tunnelstrecke Zürich–Thalwil um rund 96 km und im Jahr 2004 durch die neuen Strecken der Bahn 2000 um rund 56 km zu. Das Streckennetz der SBB hat seit dem 31. Dezember 2004 eine Länge von 3066 km.

Der Anlagewert der Sachanlagen wird sich im nächsten Jahr mit der Aktivierung weiterer Bahn-2000-Projekte noch einmal deutlich erhöhen. Der Sachwert der Position «Anlagen im Bau» belief sich Ende 2005 auf insgesamt 1,5 Milliarden Franken.

## Kennziffern 5, 6 und 7: Produktivität

Die Produktivität der Infrastruktur hat sich seit 2003 verbessert. Die Produktivitätsfortschritte blieben aber hinter den Zielvorgaben zurück.

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006
------	------	------	------	------	------

### 5. Infrastrukturkosten pro Streckenkilometer

Zielwert in Mio. Fr./Strkm		0.69	0.67	0.65	0.63
Istwert in Mio. Fr./Strkm	0.71	0.75	0.72	0.74	
und Abweichung zum Vorjahr		+5.1 %	-4.1 %	+3.0 %	

### 6. Infrastrukturkosten pro Trassenkilometer

Zielwert in CHF/Trkm		14.49	13.89	13.51	13.16
Istwert in Fr./Trkm	15.15	16.32	15.54	14.71	
und Abweichung zum Vorjahr		+7.2 %	-5.0 %	-5.3 %	

### 7. Infrastrukturkosten pro Bruttotonnenkilometer

Zielwert in Fr./Btkm		0.033	0.032	0.031	0.030
Istwert in Fr./Btkm	0.034	0.036	0.034	0.033	
und Abweichung zum Vorjahr		+7.4 %	-7.0 %	-2.4 %	

### 6ü. Kosten des Produktes Trassen pro Trassenkilometer

(neue Kenngrösse ab 2004)

Zielwert in Fr./Trkm		–	–	7.25	7.25
Istwert in Fr./Trkm			7.84	7.31	
und Abweichung zum Vorjahr				-6.8 %	

Hinsichtlich der Entwicklung der Produktivitätskennzahlen sind drei Punkte besonders hervorzuheben:

- Die Einführung der Bahn 2000 ging mit einer starken Erhöhung der Anzahl gefahrener Trassenkilometer einher. Die tkm-bezogenen Produktivitätskennzahlen haben sich dementsprechend 2005 deutlich verbessert.
- Die insgesamt zögerliche Entwicklung im Güterverkehr schlug sich auf die Entwicklung der btkm-bezogenen Produktivitätskennzahl deutlich nieder.
- Da die Kennzahlen 5–7 durch die aktuelle Verbuchungspraxis in den Bereichen Energie und Immobilien verzerrt werden, wurde mit dem Bund 2004 eine neue Kennzahl (6ü) vereinbart. Diese weist keine verzerrenden externen Effekte auf. Da aber die Trassennachfrage im Güterverkehr geringer als erwartet ausfiel und auch zahlreiche Anlagestörungen den Betrieb beeinträchtigten, wurde der neue Zielwert 2005 nicht erreicht.

## Marktkennzahlen

### Kennziffern 8, 9 und 10: Trassenverkauf

Der Trassenverkauf wird seit 2003 durch zwei gegenläufige Entwicklungen geprägt: Im Bereich des Personenverkehrs liegen die Ist-Werte für die Jahre 2003 bis 2005 über den Zielvorgaben. Im Güterverkehr hingegen wurden die Zielwerte verfehlt.

Jahr	2003	2004	2005	2006
------	------	------	------	------

#### 8. Trassenkilometer (Trkm)

Zielwert Trkm <i>Personenverkehr</i> in Mio.	106.0	106.0	116.8	117.6
Istwert Trkm <i>Personenverkehr</i> in Mio.	107.0	108.7	120.1	
Zielwert Trkm <i>Güterverkehr</i> in Mio.	32.0	34.2	35.2	36.6
Istwert Trkm <i>Güterverkehr</i> in Mio.	30.3	32.5	30.8	

#### 9. Trassenerlöse

Zielwert <i>Personenverkehr</i> in Mio. Fr.	393.60	383.68	408.23	410.61
Istwert <i>Personenverkehr</i> in Mio. Fr.	395.8	392.3	476.8	
Zielwert <i>Güterverkehr</i> in Mio. Fr.	141.90	144.19	181.79	183.82
Istwert <i>Güterverkehr</i> in Mio. Fr.	145.2	146.9	162.9	

Mio. km	2003	2004	2005	2006
---------	------	------	------	------

#### Trassenkilometer Personenverkehr

Anteil SBB Personenverkehr	104.1	105.4	113.5	
Anteil andere EVU Personenverkehr	2.9	3.4	6.5	

#### Trassenkilometer Güterverkehr

Anteil SBB Cargo	28.4	28.9	25.9	
Anteil andere EVU Güterverkehr	1.9	3.6	4.9	

Die Unterscheidung der EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) ist wie folgt berücksichtigt:

PV SBB: SBB Personenverkehr (FV, RPV), EVU Thurbo, RegionAlps.

PV andere EVU: EVU Cisalpino, BLS P, RM P, andere konz. und nicht konz. EVU.

GV andere EVU: BLS Cargo, RM Cargo, Railion, weitere EVU.

Die günstige Entwicklung der Trassenkilometer im *Personenverkehr* beruht einerseits auf dem kontinuierlichen Angebotsausbau im S-Bahn-Verkehr und andererseits auf dem durch Bahn 2000-bedingten Mehrverkehr auf den Fernverkehrshauptachsen. Neben diesen Angebotsverdichtungen wurden einige Züge im Regionalverkehr auch verstärkt, so dass für die SBB Infrastruktur höhere Bruttotonnagen resultierten.

Im «Personenverkehr von anderen EVU» begründet sich die Steigerung der Trassenkilometer vor allem durch die Übernahme von internationalen Verkehren durch die Cisalpino sowie mit dem Mehrverkehr von BLS und RM im Rahmen des Ausbaus der S-Bahn Bern.

