

12.038

Botschaft

zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) und zur Leistungsvereinbarung Bund–SBB für die Jahre 2013–2016

vom 2. März 2012

Sehr geehrter Herr Nationalratspräsident
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

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

- Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2013–2016,
- Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der SBB für die Jahre 2013–2016,
- Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der schweizerischen Privatbahnen für die Jahre 2013–2016.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Nationalratspräsident, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

2. März 2012

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Eveline Widmer-Schlumpf
Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

Übersicht

Mit dieser Botschaft legt der Bundesrat die Ziele für die Entwicklung der vom Bund finanzierten beziehungsweise mitfinanzierten Eisenbahninfrastruktur der SBB und der Privatbahnen sowie die dafür benötigten Finanzmittel für die Jahre 2013–2016 fest.

Mit der Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2013–2016 (LV SBB 13–16) einigen sich Bund und SBB zum fünften Mal seit Inkrafttreten der Bahnreform 1999 gemeinsam auf die von der SBB zu erreichenden Ziele und die dafür vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel für den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung sowie für kleinere Erweiterungen der Eisenbahninfrastruktur der SBB.

Die Finanzierung der Privatbahnen (übrige konzessionierte Eisenbahnunternehmen) wurde 2011 weitgehend an diejenige der SBB angeglichen. Mit dieser Botschaft werden die Ziele und der Verpflichtungskredit für 2013–2016 festgelegt. Nach einer Übergangsphase mit zweijährigen Leistungsvereinbarungen werden mit den Privatbahnen erstmals vierjährige Leistungsvereinbarungen abgeschlossen.

An den Zielen für die Betreiberinnen der Eisenbahninfrastruktur hat sich gegenüber der Periode 2011–2012 nur wenig verändert.

Für den Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten aus Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur und zur Finanzierung der Investitionen – mit oberster Priorität für die Substanzerhaltung – stellt der Bund für die Jahre 2013–2016 insgesamt 9449 Millionen Franken zur Verfügung. Davon entfallen 6624 Millionen auf die SBB-Infrastruktur und 2825 Millionen auf die Infrastrukturen der Privatbahnen. Der grösste Teil davon sind Investitionsbeiträge (etwa 83 % bei der SBB, 78 % bei den Privatbahnen). Weil auf den Strecken der Privatbahnen, mit Ausnahme der BLS Netz AG, nur wenig Personenfern- und Güterverkehr abgewickelt wird und die durchschnittlichen Trassenpreiserlöse deshalb geringer ausfallen, ist der Anteil der Betriebsabgeltungen dort höher als bei der SBB-Infrastruktur.

Mit der Erhöhung des Zahlungsrahmens beziehungsweise des Verpflichtungskredits und mit der Anpassung des Trassenpreissystems ab 2013 stehen den Infrastrukturbetreiberinnen gegenüber den Jahren 2010–2012 deutlich mehr Mittel zur Verfügung. Zudem tragen die Infrastrukturbetreiberinnen durch Effizienzsteigerungen zur Minderung des Mittelbedarfs bei. Damit wird der geltend gemachte Mehrbedarf für die Substanzerhaltung der Eisenbahninfrastruktur finanziert. Die Aufstockungen des Zahlungsrahmens für die SBB-Infrastruktur und des Verpflichtungskredits für die Privatbahninfrastruktur zur Finanzierung des Mehrbedarfs in der Finanzrechnung des Bundes sind durch eine entsprechende Reduktion der Speisung des FinöV-Fonds zu kompensieren. In den Jahren 2013–2016 beträgt diese Reduktion 650 Millionen Franken. Gemäss aktueller Simulation hat dies keine Auswirkungen auf die laufenden FinöV-Projekte.

Die Priorität des Bundes bei den Leistungsvereinbarungen liegt bei der Substanzerhaltung. Die Mittel für Erweiterungsinvestitionen können aus diesem Grund nicht noch weiter erhöht werden. Eine weitere Erhöhung des Zahlungsrahmens beziehungsweise des Verpflichtungskredits für weitere Erweiterungsinvestitionen zulasten des FinöV-Fonds würde zu einer Verzögerung von Eisenbahngrossprojekten führen und wird daher vom Bundesrat abgelehnt.

Inhaltsverzeichnis

Übersicht	4016
1 Grundzüge der Vorlage	4020
1.1 Ausgangslage	4020
1.2 Inhalt der Vorlage	4020
1.2.1 Aufbau	4020
1.2.2 Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	4020
1.2.3 Controlling der Infrastrukturfinanzierung	4024
1.2.3.1 Controllingprozess	4024
1.2.3.2 Finanzierung der SBB-Infrastruktur	4027
1.2.3.3 Finanzierung der Privatbahninfrastruktur	4027
1.3 Ziele für die Eisenbahninfrastruktur 2013–2016	4027
1.3.1 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus	4028
1.3.2 Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes	4028
1.3.3 Optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten	4029
1.3.4 Verbesserung der Interoperabilität	4030
1.3.5 Erhöhung der Produktivität	4031
1.4 Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2013–2016	4032
1.4.1 Steuerung der SBB durch den Bund	4032
1.4.2 Inhalt der Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2013–2016	4034
1.4.3 Mittelbedarf für die SBB-Infrastruktur 2013–2016	4035
1.4.3.1 Mittelbedarf für Betrieb und Substanzerhaltung	4037
1.4.3.2 Mittelbedarf für Erweiterungen	4038
1.4.4 Entwicklung des Mittelbedarfs gegenüber der LV 11–12	4039
1.4.5 Finanzierung der bestellten Leistungen	4040
1.5 Leistungsvereinbarungen für Privatbahninfrastrukturen 2013–2016	4041
1.5.1 Fortführung des Finanzierungsmodells 2011–2012	4041
1.5.2 Mustervorlage Leistungsvereinbarung 2013–2016	4042
1.5.3 Abstimmung zwischen den Kantonen und Privatbahnen	4042
1.5.4 Steuerung über Zielvorgaben	4043
1.5.5 Mittelbedarf	4044
1.5.6 Finanzierung	4048
1.5.7 Vergleich Mittelbedarf – verfügbare Mittel	4049
1.6 Anhörung der Kantone	4051
1.6.1 Ergebnis der Anhörung	4051
2 Erläuterungen zu den Bundesbeschlüssen	4052
2.1 Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2013–2016	4052
2.2 Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der SBB für die Jahre 2013–2016	4052
2.3 Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der schweizerischen Privatbahnen für die Jahre 2013–2016	4052

3 Auswirkungen	4053
3.1 Auswirkungen auf den Bund	4053
3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden	4054
3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	4054
3.4 Regionalpolitische Auswirkungen	4054
3.5 Andere Auswirkungen	4054
4 Verhältnis zur Legislaturplanung	4055
5 Rechtliche Aspekte	4055
5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	4055
5.2 Vereinbarkeit mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz	4056
5.3 Erlassform	4056
5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse	4056
5.5 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes	4056
6 Abkürzungsverzeichnis Privatbahnen	4057
Anhänge	
1 Rechenschaftsbericht der SBB über die Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2011–2012	4059
2 Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2013–2016	4077
3 Muster der Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton/den Kantonen [...] und der Infrastrukturbetreiberin [XXX AG] für die Jahre 2013–2016	4097
Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2013–2016 (Entwurf)	4115
Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der SBB für die Jahre 2013–2016 (Entwurf)	4117
Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der schweizerischen Privatbahnen für die Jahre 2013–2016 (Entwurf)	4119

Botschaft

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage

Der zuverlässige und sichere Betrieb der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Die Erhaltung der bestehenden Infrastruktur in einem guten Zustand (Substanzerhaltung) und ihre Anpassung an die Bedürfnisse des Personen- und des Güterverkehrs erfordern erhebliche finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand.