Im *Güterverkehr* rechnete man zum Zeitpunkt der Aushandlung der Leistungsvereinbarung 2003–2006 mit einer starken Steigerung des Trassenabsatzes. Diese Zielwerte wurden bis 2005 nicht erreicht. Die Gründe lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der 2003 erwartete Konjunkturanstieg trat erst 2004 ein. Sodann flachte die Konjunktur bereits im Jahr 2005 wieder deutlich ab. Dies führte insbesondere in den wichtigen Branchen Bau, Handel und Logistik zu deutlichen Verkehrsrückgängen.
- Durch die mehrmonatige Sperrung des Monte-Olimpino-II-Tunnels im Jahr 2003 verlagerte sich alpenquerender Verkehr teilweise auf andere Routen (Brenner).
- Die Produktivitätssteigerung der Strasse (Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen) wurde nicht in vollem Masse durch die erhöhte LSVA aufgewogen, wodurch Verkehr von der Schiene auf die Strasse verlagert wurde.

Mio. km	2003	2004	2005	2006
---------	------	------	------	------

#### **Trassenerlöse Personenverkehr**

Istwert Personenverkehr	395.8	392.3	476.8
Anteil SBB Personenverkehr	386.5	381.0	113.5
Anteil andere EVU Personenverkehr	9.3	11.3	6.5

#### **Trassenerlöse Güterverkehr**

Istwert Güterverkehr	145.2	146.9	162.9
Anteil SBB Cargo	136.7	130.9	140.2
Anteil andere EVU Güterverkehr	8.6	16.0	22.7

Die Unterscheidung der EVU ist wie folgt berücksichtigt:

PV SBB: SBB Personenverkehr (FV, RPV), EVU Thurbo, RegionAlps.

PV andere EVU: EVU Cisalpino, BLS P, RM P, andere konz. und nicht konz. EVU.

GV andere EVU: BLS Cargo, RM Cargo, Railion, weitere EVU.

Bei den Trassenerlösen im *Personenverkehr* führten die leicht höheren Zuggewichte zu Mehreinnahmen. Hingegen wirkte sich die Verdoppelung des Lärmbonus per 2004 negativ auf die Erlöse aus. Die anderen EVU im Personenverkehr verzeichneten leicht steigende Mengen.

Mit der Erhöhung des Deckungsbeitrags beim Personenfernverkehr von 4 % auf 8 % seit Anfang 2005 nehmen die Trassenerlöse jährlich um rund 60 Millionen Franken zu. Der Betriebsbeitrag des Bundes wurde um diesen Betrag gekürzt.

Die Trassenerlöse im Güterverkehr stiegen 2005 vor allem aufgrund der Aufhebung des Gratisrangierens zu Gunsten von SBB Cargo an. Der geplante Abbau der Subventionen um 40 % im Einzelwagenladungsverkehr wurde dagegen 2005 noch nicht umgesetzt. 2006 wird die Subvention um zwei Drittel reduziert; ab 2008 ist ein gänzlicher Verzicht auf die Subvention geplant.

**Kennziffer 11: Verlagerungsauftrag  
(verkaufte Bruttotonnenkilometer im Güterverkehr)**

Der Bund verfolgt gemäss Verlagerungsgesetz ein Verlagerungsziel von 650 000 LkW-Fahrten pro Jahr im alpenquerenden Verkehr. Die den Bahnen entsprechend gesetzte Zielvorgabe (gemessen in Bruttotonnenkilometern) wurde sowohl 2003 als auch 2004 erreicht; 2005 wurde der angestrebte Zielwert knapp verfehlt.

Jahr	2003	2004	2005	2006
Zielwert in Mrd. Btkm	24.321	25.079	25.455	25.837
Istwert in Mrd. Btkm	24.932	27.251	25.436	

**Kennziffern 12 und 13: Subventionseffizienz**

Die Subventionseffizienz konnte in der Berichtsperiode weitgehend wie geplant gesteigert werden.

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006
------	------	------	------	------	------

**12. Betriebsbeitrag Infrastruktur pro Streckenkilometer (ohne Brünig)**

Zielwert in Fr./Strkm (Stand Finanzplan aktuell)	168 432	163 828	115 330	115 589
Istwert in Fr./Strkm	170 140	150 918	160 389	117 933

**13. Betriebsbeitrag Infrastruktur pro Trassenkilometer (ohne Brünig)**

Zielwert in Fr./Trkm (Stand Finanzplan aktuell)	3.66	3.54	2.34	2.31
Istwert in Fr./Trkm	3.59	3.32	3.48	2.35

Die Entwicklung der Subventionseffizienz wurde in den drei vergangenen Jahren durch verschiedene exogene Faktoren verzerrt:

- Die Betriebsbeiträge des Bundes wurden im Rahmen verschiedener Sparprogramme in den Jahren 2003 und 2005 gekürzt. 2004 wurde der Betriebsbeitrag durch eine Verschiebung von Zahlungen innerhalb des Zahlungsrahmens vom Grundbedarf zum Betriebsbeitrag erhöht.
- Im Jahr 2004 wurde die Seelinie (mit den entsprechenden Abgeltungen) in die SBB-Rechnung zurückgeführt.
- Im Jahr 2005 wurde die Brüniglinie rechnerisch vom SBB-Netz zur neu gegründeten Zentralbahn transferiert.

Der grosse Sprung der Subventionseffizienz im Jahr 2005 ist nebst den genannten exogenen Faktoren vor allem auf die Einführung von Bahn 2000 1. Etappe und die damit verbundene bessere Auslastung des Netzes zurückzuführen.

#### **Kennziffer 14: Kundenzufriedenheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen**

Die Kundenzufriedenheit der EVU blieb insgesamt stabil. Im Jahr 2003 wurde der Zielwert erreicht; im Folgejahr lag er nur unwesentlich darunter. In den Jahren 2005 (noch nicht vorliegend) und 2006 wird der Zielwert aufgrund der hohen Auslastung des Netzes kaum erreicht werden. Mit den seit 2004 durchgeführten persönlichen Interviews kann die Kundenzufriedenheit in Zukunft qualitativ besser erfasst werden.

Jahr	2003	2004	2005	2006
Zielwert: Zufriedenheitsgrad <sup>a</sup>			<b>4.8</b>	
Istwert: Zufriedenheitsgrad <sup>a</sup>	4.8	4.7		

<sup>a</sup> Notenskala von 1 bis 6; 1 = schwach, 6 = überragend

#### **Netzentwicklung**

Zu den Kennzahlen des Abschnitts Netzentwicklung finden sich am Ende dieses Berichts erläuternde Kartendarstellungen.

#### **Kennziffern 15 und 16: Auslastungsgrad Netz**

(siehe nachfolgend Grafik 1)

Zum Auslastungsgrad des SBB-Netzes sind hinsichtlich der vergangenen drei Jahre folgende Punkte erwähnenswert:

- Die Auslastung der Strecken ist im Allgemeinen in den letzten Jahren insbesondere aufgrund der Fahrplanverdichtung im Personenverkehr markant gestiegen. Gleichzeitig wurde die Kapazität auf einigen zentralen Netzabschnitten deutlich ausgeweitet. Ebenso wurde die Leistungsfähigkeit zahlreicher Regionallinien erhöht. Die Kapazität einer Strecke hängt indes wesentlich von der jeweiligen Fahrplanstruktur ab.
- Wie in der Botschaft zur LV 2003–2006 angekündigt, wurden die für die Netzentwicklung zur Verfügung stehenden Mittel vor allem für folgende Vorhaben eingesetzt:
  - Ausbauten für den regionalen Personenverkehr im Bereich der Agglomerationen (S-Bahnen Zürich, Bern, Basel, Zug sowie erste Arbeiten für die Verbindung La Praille–Eaux-Vives CEVA),
  - Umbau Bahnhof Visp.
- Die Multifunktionale Betriebsanlage Basel Badischer Bahnhof musste aufgrund der Kürzung des Zahlungsrahmens zurückgestellt werden. Anlässlich von Stellwerkumbauten wurde jeweils darauf geachtet, durch Optimierung der Blockabstände Kapazitätssteigerungen zu erreichen. Ferner wurde der systematische Fahrplan für den Güterverkehr eingeführt.

### **Kennziffer 17.1: Interoperabilitätsgrad (ETCS)**

*(siehe nachfolgend Grafik 2)*

Die vereinbarte Zielsetzung wurde hinsichtlich der Interoperabilität (ETCS) in der Berichtsperiode nicht erreicht. Vorgegeben wurde ursprünglich die Ausrüstung einer Pilotstrecke (Zofingen–Sempach), der Neubaustrecke (Rothrist–Mattstetten) sowie der Ausbaustrecke (Solothurn–Wanzwil).

Auf der Strecke Zofingen–Sempach wurde ein Versuch mit der neuen Führerstandsignalisierung durchgeführt. Da die Ausrüstung nicht dem internationalen Standard entsprach, wurde die Strecke 2003 wieder auf die konventionelle Signalisierung umgestellt. Ferner wurde der Systemanbieter für die Ausrüstung der Bahn-2000-Strecken gewechselt.

Die Neubaustrecke (Mattstetten–Rothrist) sowie die Ausbaustrecke (Wanzwil–Solothurn) wurden am 12. Dezember 2004 mit konventioneller Aussensignalisierung in Betrieb genommen. Die Aufnahme des ETCS-Betriebs auf der Neubaustrecke ist auf Ende 2006 geplant. Ein Jahr später soll auch der Lötschbergbasistunnel mit ETCS in Betrieb genommen werden.

### **Kennziffer 17.2: Interoperabilitätsgrad (GSM-R)**

*(siehe nachfolgend Grafik 3)*

Die Ausbaustrecke Mattstetten–Rothrist und die Ausbaustrecke Solothurn–Wanzwil sind heute mit GSM-R ausgerüstet. Im Oktober 2005 waren insgesamt 100 km des GSM-R-Netzes in Betrieb und 104 km im Bau. 634 km Netzausrüstung befinden sich im Plangenehmigungsverfahren; weitere 812 km sind noch im Planungsstadium.

Die Leistungsvereinbarung 2003–2006 sah bis Ende 2006 eine Ausrüstung des überwiegenden Teils des Hauptnetzes vor. Dieses Ziel kann nicht erreicht werden. Verzögerungen ergaben sich vor allem durch Schwierigkeiten im Plangenehmigungsverfahren. Gemäss aktueller Planung wird sich die Ausrüstung des Netzes bis ins Jahr 2010 hinziehen.

### **Kennziffer 17.3: Interoperabilitätsgrad (Stromabnehmerraum)**

*(siehe nachfolgend Grafik 4)*

Für internationale Durchgangsstrecken wird die so genannte «Eurowippe» als Standard angestrebt. Diese Stromabnehmerwippe weist eine Breite von 1600 mm auf und ihre Endhörner sind isoliert. Für das Netz der SBB wird dieser Standard bei Neubauten angewendet. Die Zielvorgaben der Leistungsvereinbarung werden bis Ende 2006 erreicht.

### **Kennziffer 17.4: Interoperabilitätsgrad (Lichtraumprofil)**

*(siehe nachfolgend Grafik 5)*

Das Lichtraumprofil wird in der Eisenbahnverordnung (EBV) definiert und entsprechend klassiert. Mit EBV 4 wird das Lichtraumprofil bezeichnet, welches einerseits den Anforderungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs über 160 km/h und andererseits den Anforderungen des Güterverkehrs (Eckhöhe im Huckepackverkehr) genügt. Konkret werden abschnittsbezogene Anpassungen des Profils angestrebt.

Im Betrachtungszeitraum wurden insbesondere die Aus- und Neubaustreckenabschnitte sowie die Strecken Olten–Däniken und Wöschnau–Rapperswil auf EBV 4 erweitert. Die Zielsetzung der Leistungsvereinbarung wird bis Ende 2006 erreicht.

### **Kennziffer 17.5: Interoperabilitätsgrad (Streckenklasse)**

(siehe nachfolgend Grafik 6)

Die Streckenklassen stehen in Bezug zu den Fahrwegbelastungen. Die Achslasten des Güterverkehrs stehen daher im Vordergrund. Die Kategorie D4 (Achslast 22,5 t und 8 t/m) genügt den Anforderungen des Güterverkehrs. Zurzeit wird auf dem SBB-Netz untersucht, inwiefern die Streckenklasse D4 auch mit 100 km/h statt 80 km/h befahren werden kann.

Die Änderungen in der LV-Periode 2003–2006 beschränken sich auf die Inbetriebnahme der Neubau- bzw. Ausbaustrecken sowie der Kriegsschlaufe (Rothrist–Zofingen), welche bezüglich der Streckenklasse die Werte D4 mit 8 t/m und 22,5 t aufweisen. Die Zielsetzung der Leistungsvereinbarung wird damit erreicht.

### **Substanzerhaltung und Zustand des Netzes Qualität: Pünktlichkeit, Sicherheit, Störungen**

#### **Kennziffer 19: Pünktlichkeit im Personenverkehr**

Das vorgegebene Pünktlichkeitsniveau von 95 % wurde in den Jahren 2003 – 2005 erreicht. In der Berichtsperiode traten aber unerwartete Qualitätsprobleme auf.