Mit dieser Botschaft legt der Bundesrat die Ziele für die Entwicklung der vom Bund finanzierten beziehungsweise mitfinanzierten Eisenbahninfrastruktur der SBB und der übrigen konzessionierten Transportunternehmen (Privatbahnen) fest. Zugleich unterbreitet er den eidgenössischen Räten Beschlüsse über:

- die Genehmigung der in einer Leistungsvereinbarung (LV) für die Jahre 2013–2016 festgelegten Ziele für die SBB;
- die Bewilligung der für die Erreichung der Ziele in den Jahren 2013–2016 erforderlichen Finanzmittel (Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur, Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur).

1.2 Inhalt der Vorlage

1.2.1 Aufbau

Die Vorlage ist in fünf Hauptkapitel gegliedert.

Einleitend werden die Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Ziff. 1.2.2) und der Prozess des Controllings erläutert (Ziff. 1.2.3).

In einem zweiten Teil (Ziff. 1.3) werden die Zielsetzungen für den Betrieb und die Entwicklung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur, welche Einfluss auf die Prioritätensetzung bei den Investitionen haben, näher erläutert.

Das Konzept für die zielorientierte Steuerung der SBB, der Inhalt der LV SBB 13–16 und der Mittelbedarf werden in Ziffer 1.4 erläutert. Eine Übersicht über den von den Betreiberinnen der Privatbahninfrastrukturen gemeldeten Mittelbedarf findet sich in Ziffer 1.5.

1.2.2 Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

Getrennte Rechnungen für Verkehr und Infrastruktur

Mit Inkrafttreten der Bahnreform 1 am 1. Januar 1999 wurden alle Eisenbahnunternehmen verpflichtet, den abteilungsberechtigten Bereich Infrastruktur rechnerisch und organisatorisch von den Bereichen Personen- und Güterverkehr zu trennen und Spartenrechnungen zu führen.

Trassenpreis als Finanzierungsinstrument für die Infrastruktur

Die Sparte Infrastruktur erhält für die Benutzung der Infrastruktur ein Entgelt. Dieser Trassenpreis besteht aus einem Basispreis in der Höhe der Normgrenzkosten (der üblichen Grenzkosten einer zeitgemäss ausgerüsteten Strecke) und einem Beitrag an die Fixkosten der Infrastruktur (Deckungsbeitrag). Der Basispreis wird dabei durch verschiedene Faktoren, wie beispielsweise Tageszeit und Qualität der befahrenen Trasse, nachfragegerecht beeinflusst. Die Preise werden vom Bundesrat in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998¹ (NZV) bzw. vom Bundesamt für Verkehr (BAV) in den Ausführungsbestimmungen vom 7. Juni 1999² zur NZV (AB-NZV) festgelegt. Lediglich die Preise für Zusatzleistungen können gestützt auf Artikel 22 NZV von den Infrastrukturbetreiberinnen selbst bestimmt werden.

Die derzeitigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erlauben keine kostendeckenden Preise für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur. Um die verkehrspolitischen Ziele, insbesondere das Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr und die Grundversorgung im Personenverkehr nicht zu gefährden, lassen sich die Preise nur moderat erhöhen. Mit der im Jahr 2011 beschlossenen Teilrevision der NZV³ hat der Bundesrat eine Anpassung der Trassenpreise auf Beginn des Jahres 2013 beschlossen. Diese Massnahme hat insbesondere zwei Gründe: Einerseits musste festgestellt werden, dass der Basispreis um 200 Millionen Franken zu tiefe Erträge einbrachte, um die in Artikel 9b Absatz 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957⁴ (EBG) geforderte Deckung der Grenzkosten sicherzustellen. Andererseits steht sie in einem direkten Zusammenhang mit dem Konzept zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI). FABI setzt höhere Trassenpreise voraus; dadurch soll die Kundschaft stärker zur Finanzierung der Bahninfrastruktur beitragen.

Aufgrund der weiter steigenden Nachfrage beim Personenfernverkehr und der daraus zu erwartenden Erträge soll der Deckungsbeitrag für den Fernverkehr der SBB ab dem 1. Januar 2013 von 12 auf 13 Prozent der Verkehrserlöse erhöht werden. Auf den davon betroffenen Strecken steigen dementsprechend die Trassenpreiserlöse der Infrastrukturbetreiberinnen SBB, BLS Netz AG und Turbo, was zu einer Reduktion der abzugeltenden ungedeckten Kosten führt. Im bestellten regionalen Personenverkehr beträgt der Deckungsbeitrag ab dem 1. Januar 2013 8 Prozent der Verkehrserlöse (statt bisher 13 %).

Die Trassenpreiserlöse deckten 2010 41 Prozent des Betriebsaufwandes, unter Ausklammerung von Eigenleistungen für die Investitionsrechnung und Abschreibungen. Zusammen mit den Nebenerlösen ergab sich ein Kostendeckungsgrad (ohne Eigenleistungen und Abschreibungen) von 68 Prozent. Bei den einzelnen Unternehmen streut dieser von 9 Prozent (reine Güterbahn) bis 83 Prozent (Vorortsbahn), bei der SBB betrug er 73 Prozent. Mit der für 2013 in Kraft tretenden Erhöhung der Trassenpreise erhöht sich auch die Kostendeckung von 41 Prozent auf 48 Prozent.

1 SR 742.122
2 SR 742.122.4
3 AS 2011 4331
4 SR 742.101

Bestellung von Infrastrukturleistungen

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

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

Die notwendigen Mittel für Investitionen in die Substanzerhaltung der bestehenden Anlagen und für Anpassungen an den Stand der Technik und an die Erfordernisse des Verkehrs⁵ (z.B. Blockverdichtungen, Perronverlängerungen, Doppelspuren) erhalten die Bahnen auf zwei Wegen ebenfalls aus dem ordentlichen Budget. Zum einen wird ihnen der geplante Abschreibungsaufwand durch entsprechende A-Fonds-perdu-Zahlungen ausgeglichen. Zum andern werden für den darüber hinausgehenden Investitionsbedarf zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt. Die Darlehen verbleiben im Prinzip auf unbeschränkte Zeit im Unternehmen und müssen nur zurückbezahlt werden, wenn die damit finanzierten Anlagen nicht mehr dem Eisenbahnbetrieb dienen oder das Investitionsvolumen geringer ist als die Summe der Abschreibungen. Sie haben daher eigenkapitalähnlichen Charakter.

Entwicklung der Finanzierungsinstrumente

Bei der SBB Infrastruktur werden die Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge seit 1999 auf der Grundlage der Mittelfristplanung und des mittelfristigen Investitionsplans in einer auf vier Jahre bezogenen Leistungsvereinbarung festgelegt. Einzig für die Jahre 2011 und 2012 wurde eine Leistungsvereinbarung lediglich für die Dauer von zwei Jahren als Übergangslösung zur Harmonisierung mit der Legislaturperiode abgeschlossen. Seit 2011 erfolgt die Finanzierung der übrigen konzessionierten Eisenbahnunternehmen (Privatbahnen) gemeinsam mit den Kantonen ebenfalls über mehrjährige Leistungsvereinbarungen. Diese werden jeweils für denselben Zeitraum abgeschlossen wie die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB.