Jahr	2003	2004	2005	2006
Zielwert: %-Anteil Züge mit weniger als 5 Min. Ankunftsverspätung	≥ 95 %	≥ 95 %	≥ 95 %	≥ 95 %
Ist-Wert: %-Anteil Züge mit weniger als 5 Min. Ankunftsverspätung	95.24 %	95.48 %	95.65 %	

Das im Allgemeinen hohe Pünktlichkeitsniveau wurde in den vergangenen Jahren durch folgende besondere Probleme beeinträchtigt:

Im Jahr 2003 bereiteten die hohen Temperaturen im Sommer zahlreiche Probleme. Nennenswerte Verspätungsprobleme gab es zudem bei der Zürcher S-Bahn.

Im Jahr 2004 konnte das Pünktlichkeitsniveau insgesamt leicht gesteigert werden. Zur Behebung der Verspätungsprobleme bei der S-Bahn Zürich wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Der aus deren Tätigkeit resultierende Massnahmenkatalog zeigte rasch Wirkung; die Pünktlichkeit in der Region Zürich liegt mittlerweile über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt.

Im Jahr 2005 wies der Bahnverkehr der SBB insgesamt betrachtet eine ungenügende Qualität auf, und zwar aus folgenden Gründen:

- Der Bahnverkehr wurde durch verschiedene Grossereignisse (Stellwerksausfall in Zürich vom 7. Februar 2005, landesweite Strompanne vom 22. Juni 2005) negativ beeinträchtigt.
- Der kalte Winter und die Unwetter Ende August haben den Betrieb gestört und auf einigen Strecken temporär vollständig unterbrochen.

- Die hohen Pünktlichkeitswerte konnten nicht auf allen Strecken und zu allen Tageszeiten erreicht werden. So war beispielsweise die Pünktlichkeit auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist bei einigen Relationen deutlich ungenügend. Ein wesentlicher Grund für die häufigen Verspätungen waren die bestehenden Probleme im Bereich der Signalanlagen (vgl. Kennziffern 24 und 25).

In Zusammenarbeit mit den Divisionen Personen- und Güterverkehr wurde eine Reihe von Massnahmen ergriffen, um die Verfügbarkeit des Netzes und des Rollmaterials 2006 zu verbessern und Störungen schneller zu beheben. Weitere Anstrengungen sind auch nötig, um die Kunden im Störfall rascher und fundierter zu informieren.

### **Kennziffern 20 und 21: Sicherheit des Betriebes**

Die Sicherheits-Kennzahlen weisen einen deutlich positiven Trend aus: Die Vorgabe von maximal 0.19 Entgleisungen pro Mio. Trkm wurde in den drei ersten Jahren des Betrachtungszeitraums erreicht. Im letzten Jahr ereigneten sich 17 Entgleisungen nach Kriterien UIC, was einem Rückgang von 29 % gegenüber 2004 entspricht.

Das Ziel für die Betriebsereignisse nach Kriterien UIC konnte im letzten Jahr erstmals seit 2001 wieder erreicht werden. Der Wert betrug im Jahr 2004 0,71 Fälle pro Mio. Trkm, was 101 Ereignissen nach UIC-Kriterien auf dem Streckennetz der SBB entspricht.

Jahr	2003	2004	2005	2006
------	------	------	------	------

#### **20. Entgleisungen**

Zielwert in Anzahl Entgleisungen pro Mio. Trkm	≤ 0.19	≤ 0.19	≤ 0.19	≤ 0.19
Istwert in Anzahl Entgleisungen pro Mio. Trkm	0.10	0.17	0.11	

#### **21. Betriebsereignisse**

Zielwert in Anzahl Betriebsereignisse pro Mio. Trkm	≤ 0.6	≤ 0.6	≤ 0.6	≤ 0.6
Istwert in Anzahl Betriebsereignisse pro Mio. Trkm	0.69	0.71	0.57	

Die häufigsten Betriebsereignisse in den letzten Jahren sind den Kategorien «Zusammenstoss/Anprall» und «Entgleisungen» zuzurechnen. Es gilt jedoch zu beachten, dass bei solchen Ereignissen die nach UIC massgebende Grenzschaadenssumme von 10 000 Euro sehr schnell erreicht wird und das Risiko im Rangierbereich wegen der tiefen Geschwindigkeit eher gering ist.

Seit dem Zusammenstoss vom 24. Oktober 2003 in Zürich-Oerlikon, welcher ein Todesopfer und zahlreiche Verletzte forderte, ereigneten sich auf dem SBB-Netz durch Entgleisungen und Zusammenstössen keine Unfälle mit Verletzten oder Todesfällen. Zunehmend waren dagegen die durch unbefugtes Betreten oder Befahren der Bahnanlagen hervorgerufenen Unfälle und die Suizide.

Grosse Anstrengungen wurden schliesslich sowohl im baulichen wie im technischen Bereich zur Erhöhung der Tunnelsicherheit unternommen – ersteres im Rahmen der Realisierung der FinöV-Vorhaben; letzteres durch Massnahmen, die über die Leistungsvereinbarung finanziert wurden.

## Störungen im Netz

### Kennziffern 22 und 23: Fahrleitungsstörungen

Die Zielvorgabe bezüglich Anzahl Fahrleitungsstörungen wurde in den ersten drei Jahren der Berichtsperiode unterschritten. Der Zielwert der Anzahl Verspätungsminuten im Jahr 2003 wurde knapp nicht erreicht. In den Jahren 2004 und 2005 konnte er dagegen unterschritten werden.

Jahr	2003	2004	2005	2006
<b>22. Fahrleitungsstörungen</b>				
Zielwert Anzahl Fahrleitungsstörungen	440	440	440	440
Istwert Anzahl Fahrleitungsstörungen	370	234	233	

### 23. Verspätungsminuten

Zielwert Anzahl Verspätungsminuten	3600	3600	3600	3600
Istwert Anzahl Verspätungsminuten	3798	2219	2354	

Im Vergleich zu 2003 konnte die Anzahl Störungen in den Jahren 2004 und 2005 deutlich reduziert werden.

Der Zielwert für 2006 wird voraussichtlich erreicht werden. Die eingeleiteten Massnahmen bei den Störungsanalysen, dem Unterhalt und der Erneuerung werden 2006 mit Nachdruck vorangetrieben.

### Kennziffern 24 und 25: Störungen an Sicherungsanlagen

Die Ziele auf dem Gebiet der Signal- und Automatisierungsanlagen wurden nicht erreicht.