Bau und Betrieb der Kraftwerke für die Erzeugung des Bahnstroms und der Übertragungsleitungen sind nicht Bestandteil der abgeltungsberechtigten Infrastruktur. Diese Anlagen dürfen keine ungedeckten Kosten verursachen. Die Investitionen und die Betriebskosten müssen demnach über den Strompreis selber erwirtschaftet werden. Zur Gewährleistung einer zuverlässigen und effizienten Energieversorgung hat der Bund die SBB in der Leistungsvereinbarung 2011–2012 (LV SBB 11–12) mit der landesweiten Netzplanung und dem Bau, Betrieb und Erhalt der 132 kV/16,7-Hz-Bahnstromversorgung für das Normalspurnetz beauftragt.

Sonderfinanzierungen

Während Betrieb und Substanzerhaltung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur aus den mit dieser Botschaft beantragten allgemeinen Haushaltsmitteln (sogenannte ordentliche Infrastrukturfinanzierung) finanziert werden, erfolgen Netzerweiterun-

⁵ Vgl. Art. 3 Abs. 3 SBBG und Art. 51 Abs. 2 EBG

gen in der Regel über Sonderfinanzierungen. Seitens des Bundes konzentrieren sich diese derzeit auf den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) und den Infrastrukturfonds, aus dem Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur für den Agglomerationsverkehr finanziert werden können.

Eine weitere Finanzierungsquelle für die Eisenbahninfrastruktur ist der Zahlungsrahmen für Massnahmen im öffentlichen Verkehr zugunsten von Menschen mit Behinderungen.⁶ Beiträge aus diesem bis 2023 zur Verfügung stehenden Zahlungsrahmen werden jedoch nur für die vorzeitige behindertengerechte Anpassung von Anlagen gewährt, das heisst für Massnahmen an Bahnhöfen und Stationen, die nicht ohnehin bis 2023 erneuert werden müssen. Mit den objektbezogen gewährten Beiträgen, zum Beispiel für Teilerhöhungen von Perrons, können die jeweils kostengünstigsten Massnahmen zur Erfüllung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2002⁷ (BehiG) finanziert werden. Sollte sich im Einzelfall die Realisierung der Minimallösung in einer Gesamtbetrachtung als unwirtschaftlich erweisen oder sollte eine solche Minimallösung die Leistungsfähigkeit einer Station erheblich beeinträchtigen (z.B. Einschränkungen beim Rollmaterialeinsatz oder Behinderungen des Personenflusses), so kann das BAV die Realisierung ergänzender Massnahmen (z.B. vollständige Erhöhung der Perronkanten) aus Mitteln der ordentlichen Finanzierung bewilligen.

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

Neues Finanzierungsmodell (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur, FABI)

Am 6. September 2010 wurde die Volksinitiative des VCS «Für den öffentlichen Verkehr» mit rund 140 000 gültigen Stimmen eingereicht. Der Bundesrat lehnt diese Initiative ab, anerkennt jedoch das Ziel einer gesicherten Finanzierung der Bahninfrastruktur und stellt der Volksinitiative die Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) als direkten Gegenentwurf gegenüber. Er hat die entsprechende Botschaft am 18. Januar 2012⁸ dem Parlament unterbreitet.

Mit der Vorlage FABI wird eine Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur angestrebt. Neu sollen die Vorteile einer Fondsfinanzierung mit einem Bahninfrastrukturfonds (BIF) auf die gesamte Bahninfrastruktur übertragen werden. Der BIF ist unbefristet und stellt die Mittel des Bundes für Betrieb, Substanzerhaltung und Ausbau des Bahnnetzes sicher.

Betrieb und Substanzerhaltung sowie einzelne, kleinere Erweiterungen, die im Rahmen von Erneuerungsprojekten realisiert werden, sollen nach wie vor über mehrjährige Leistungsvereinbarungen finanziert werden. Die Leistungsvereinbarungen für die Jahre 2013–2016 werden analog zu den LV 11–12 abgeschlossen. Damit ein Übergang zum neuen Finanzierungsmodell möglich ist, sollen möglichst viele über die LV finanzierte Erweiterungen innerhalb der LV-Periode 2013–2016 abgeschlossen werden.

6 BBl 2003 8115

7 SR 151.3

8 BBl 2012 1577

1.2.3 Controlling der Infrastrukturfinanzierung

1.2.3.1 Controllingprozess

Im EBG sind im 6. Kapitel die Grundsätze, die Voraussetzungen, das Leistungsangebot und das Bestellverfahren sowie die finanzielle Aufteilung der Finanzierung der Infrastruktur zwischen Bund und Kantonen festgelegt. Auf Verordnungsstufe werden die Bestimmungen zur Infrastrukturfinanzierung in der Verordnung vom 4. November 2009⁹ über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) konkretisiert. Mit der KFEV werden die Instrumente für die Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen und der SBB (mehrjährige Leistungsvereinbarungen) weitgehend angeglichen. Grundlage bildet ein einheitliches Controllingverständnis.

Controllingverständnis

Das englische Verb «to control» wird im Deutschen in der Regel mit «kontrollieren» übersetzt. Dabei umfasst der Begriff in der englischen Sprache weit mehr. Demnach wird der Begriff «Controlling» als Beherrschung, Lenkung, Steuerung, Regelung von Prozessen verstanden.

Auch in der Verwaltungsführung besteht ein breites Verständnis von Controlling. Gestützt auf Artikel 21 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung vom 25. November 1998¹⁰ wird Controlling als ein Führungsmittel zur prozessbegleitenden Steuerung der Zielerreichung verstanden, das heisst als ein umfassendes Führungs- und Steuerungskonzept.

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

Mit Artikel 1 des Subventionsgesetzes vom 6. Oktober 1990¹¹ (SuG) wird festgelegt, dass Finanzhilfen und Abgeltungen des Bundes unter anderem nur gewährt werden, wenn sie ihren Zweck auf wirtschaftliche und wirkungsvolle Art erreichen. Das Controlling der Infrastrukturfinanzierung konzentriert sich daher sowohl auf die Erreichung der angestrebten Ziele (Effektivität) als auch auf die Wirtschaftlichkeit bei der Erreichung dieser Ziele (Effizienz).

Controllingprozess der Infrastrukturfinanzierung

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

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

- Planung der Infrastrukturbestellung und Finanzierungsvereinbarung,
- Berichterstattung über die Leistungserbringung durch das Eisenbahnunternehmen,

⁹ SR 742.120

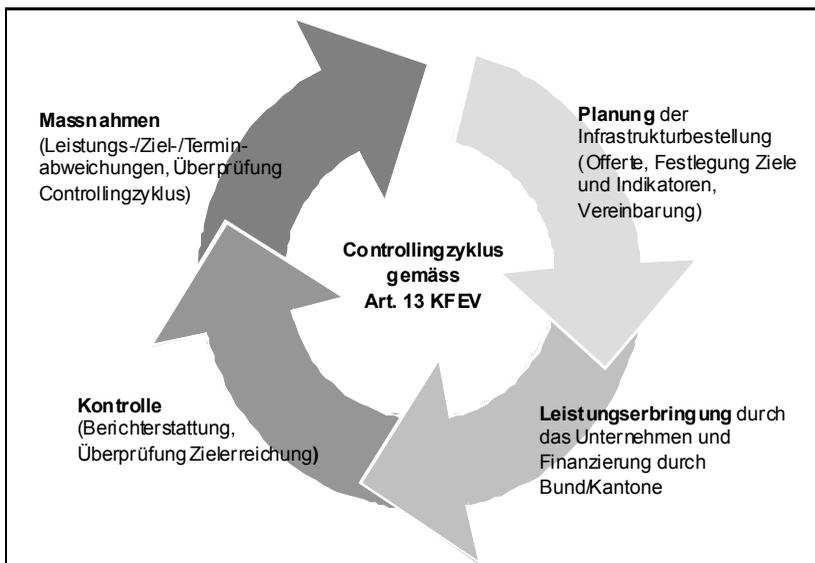
¹⁰ SR 172.010.1

¹¹ SR 616.1

- Überprüfung der Leistungserbringung und Zielerreichung,
- Ergreifen von Massnahmen bei Abweichungen.