Jahr	2003	2004	2005	2006
<b>24. Störungen an Sicherungsanlagen</b>				
Zielwert Anzahl Störungen an Sicherungsanlagen	7 700	7 700	7 700	7 700
Istwert Anzahl Störungen an Sicherungsanlagen	7 409	8 512	9 985	

### 25. Verspätungsminuten

Zielwert Anzahl Verspätungsminuten	51 000	51 000	51 000	51 000
Istwert Anzahl Verspätungsminuten	52 265	59 158	71 128	

Die Betriebssituation wurde durch Störungen von Anlagen der Bahnautomatisierung (Sicherungsanlagen, Leittechnik) teilweise stark beeinträchtigt. Im Jahr 2005 nahm die Anzahl Störungen und Verspätungsminuten deutlich zu. Das neben der Strompanne in seiner Auswirkung folgenschwerste Ereignis bildete dabei der Gesamtausfall der Leittechnik im Stellwerk Zürich am 7. Februar 2005 aufgrund einer Verkettung von Fehlhandlungen und technisch-konzeptionellen Schwachstellen. Die Ende 2004 infrastrukturweit lancierte Initiative zur Reduktion von Signalstörungen zeigte 2005 noch keine nachhaltige Wirkung. 2006 dürften die eingeleiteten Massnahmen aber zu einer deutlichen Entspannung der Situation führen.

### **Kennziffern 26 und 27: Verspätete Streckenfreigabe**

Die festgelegten Ziele wurden übertroffen.

Jahr	2003	2004	2005	2006
<b>26. Verspätete Gleisfreigaben</b>				
Zielwert Anzahl verspätete Gleisfreigaben	560	560	560	560
Istwert Anzahl verspätete Gleisfreigaben	420	383	309	

### **27. Verspätungsminuten**

Zielwert Anzahl Verspätungsminuten	4480	4480	4480	4480
Istwert Anzahl Verspätungsminuten	4788	3099	2466	

Der deutliche Rückgang bei der Anzahl verspäteter Gleisfreigaben wegen Bauarbeiten ist vor allem das Ergebnis einer Sensibilisierung des Personals der verschiedenen Baudienste.

### **Kennziffer 28: Anzahl Langsamfahrstellen ohne Bauarbeiten**

Die Zielvorgabe wurde eingehalten. Aufgrund der Unwetter im August 2005 wurden diverse Streckenabschnitte unterbrochen bzw. unvorhergesehen als Langsamfahrstellen signalisiert (orange Tafeln).

Jahr	2003	2004	2005	2006
Zielwert in Anzahl/ Mio. Trkm	0.0147 2 Tafeln	0.144 2 Tafeln	0.132 2 Tafeln	0.132 2 Tafeln
Istwert in Anzahl/ Mio. Trkm	0.007 1 Tafel	0.007 1 Tafel	0.000 0 Tafeln (8 Tafeln Unwetter August)	

Dank der Inbetriebsetzung eines neuen Messfahrzeuges werden sich 2006 die Rahmenbedingungen für den Anlagenunterhalt weiter verbessern.

### **Kennziffer 29: Tunnelsicherheit**

Die Zielvorgaben wurden 2004 und 2005 verfehlt.

Jahr	2003	2004	2005	2006
Zielwert in %	89.3 %	92.6 %	98.0 %	100 %
Istwert in %	89.3 %	91.6 %	92.6 %	

Das für 2004 gesetzte Ziel wurde verfehlt, da die Ausrüstung des Bristentunnels aus intervall- und genehmigungstechnischen Gründen erst 2005 vorgenommen werden konnte. Aufgrund der durch das BAV erhöhten Anforderungen konnte 2005 ein weiterer Tunnel (Leggistein-Tunnel) nicht plangemäss ausgerüstet werden. Voraussichtlich können die verschobenen Massnahmen erst 2007 nachgeholt werden.

### **Kennziffer 30: Behindertengerechtigkeit**

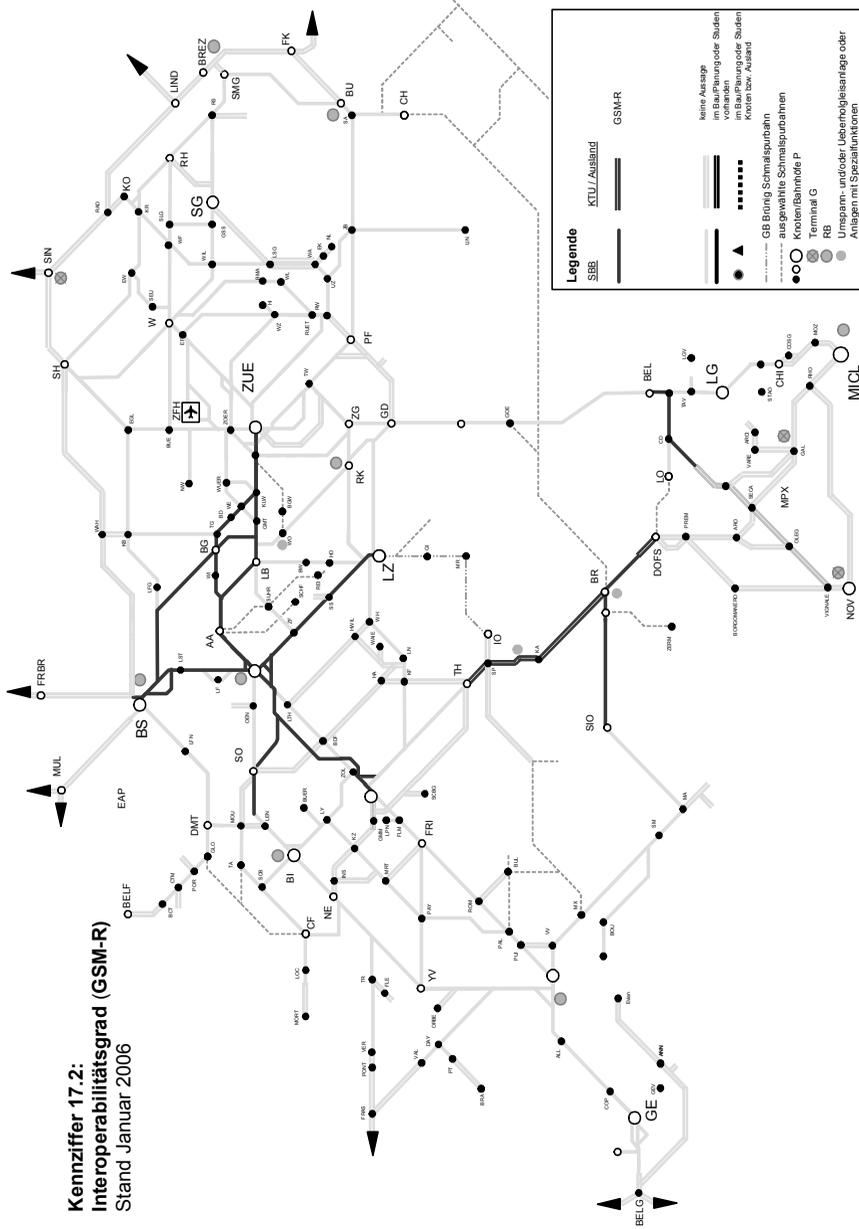
Die Zielwerte wurden in den vergangenen drei Jahren erreicht. Das Verhältnis der behindertengerechten Bahnhöfe zur Gesamtsumme der SBB-Bahnhöfe hat sich insbesondere 2004 dank der Inbetriebnahme neuer behindertengerechter Stationen und der Aufhebung alter Stationen mit tiefen Perrons deutlich verbessert. Die normgerechte Modernisierung weiterer Anlagen wird 2006 fortgesetzt.