Abbildung 1

Controllingregelkreis der Infrastrukturfinanzierung



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

Die Planung der Infrastrukturbestellung basiert auf der Finanzplanung des Bundes beziehungsweise der Kantone und auf den verbindlichen Offerten der Eisenbahnunternehmen (Art. 15 KFEV). Die einzureichenden Offertunterlagen umfassen die Umschreibung des Leistungsangebotes, die Mittelfristplanung, den Investitionsplan, die auf der Basis der Mittelfristplanung berechneten Indikatoren zur Leistungsmessung und gegebenenfalls die Begründungen für die Abweichungen gegenüber bisherigen Planungen (Art. 19 KFEV). Die Anforderungen an die Mittelfristplanung sind in der Verordnung des UVEK vom 18. Januar 2011¹² über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) näher beschrieben.

Der Qualität der Mittelfristplanungen der Unternehmen kommt eine entscheidende Bedeutung zu, da die vereinbarten Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge während der Laufzeit einer Leistungsvereinbarung – zum Beispiel aufgrund geringerer Trassenpreiserlöse infolge geringerer Nachfrage oder Erträge im Personenverkehr – nachträglich nicht geändert werden können. Die abschliessende Festlegung der Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge für einen mehrjährigen Zeitraum fördert zudem den haushälterischen Umgang mit den zur Verfügung stehenden

¹² SR 742.221

Mitteln und setzt Anreize für die Verbesserung der Produktivität des Unternehmens. Die Unternehmen weisen allfällige Gewinne der Spezialreserve gestützt auf Artikel 67 EBG zu und können diese Mittel im Folgejahr für zusätzliche Unterhaltmassnahmen oder zusätzliche Infrastrukturinvestitionen verwenden. Damit schafft das Finanzierungsinstrument auch ausreichend Flexibilität für die Infrastrukturbetreiberinnen.

Zur Planung im weiteren Sinn gehört auch die Abstimmung der Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung. Hierfür sollen unter der Leitung des BAV regelmässige regionale Koordinationstreffen mit den beteiligten Bestellern von Infrastruktur- und Verkehrsleistungen und den involvierten Bahnunternehmen (Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen) stattfinden.

Im Ergebnis der Planung liegt eine Finanzierungsvereinbarung (Art. 20 KFEV) vor, auf deren Basis die Eisenbahnunternehmen die bestellten Leistungen erbringen. Diese Vereinbarung wird nun auch bei den Privatbahnen «Leistungsvereinbarung» genannt. Damit wird verdeutlicht, dass das Controlling der Infrastrukturfinanzierung von SBB und den übrigen Infrastrukturbetreiberinnen auf einheitlichen Grundsätzen und Instrumenten basiert. Die Unternehmen richten ihre operativen Tätigkeiten an den festgelegten qualitativen und quantitativen Zielen aus. Die Unternehmen sind für die Erreichung dieser Ziele selber verantwortlich. Dazu gehört auch, dass sie die Prioritätensetzung ihrer Investitionsplanung an den vereinbarten Zielvorgaben ausrichten. Die Ziele und Indikatoren sind für alle Eisenbahnunternehmen auf einheitlicher Basis festzulegen. Damit wird eine zielgerechte Steuerung des Gesamtprozesses der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes gewährleistet. Zudem ermöglicht dies Quervergleiche zwischen den Unternehmen.

Die Unternehmen berichten gestützt auf Artikel 22 KFEV regelmässig, das heisst mindestens halbjährlich, schriftlich über die Erreichung der Zielvorgaben und den Stand der vereinbarten Investitionsprojekte. Die Berichterstattung ist auf zentrale führungsrelevante Kernaussagen zu begrenzen und möglichst auf den unternehmensinternen Berichts- und Führungsrhythmus abzustimmen. Die Berichterstattung wird um einen regelmässigen Informationsaustausch zwischen Bestellern und Unternehmen ergänzt.

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

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

Gestützt auf Artikel 22 Absatz 4 KFEV kann das BAV Massnahmen anordnen, wenn die bestellten Leistungen nicht erbracht, Zielvorgaben nicht erreicht oder die festgelegten Fristen nicht eingehalten werden. Es ist auch dazu berechtigt, finanzielle Leistungen zurückzufordern.

1.2.3.2 Finanzierung der SBB-Infrastruktur

Seit 1999 werden der Betrieb und die zeitgemässe Substanzerhaltung der SBB-Infrastruktur über mehrjährige Leistungsvereinbarungen finanziert. Gestützt auf Artikel 49 Absatz 3 EBG finanziert der Bund die Infrastruktur von nationaler Bedeutung allein. Gestützt auf Artikel 3 Absatz 4 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998¹³ über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) ist eine Mitfinanzierung von Investitionen und Leistungen der SBB durch Dritte wie z.B. Kantone möglich sofern diese Begehren stellen, die nicht Artikel 3 Absatz 3 SBBG entsprechen. Das System der Leistungsvereinbarung hat sich grundsätzlich bewährt und wird seit 2011 auch für die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur angewendet.

1.2.3.3 Finanzierung der Privatbahninfrastruktur

Bei der Finanzierung der Privatbahninfrastruktur erfolgte per 2011 der Übergang von der einjährigen zur mehrjährigen Finanzierung. Nach einer Übergangsphase mit zweijährigen Leistungsvereinbarungen erfolgt ab 2013 die vollständige Angleichung an das Finanzierungssystem der SBB Infrastruktur mit vierjährigen Leistungsvereinbarungen. Mit Ausnahme der Strecken von nationaler Bedeutung werden die Leistungen von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt.

1.3 Ziele für die Eisenbahninfrastruktur 2013–2016

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

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

Aus diesem generellen Ziel lassen sich mehrere Einzelziele ableiten. Diese werden im Folgenden näher beleuchtet. Dabei ist stets zu beachten, dass die Eisenbahninfrastruktur nie einem Selbstzweck dienen kann, sondern möglichst optimal auf den Verkehr abgestimmt werden muss, der auf ihr abgewickelt werden soll.

Mit der Bestellung des Betriebs und der Substanzerhaltung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2013–2016 verknüpft der Bund konkret die Erwartung, dass folgende Ziele erreicht werden:

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

¹³ SR 742.31

1.3.1 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus

Der Bundesrat erwartet von den Infrastrukturbetreiberinnen, dass sie ein hohes Sicherheitsniveau im Schweizer Schienenverkehr gewährleisten. Unter Berücksichtigung des wirtschaftlich und finanziell Tragbaren, der technischen Normen und Sicherheitsvorschriften sowie des Gefährdungspotenzials soll dieses Sicherheitsniveau mit geeigneten Massnahmen optimiert werden. Dabei gilt es, insbesondere die folgenden Zielsetzungen zu erreichen:

- Ein hoher Schutz vor Zugskollisionen und Entgleisungen ist gewährleistet.
- Eine hohe Sicherheit des Personals ist gewährleistet.
- Das Sicherheitsniveau in bestehenden Eisenbahntunnels wird im Rahmen der Substanzerhaltungsprogramme auf den anerkannten Stand der Technik gebracht.
- Die Sanierungsprogramme für die Bahnübergänge sind abzuschliessen, sodass Ende 2014 (innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Frist) alle Bahnübergänge gesetzeskonform sind.
- Im Bereich des Zugangs zu Perrons und des Aufenthalts auf diesen wird im Rahmen von Um- und Neubauten ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet.¹⁴
- Risiken aus Altlasten und aus Störfällen werden so reduziert, dass sie den gesetzlichen Vorgaben genügen.

Zudem sind die Unternehmen verpflichtet, ein umfassendes Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystem (SMS) zu betreiben. Die Infrastrukturbetreiberinnen beachten die Vorgaben zum SMS der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit¹⁵. Das BAV überprüft im Rahmen seiner Sicherheitsaufsicht die Funktionsfähigkeit des SMS in der Praxis. Bei bedeutenden Bauvorhaben am Bahnstromnetz erarbeiten die Infrastrukturbetreiberinnen zudem (Gesamt-) Schutzkonzepte.

1.3.2 Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes

Die Infrastrukturbetreiberinnen gewährleisten unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit mit geeigneten Massnahmen eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit des Netzes. Es gelten insbesondere folgende Zielsetzungen:

- ¹⁴ Die Umsetzung von Ausgleichsmassnahmen und Anlagensanierungen für die Ausgestaltung des sicheren Bereichs auf Perrons sind 2013 zwischen Infrastrukturbetreiberin und BAV abzustimmen. Rechtliche Grundlage bildet die Ausführungsbestimmung zur EBV zu Art. 21, AB 21.2, Ziffer 5.
- ¹⁵ Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturen und die Sicherheitsbescheinigung, ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44; zuletzt geändert durch Richtlinie 2009/149/EG der Kommission vom 27. Nov. 2009, ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65.

- optimale Dimensionierung des Netzes,
- Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs zur Bahn,
- eine möglichst hohe Verfügbarkeit des Netzes.

Die Infrastrukturanlagen und insbesondere die Anlagen im Zugang zur Bahn sind auf die jeweiligen Anforderungen der Kunden, das heisst der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Personen- und im Güterverkehr, zu dimensionieren. Die regelmässig auf dem jeweiligen Netz der Infrastrukturbetreiberinnen verkehrenden EVU werden regelmässig und diskriminierungsfrei in die Planungsprozesse zur Dimensionierung einbezogen. Eine besondere Verantwortung haben die Infrastrukturbetreiberinnen bei der Integration der Bedürfnisse des Güterverkehrs, da die künftigen Angebotsentwicklungen im Güterverkehr wegen den eher kurzen Planungshorizonten der EVU und dem freien Marktzugang schwieriger abzubilden sind.

Zur Aufgabe der Infrastrukturbetreiberinnen gehört insbesondere die Überprüfung der Dimensionierung und der bedarfsgerechten Ausstattung der Anlagen im Zugang zur Bahn im Personen- und im Güterverkehr. Eine besondere Bedeutung hat hierbei die Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs zur Bahn gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz.

Neben der adäquaten Dimensionierung der Anlagen ist für die Leistungsfähigkeit des Netzes eine hohe Verfügbarkeit des Netzes entscheidend. Die Infrastrukturbetreiberinnen haben dafür zu sorgen, dass die Infrastrukturanlagen eine angemessene Qualität in der Anlagensubstanz aufweisen, damit eine hohe Verfügbarkeit der Anlagen und eine möglichst stabile Verkehrsabwicklung gewährleistet werden. Trotz Zunahme der Netzauslastung sollen die Auswirkungen von Störungen auf den Betriebsablauf auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden. Zudem sind Einschränkungen der Verfügbarkeit wie beispielsweise notwendige Streckensperrungen aufgrund von Bauarbeiten frühzeitig bekannt zu geben. Erfolgt dies nicht rechtzeitig, so trägt die Infrastrukturbetreiberin die Mehrkosten für Ersatzbeförderungen oder Umleitungen.¹⁶

1.3.3 Optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten

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

Artikel 9a EBG verpflichtet die Eisenbahnunternehmen zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur. Ein wichtiger Prozess zur Einhaltung dieser gesetzlichen Vorgabe ist die Vergabe der verfügbaren Trassen an die EVU. Die Infrastrukturbetreiberinnen sorgen für eine optimale Zuteilung von Trassen an die interessierten Unternehmen oder stellen der Trassenvergabestelle die für eine optimale Zuteilung der Kapazitäten erforderlichen Grundlagen zur Verfügung. Eine Besprechung mit den Fachdiensten der EU-Kommission hat gezeigt, dass die im

¹⁶ Die rechtliche Grundlage bildet Art. 11b NZV.

Rahmen der Vernehmlassung zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 vom Bundesrat vorgeschlagene Lösung einer Trassenvergabestelle in Form einer öffentlich-rechtlichen Anstalt, insbesondere deren vorgesehene Kompetenzen für eine Übernahme der betreffenden EU-Richtlinie noch nicht ausreichen wird. Um die künftige Ausgestaltung der Trassenvergabestelle oder die organisatorische und rechtliche Weiterentwicklung von Infrastruktur und Verkehr zu untersuchen, wurde vom UVEK eine Expertengruppe eingesetzt. Diese Expertengruppe soll bis 2012 eine umfassende Analyse vorlegen. Ziel ist es, gestützt auf die Ergebnisse eine Vernehmlassungsvorlage zu erarbeiten.

Zudem soll für die potenziellen Nutzerinnen und Nutzer die Transparenz über die effektive Nutzung der Infrastruktur verbessert werden, indem die Infrastrukturbetreiberinnen neben den relevanten technischen Parametern der Infrastrukturanlagen auch deren Belegung gemäss dem aktuellen Netzfahrplan auf dem Internet zugänglich machen.

1.3.4 Verbesserung der Interoperabilität

Mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2 übernimmt die Schweiz die Vorschriften der EU zur Interoperabilität (vgl. Botschaft vom 20. Oktober 2010¹⁷). Die Interoperabilität schafft Voraussetzungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber der Strasse und vereinfacht so den Warenaustausch mit unserer wichtigsten Handelspartnerin, 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. Aufgrund ihrer Verlagerungspolitik und des Ziels 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. Die Unternehmen fördern im Rahmen ihrer Erneuerungs- und Ausbauprogramme die Interoperabilität mit den Infrastrukturen anderer Infrastrukturbetreiberinnen im In- und Ausland und schaffen optimale Übergangsverhältnisse.

Wichtig für die Interoperabilität ist die Migration der bestehenden Zugsicherungen (SIGNUM/ZUB) auf das auf europäischer Ebene standardisierte System ETCS (European Train Control System). Zu diesem Zweck werden die bestehenden streckenseitigen Zugsicherungssysteme SIGNUM und ZUB 121 durch EuroZUB und EuroSignum und ETCS Level 1 Limited Supervision abgelöst. Die BAV-Strategie sieht in einer ersten Phase die Migration des Normalspurnetzes zu ETCS Level 1 Limited Supervision (ausgenommen Zahnradstrecken und Strecken mit ETCS Level 2) vor. Bis Ende 2015 sind die Nord–Süd-Achsen und bis Ende 2017 das restliche Normalspurnetz umzurüsten.