Jahr	2003	2004	2005	2006
Zielwert in %	26 %	30 %	33 %	36 %
Istwert in %	26.8 %	32.6 %	34.7 %	

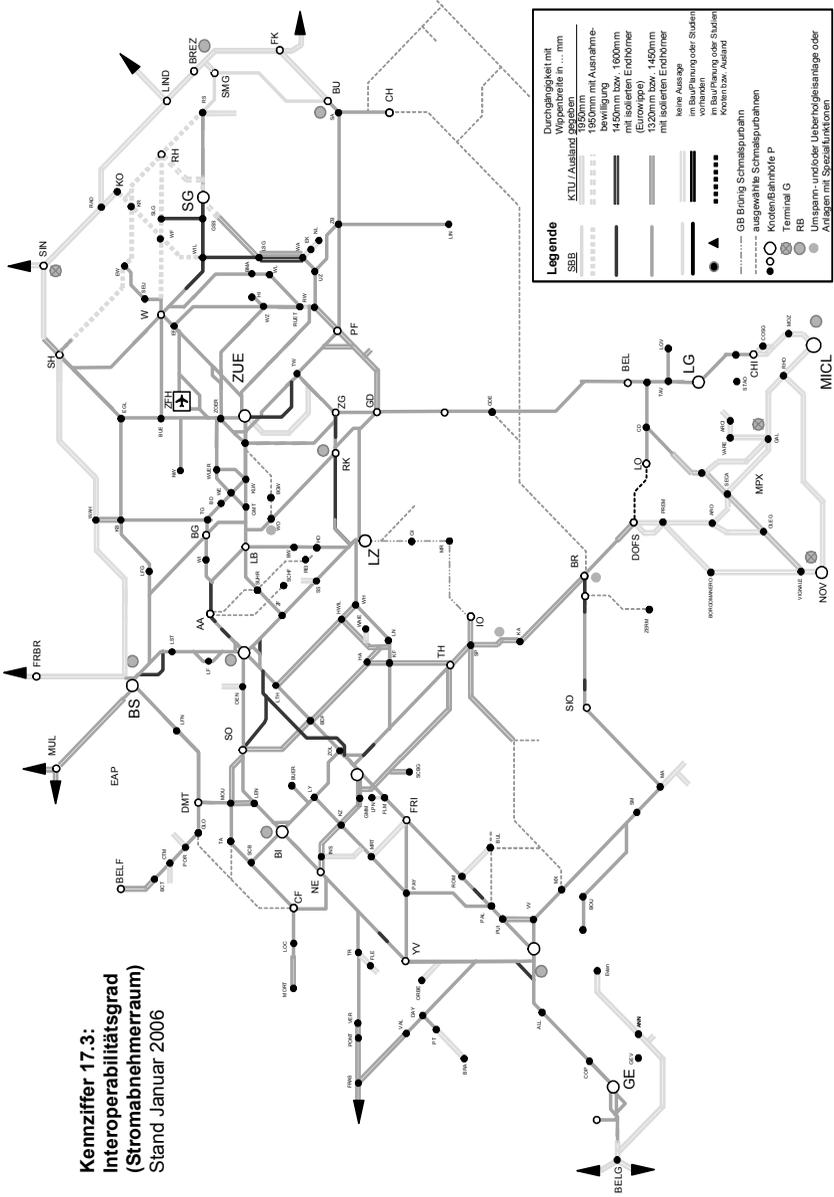




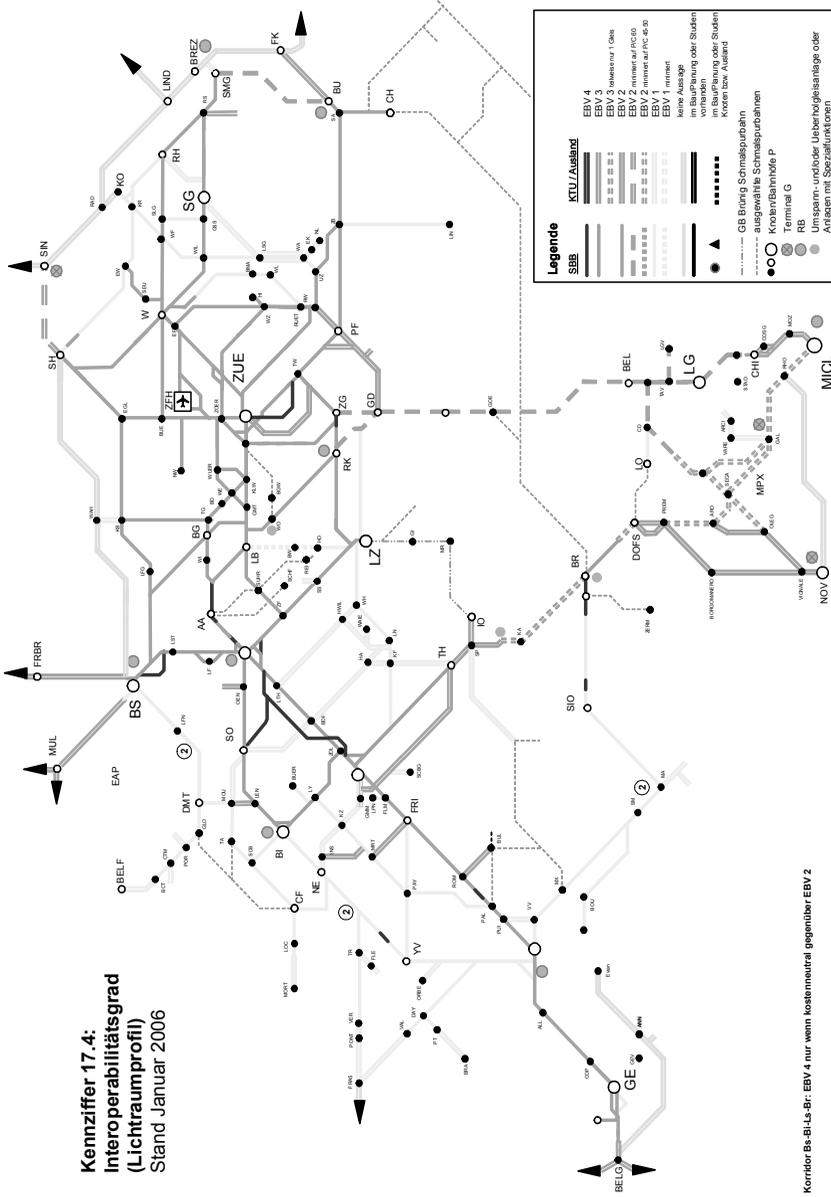
**Kennziffer 17.2:  
Interoperabilitätsgrad (GSM-R)  
Stand Januar 2006**