Mit ETCS Level 2 (L2) werden in der Schweiz seit 2007 die BAHN 2000 Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und die Lötschberg-Basisstrecke mit einer sehr hohen Zuverlässigkeit betrieben. Die Zuläufe zum Gotthard- und zum Ceneri-Basistunnel (Pollegio Nord – Castione Nord, Brunnen – Altdorf-Rynächt) werden

¹⁷ BBl 2011 911

ebenfalls mit ETCS L2 ausgerüstet. Ab 2025 wird ETCS L2 sukzessive auf das ganze Normalspurnetz ausgedehnt. Im Rahmen einer Erstanwendung von ETCS L2 auf konventionellen Strecken wird die Strecke Pully – Simplon mit ETCS L2 ausgerüstet und ab 2015 etappiert in Betrieb genommen. SBB Infrastruktur erarbeitet als Systemführerin für ETCS einen Migrationsplan ETCS L2.

Auch bei den Schmalspurbahnen wird eine gewisse Einheitlichkeit der Zugsicherung angestrebt. Hier geht es weniger um eine Erleichterung für den täglichen Betrieb als vielmehr um eine Kostensenkung bei den Ausrüstungen und um vereinfachte Fahrzeugtausche zwischen den Netzen, nicht zuletzt wenn es um spezialisierte Fahrzeuge für Bau und Unterhalt der Infrastruktur geht.

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

In den LV werden weitere unternehmensspezifische Ziele bzw. Systemführungsleistungen festgelegt:

- Die SBB Infrastruktur trägt als Systemführerin ETCS die Verantwortung für die technische und betriebliche Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie sorgt für den Aufbau und Erhalt des dafür erforderlichen Knowhows.
- Die SBB Infrastruktur betreibt und entwickelt das GSM-R-Netz Schweiz.
- Weitere unternehmensspezifische Ziele werden jeweils separat festgelegt.

1.3.5 Erhöhung der Produktivität

Als Besteller erwartet der Bund, dass die Unternehmen die vereinbarten Ziele möglichst effizient, das heisst zu den geringstmöglichen Kosten, erreichen. Angesichts der steigenden Netzauslastung und des Ausbaus der Infrastruktur ist eine absolute Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten sowie der Kosten für die Erneuerung nicht realistisch. Das Ziel richtet sich daher auf die Erhöhung der Produktivität im Betrieb und Unterhalt, das heisst auf die Reduktion der Kosten je Leistungseinheit wie Zug- oder Bruttotonnenkilometer. Zudem sollen die Einheitskosten beispielsweise in der Oberbauerneuerung gesenkt oder auf einem geringen Niveau stabil gehalten werden.

Hierzu gehört auch, dass die Infrastrukturbetreiberinnen in allen Bereichen der Sicherheit (Security, Safety) langfristig kostengünstigere Massnahmen prüfen und diese einführen, ohne das hohe Sicherheitsniveau insgesamt zu gefährden.

Durch die Erhöhung der Produktivität in Betrieb und Substanzerhaltung erhöhen die Infrastrukturbetreiberinnen die Effizienz der von den Bestellern gewährten Subventionsmittel.

Der Bund erwartet zudem, dass die Infrastrukturbetreiberinnen einen Beitrag zu einer nachhaltigen, effizienten Ressourcennutzung, insbesondere zur Erhöhung der Energieeffizienz und zur Reduktion der Umweltbelastung, leisten.

Die Unternehmen gewährleisten die Transparenz gegenüber den Bestellern durch die Vorlage gesonderter Rechnungen für die Sparte Infrastruktur sowie für einzelne Strecken und Knoten ihres Netzes.

Der Bundesrat erwartet, dass die Unternehmen bei der Bewirtschaftung der Infrastruktur darauf achten, dass die Nutzung der gesamten Schweizer Schieneninfrastruktur optimiert werden kann. Insbesondere suchen die Infrastrukturbetreiberinnen die Zusammenarbeit, um Materialbeschaffungen, Unterhaltsverträge und Energiekäufe gemeinsam zu realisieren.

1.4 Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2013–2016

1.4.1 Steuerung der SBB durch den Bund

Das Parlament legt die Rahmenbedingungen fest

Das Parlament hat 1999 mit der Bahnreform und der Gründung der spezialgesetzlichen SBB AG einen neuen Ordnungsrahmen geschaffen. Gestützt auf Artikel 8 SBBG obliegen dem Parlament die Genehmigung der LV und der Beschluss über den Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur.

Der Bundesrat steuert als Alleinaktionär

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

Der Verwaltungsrat führt über strategische Zielvorgaben

Der Verwaltungsrat der SBB ist für die strategische Führung des Unternehmens verantwortlich. Dazu gehören die Umsetzung der vom Parlament genehmigten Leistungsvereinbarung und die Erreichung der in der Regel alle vier Jahre vom Bundesrat erlassenen strategischen Ziele für die SBB (Eignerstrategie).

Das BAV steuert über die Bestellung von Leistungen

Unabhängig von seiner Verantwortung als Alleinaktionär der SBB (Eignerrolle) agiert der Bund – gleich wie bei allen anderen Bahnunternehmen – als Besteller von Infrastrukturleistungen (Bestellerrolle). Gemäss Artikel 13 KFEV ist das BAV verantwortlich für das Controlling der Infrastrukturfinanzierung. Gleich wie bei den Privatbahnen (vgl. Ziff. 1.2.3.3) beruht die Infrastrukturbestellung in der Leistungsvereinbarung mit der SBB auf Artikel 49 EBG. Gemäss dessen Absatz 3, finanziert der Bund Strecken von nationaler Bedeutung allein. Wie in Ziffer 1.2.3 bereits

dargestellt, basiert das Controlling der Infrastrukturfinanzierung seitens des BAV auf der Steuerung mit Zielvorgaben. Die operativen Entscheidungen über die Wahl der für die Zielerreichung erforderlichen konkreten Massnahmen – und damit auch die Folgen von Zielverfehlungen – liegen allein im Verantwortlichkeitsbereich der SBB. Gestützt auf das Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009¹⁸ und die Verordnung vom 11. November 2009¹⁹ über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs bestellt und finanziert der Bund gemeinsam mit den Kantonen bei der SBB auch die Regionalverkehrsleistungen. Diese Bestellung erfolgt wie bei allen andern Transportunternehmen gestützt auf linienweise Offerten mittels jährlichen – ab 2014 mittels zweijährlichen – Angebotsvereinbarungen. Gestützt auf das Gütertransportgesetz vom 19. Dezember 2008²⁰ und die Verordnung vom 4. November 2009²¹ über die Förderung des Bahngüterverkehrs bestellt der Bund wie bei anderen Transportunternehmen mittels jährlicher Abgeltungsvereinbarungen bei der SBB Cargo AG Leistungen des kombinierten Verkehrs und des Einzelwagenladungsverkehrs.

Rechtsnatur der Leistungsvereinbarung Bund–SBB

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

- die gemeinsame Festlegung der Ziele für die SBB,
- die Bestellung von Leistungen im Infrastrukturbereich.

Verfahren zum Abschluss der Leistungsvereinbarung

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

Verfahren zur Änderung der Leistungsvereinbarung

Für die Bestellung im Infrastrukturbereich hat die LV rechtlich den Charakter eines Subventionsvertrags. Als Besonderheit ist hervorzuheben, 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, so führt dies in der Regel auch zu einer Änderung der LV (Umfang des bestellten Angebots).