**Kennziffer 17.3:**  
**Interoperabilitätsgrad**  
**(Stromabnehmerraum)**  
 Stand Januar 2006

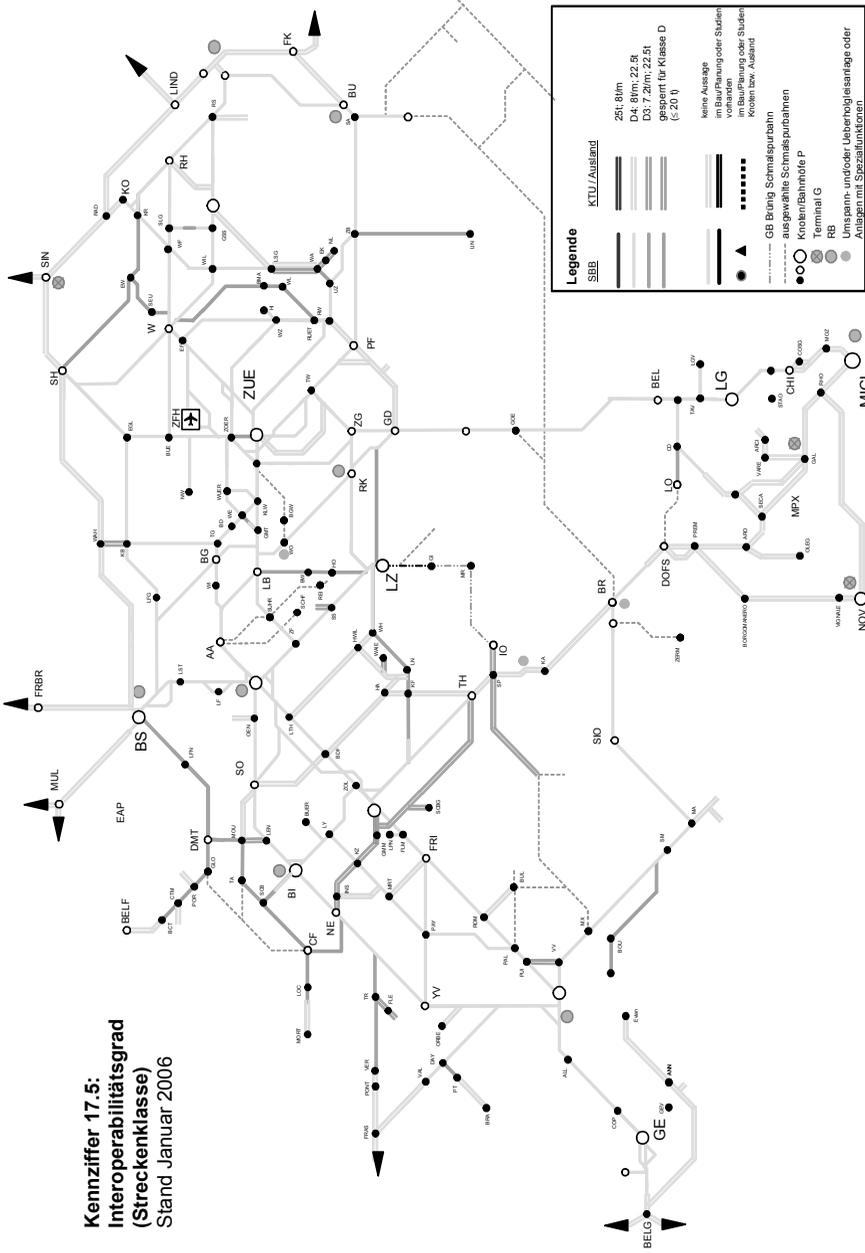


**Kennziffer 17.4:**  
**Interoperabilitätsgrad**  
**(Lichttraumprofil)**  
 Stand Januar 2006



③ Korridor Ba-Bi-Ls-Brc; EBV 4 nur wenn kostenneutral gegenüber EBV 2

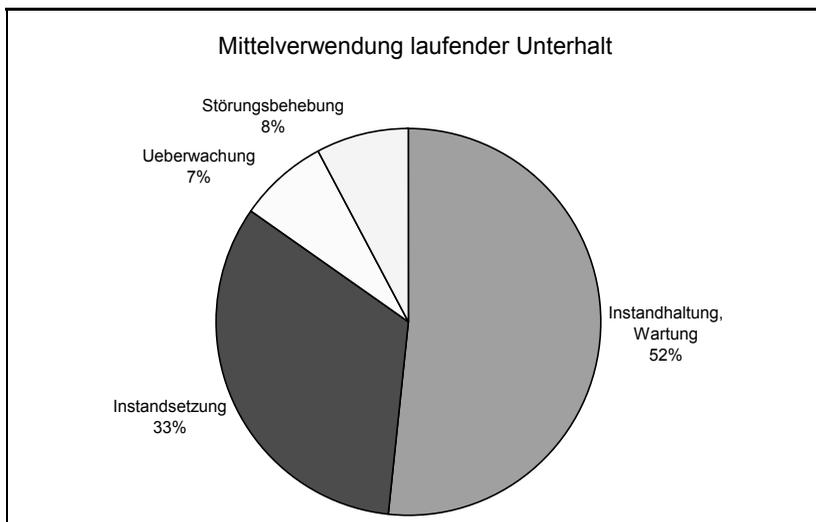
**Kennziffer 17.5:  
Interoperabilitätsgrad  
(Streckenklasse)  
Stand Januar 2006**