18 SR 745.1

19 SR 745.16

20 SR 740.1

21 SR 740.12

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. Da die LV 11–12 als Übergangslösung nur zwei Jahre dauerte, umfasst der Bericht der SBB für das Jahr 2011 nur Prognosewerte. Für 2012 liegen Budgetwerte oder aktuellste Schätzungen zugrunde. Der Bericht ist dieser Botschaft als Anhang 1 beigelegt.

1.4.2 Inhalt der Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2013–2016

Die LV SBB 13–16 wurde gegenüber der LV SBB 11–12 nicht wesentlich geändert. Sie besteht aus den gleichen sieben Abschnitten und enthält im Gegensatz zu den LV mit den Privatbahnen einen Abschnitt zu den Zielen für die SBB (Eigenerziele). Im Folgenden werden die Änderungen gegenüber der LV 11–12 zusammengefasst.

Der 2. Abschnitt enthält die Ziele für die SBB. Der Bundesrat legt basierend auf der LV seine strategischen Ziele für die SBB für vier Jahre fest. Gegenüber der LV 11–12 wurde der 2. Abschnitt gekürzt. Statt einzelner Artikel zur strategischen Ausrichtung der einzelnen Divisionen wurde die strategische Ausrichtung der Divisionen der SBB in Artikel 6 zusammengefasst. Änderungen gab es zudem in Artikel 7 (Finanzielle Ziele), Artikel 8 (Gewährung von Darlehen durch den Bund) und Artikel 10 (Sicherheit). Basierend auf der ausnahmsweise nur zweijährigen LV 11–12 wurden die strategischen Ziele des Bundesrates für die SBB für 2011–2014 festgelegt. Aufgrund der Anpassungen der Ziele in der LV 13–16 werden die strategischen Ziele 2011–2014 überprüft und allenfalls angepasst.

Die Ziele für das Infrastrukturangebot werden im 3. Abschnitt konkretisiert und sind abgestimmt mit den Zielen für das Infrastrukturangebot der Privatbahnen (vgl. Ziff. 1.3). Ergänzungen gab es in Artikel 13 Buchstaben b und e hinsichtlich der Umsetzung von Ausgleichsmassnahmen und Anlagensanierungen für die Ausgestaltung des sicheren Bereichs auf Perrons. Neu wird in Artikel 16 festgelegt, dass SBB Infrastruktur im Rahmen der Substanzerhaltung ETCS L2 ab 2025 sukzessive auf das ganze Normalspurnetz ausweitet. Zudem wird festgelegt, auf welchen Strecken bereits vor 2025 ETCS L2 zur Anwendung kommt. Die SBB wird als Systemführerin ETCS verpflichtet, einen Migrationsplan ETCS L2 bis Januar 2013 zu erarbeiten und mit dem BAV abzustimmen. In Artikel 17 wurde neu aufgenommen, dass bei allen Investitionsentscheiden die Optimierung der Investitions- und Folgekosten für Infrastruktur und Verkehr anzustreben ist. Darüber hinaus soll die SBB einen Beitrag für eine nachhaltige, effiziente Ressourcennutzung leisten, insbesondere zur Erhöhung der Energieeffizienz und zur Reduktion der Umweltbelastung. Zudem wird vereinbart, dass die SBB in allen Bereichen der Sicherheit (Security, Safety) langfristig kostengünstigere Massnahmen prüft und diese einführt, ohne das hohe Sicherheitsniveau insgesamt zu gefährden.

Im 4. Abschnitt werden die bestellten Leistungen konkretisiert und insbesondere auch die mit der LV finanzierten Erweiterungsinvestitionen (vgl. Ziff. 1.4.3.2) aufgelistet. Die über das Netz der SBB hinausgehenden Leistungen bei der Informationsplattform zur Kundeninformation wurden dahingehend ergänzt, dass die Kommunikation über normierte Schnittstellen erfolgen soll, aber auch eine Online-

Abfragemöglichkeit zur Verfügung gestellt werden muss (Art. 22 Bst. e). Die SBB ist Systemführerin öffentlicher Verkehr Schiene im Ereignisfall. Dies wurde in Artikel 22 Buchstabe j ergänzt. Neu wird Artikel 26 zur Verwendung nicht investierter Finanzmittel eingefügt. Das BAV und die SBB legen die Verwendung gemeinsam schriftlich fest. Mit der Weiterführung der bereits in der LV 11–12 vereinbarten Erweiterungsinvestitionen sind bereits mehr als 500 Millionen Franken in der LV 13–16 gebunden. Zudem werden zusätzliche Erweiterungen in Höhe von insgesamt rund 120 Millionen Franken in Artikel 27 aufgenommen. Eine Aufnahme weiterer Erweiterungsinvestitionen ist aufgrund des Mehrbedarfs für die Substanzerhaltung und der Höhe der verfügbaren Mittel nicht möglich.

Der 5. Abschnitt (Bereitstellung der Mittel) und der 6. Abschnitt (Controlling) blieben weitestgehend unverändert. Eine Änderung der LV (7. Abschnitt) ist gestützt auf Artikel 36 möglich. Artikel 36 wurde an die Bestimmung in der LV 07–10 angepasst. Im Anhang zur LV 13–16 werden die konkreten Kennzahlen zur Messung der Zielerreichung festgelegt. Die konkreten Zielwerte für die einzelnen Jahre werden mit der SBB abgestimmt.

1.4.3 Mittelbedarf für die SBB-Infrastruktur 2013–2016

Die Inbetriebnahme neuer Infrastruktur, die höhere Auslastung des Netzes, der Einsatz schnellerer und schwererer Züge, aber auch hohe Anforderungen an die Verfügbarkeit des Netzes haben zu einem höheren Mittelbedarf für Betrieb und Substanzerhaltung der SBB-Infrastruktur geführt. Das BAV hat gestützt auf eine Zweitmeinung zum SBB Netzaudit 2009 bestätigt, dass künftig mehr Mittel für die Substanzerhaltung der SBB-Infrastruktur und den Abbau eines Nachholbedarfs nötig sind, um die SBB-Infrastruktur auch künftig in gutem Zustand zu erhalten. Auch der aktuelle SBB Netzzustandsbericht 2010 zeigt für die künftigen Jahre gegenüber 2010 einen deutlich höheren Mittelbedarf auf.

Vor diesem Hintergrund wurde entschieden, dass sowohl durch Anpassung der Trassenpreise (Erhöhung des Deckungsbeitrags im Personenfernverkehr im Jahr 2011 und Anpassung an die Normgrenzkosten im Jahr 2013, vgl. Ziff. 1.2.2) als auch durch Erhöhung des Zahlungsrahmens zur LV 13–16 der SBB Infrastruktur sukzessive mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden. Durch die schrittweise Erhöhung der verfügbaren Mittel soll der SBB Infrastruktur ein kontinuierlicher Hochlauf bei den Ressourcen ermöglicht werden. Die Zweitmeinung zum Netzaudit 2009 kam zu dem Ergebnis, dass gegenüber 2010 bis zu 500 Millionen Franken pro Jahr mehr zur Verfügung gestellt werden sollen. Zudem trägt die SBB durch Effizienzsteigerungsmassnahmen von jährlich etwa 250 Millionen Franken im Jahr 2016 gegenüber 2009 zur Verminderung des gestiegenen Mittelbedarfs bei. Gleichzeitig wurde vereinbart, eine gemeinsame enge Überwachung des Netzzustandes einzuführen. Letzteres wurde durch Aufnahme neuer Kennzahlen zum Netzzustand in die LV 11–12 und der Verpflichtung, den jährlichen Netzzustandsbericht der SBB an das BAV weiterzugeben, bereits teilweise umgesetzt.