## Mittelverwendung für den Unterhalt und die Substanzerhaltung

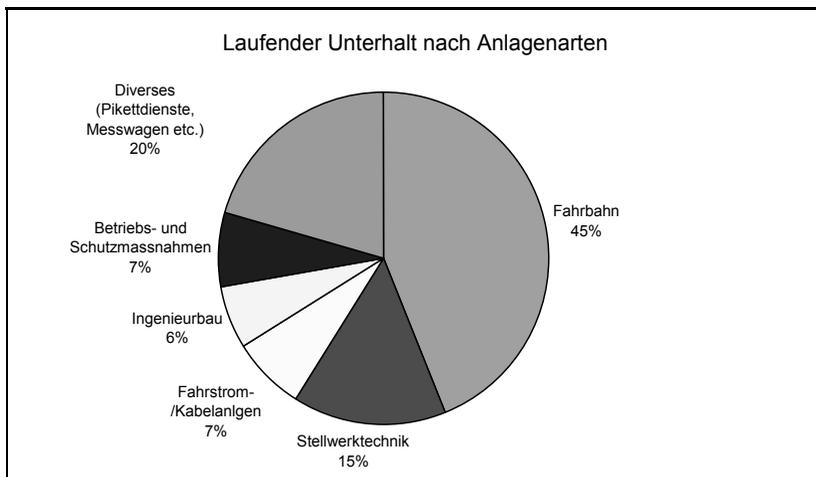
Erste Priorität der Leistungsvereinbarung hat die Erhaltung der Funktionsfähigkeit des bestehenden Netzes der SBB. Daher wurde in der Botschaft zur Leistungsvereinbarung 2003–2006 dem Erhaltungs- und Investitionskonzept viel Platz eingeräumt. Der Zustand des Netzes wird sichergestellt durch den laufenden Unterhalt (rund 360 Mio. Fr. pro Jahr) und die Investitionsprojekte zur Substanzerhaltung (rund 800 Mio. Fr. pro Jahr).

### Laufender Unterhalt



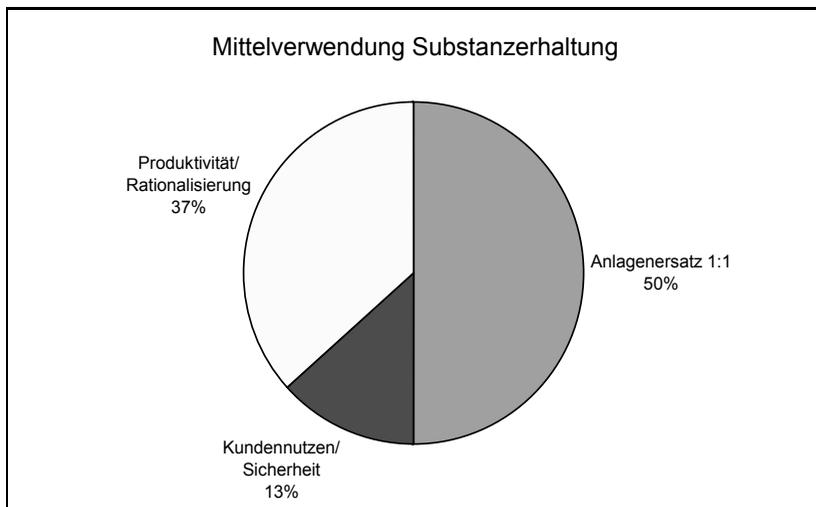
Die laufenden Unterhaltsarbeiten umfassen die Überwachung der Gleisanlagen, damit Abnützungen frühzeitig entdeckt und Schäden präventiv behoben werden können. Der laufende Unterhalt beinhaltet ebenso die eigentlichen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, einfache und regelmässige Massnahmen zur Bewahrung der Gebrauchstauglichkeit. Die Instandsetzung umfasst die Massnahmen zur Wiederherstellung der Sicherheit und der Gebrauchstauglichkeit für eine festgelegte Dauer. Eine weitere Komponente des laufenden Unterhalts ist die Störungsbehebung. Sie umfasst nicht planbare Sofortmassnahmen zur Wiederherstellung der Verfügbarkeit und Sicherheit. Der grösste Anteil entfällt mit 52% auf die Instandhaltung und Wartung.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Verteilung des laufenden Unterhalts auf die verschiedenen Anlagenarten. Der grösste Ausgabenposten entfällt auf die Fahrbahn.



### Substanzerhaltung

Die Substanzerhaltungsinvestitionen dienen dem Ersatz und der Modernisierung der bestehenden Anlagen. Der grösste Anteil entfällt dementsprechend auf den Realersatz dieser Anlagen. Substanzerhaltungsprojekte sind meistens mit einer Modernisierung und Rationalisierung verbunden. Nicht zuletzt sind Massnahmen zur Steigerung des Kundennutzens und der Sicherheit Bestandteil eines jeden Projektes.



## Raster für die Berichterstattung über die Erreichung der Ziele der Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2007–2010

### 1. Einleitung

### 2. Geschäftsgang SBB Infrastruktur

Beschreibung wichtiger Vorkommnisse, Geschäftsgang allgemein.

Bezogene Mittel aus dem Zahlungsrahmen.

Verwendung der Investitionsmittel, allfällige Abweichungen.

Finanzergebnis.

### 3. Berichterstattung zu den definierten Kennziffern (quantitativ)

#### Sicherheit

Zusammenstösse mit Beteilig. Zugfahrt Anzahl

Entgleisungen mit Beteilig. Zugfahrt Anzahl

Unbewachte Bahnübergänge Anzahl

Verunfallte Personen im Zugang zur Bahn Anzahl

#### Gewährleistung Leistungsfähigkeit

Verfügbarkeit Netz %

Verspätungsminuten Infrastruktur Anzahl Minuten

Verspätungsminuten Sicherungsanlagen Anzahl Minuten

#### Optimale Nutzung Netz

Trassenkilometer, verkaufte Ziel: Trkm gesamt  
IST: Trkm detailliert  
Mio. Fr.

Trassenerlöse

#### Produktivität

Betriebsproduktivität Fr./Trkm

Unterhaltsproduktivität Unterhalt pro Btkm

Produktivität Oberbauerneuerung Fr. pro km

Subventionseffizienz Betriebsbeitrag/Trkm

### 4. Berichterstattung zu weiteren Zielsetzungen (qualitativ)

Engpässe im Netz Karte, Erläuterungen

Kundenumfrage relevante EVU jährl. Umfrage

ETCS Bericht 2008/2015

ETCS Karte, Erläuterungen

GSMR Karte, Erläuterungen

Erweiterungsinvestitionen Statusbericht

Baustandards Tätigkeitsbericht

Schiene/Rad Tätigkeitsbericht

Streckenrechnung Bericht

### 5. Schlussbetrachtung