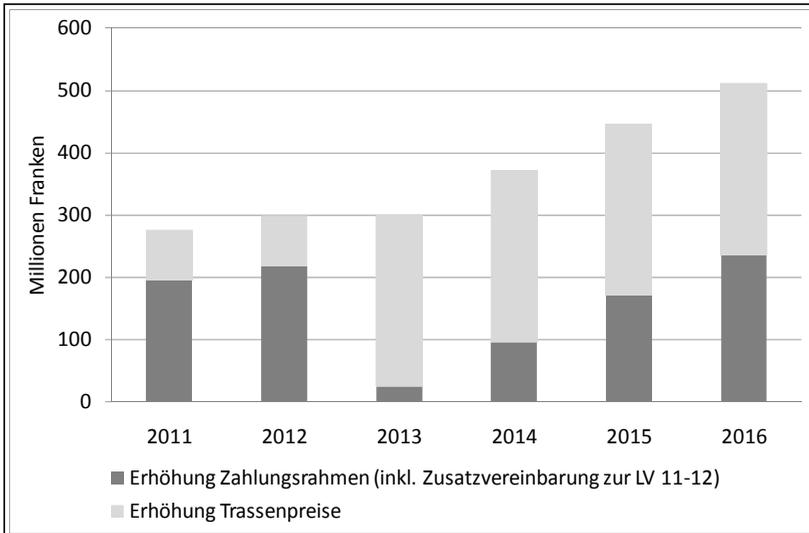
Die SBB hat gemäss ihren aktuellen Planungen einen Zahlungsrahmen zur LV 13–16 von rund 6800 Millionen Franken für den Betrieb, die Substanzerhaltung und die Weiterführung der bereits mit der LV 11–12 vereinbarten Erweiterungsinvestitionen sowie zusätzlichen Erweiterungen beantragt. Hierbei bereits berücksichtigt sind die Effizienzsteigerungsmassnahmen von SBB Infrastruktur, Priorisierungen

beim Mehrbedarf in der Substanzerhaltung sowie ein langsamerer Abbau des Nachholbedarfs. Für die Weiterführung der bereits mit der LV 11–12 bestellten Erweiterungen besteht ein Mittelbedarf für 2013–2016 von etwa 500 Millionen Franken. Darüber hinaus benötigt die SBB gemäss ihren Planungen etwa 320 Millionen Franken für zusätzliche Erweiterungsinvestitionen, d.h. insgesamt 820 Millionen Franken für Erweiterungsinvestitionen für vier Jahre.

Gestützt auf die Ergebnisse der Zweitmeinung und vor dem Hintergrund des Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur 2011–2012²² hat der Bundesrat eine weitere sukzessive Erhöhung der verfügbaren Mittel für die SBB Infrastruktur für die Jahre 2013–2016 beschlossen. Den vom Bundesrat beschlossenen Finanzplanungen des Bundes (Legislaturfinanzplan 2013–2015) liegt ein Zahlungsrahmen zur LV 13–16 von 6624 Millionen Franken zugrunde. Die jährlichen Beiträge des Bundes, d.h. Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge, werden in den Jahren 2013–2016 sukzessive erhöht, damit ein kontinuierliches Hochfahren der Ressourcen sichergestellt werden kann. Gegenüber 2010 werden der SBB Infrastruktur im Jahr 2016 etwa 510 Millionen Franken mehr Mittel für Betrieb und Substanzerhaltung der Infrastruktur zur Verfügung stehen. Diese zusätzlichen Mittel setzen sich aus Mehrerträgen bei den Verkehrseinnahmen in der Höhe von etwa 275 Millionen Franken und der Erhöhung des Beitrags aus dem Zahlungsrahmen um rund 235 Millionen Franken zusammen. Aufgrund der Mehreinnahmen aus den Trassenpreisanpassungen im Jahr 2013 entspricht der jährliche Bundesbeitrag an die SBB-Infrastruktur im Jahr 2016 etwa dem Niveau im 2012.

Abbildung 2

Veränderung der verfügbaren Mittel der SBB gegenüber 2010



²² BBl 2011 3543.

Mit einem Zahlungsrahmen von 6624 Millionen Franken und der Erhöhung der Verkehrserträge durch die Anpassung der Trassenpreise stehen für die notwendige Intensivierung der Substanzerhaltung und den Abbau des Nachholbedarfs deutlich mehr Mittel gegenüber 2010 zur Verfügung.

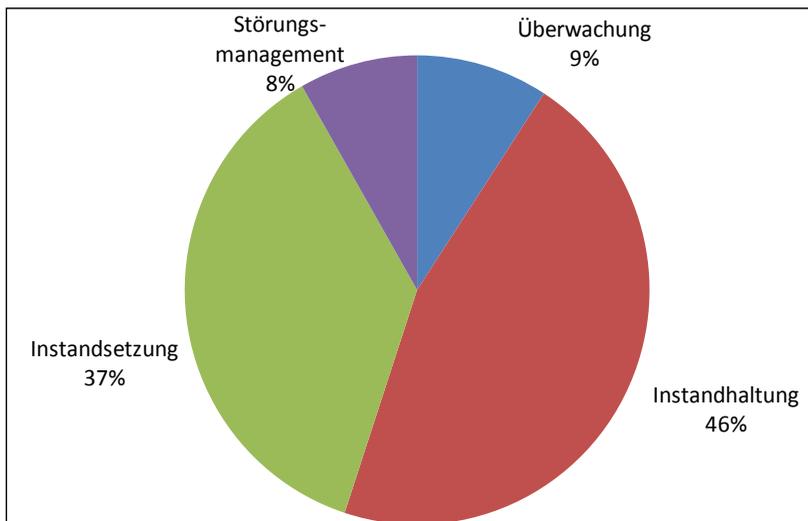
1.4.3.1 Mittelbedarf für Betrieb und Substanzerhaltung

Mit dem vom Bundesrat beantragten Zahlungsrahmen können alle bestehenden Anlagen (Strecken, Stationen, Rangierbahnhöfe, Freiverladeanlagen etc.) der SBB-Infrastruktur weiterhin sicher betrieben und erhalten werden. Der jährliche Aufwand für den Betrieb der Infrastruktur (Verkehrssteuerung, Bahnstrom, Betriebsstelekkommunikation etc.) beträgt durchschnittlich etwa 700 Millionen Franken pro Jahr. Die Produktivität im Betrieb, gemessen in Betriebskosten je Zugkilometer, konnte durch die SBB Infrastruktur in den letzten Jahren sukzessive verbessert werden, d.h. die gesamten jährlichen Betriebskosten sind weniger stark angestiegen als die Verkehrsnachfrage.

Die Mittel für die Substanzerhaltung (Unterhalt und Erneuerung) der SBB-Infrastruktur werden bis 2016 sukzessive erhöht. Der Bedarf für den Unterhalt der SBB-Infrastruktur ist zwischen 2008 und 2011 von etwa 460 Millionen auf etwa 520 Millionen Franken angestiegen. Auch für 2013–2016 geht die SBB gemäss aktuellen Planungen von einem Anstieg der Kosten für den Unterhalt aus. Die Aufteilung der Unterhaltskosten von durchschnittlich etwa 550 Millionen Franken pro Jahr respektive etwa 2200 Millionen Franken für den Zeitraum 2013–2016 ist aus Abbildung 3 ersichtlich.

Abbildung 3

Struktur der Unterhaltskosten der SBB Infrastruktur

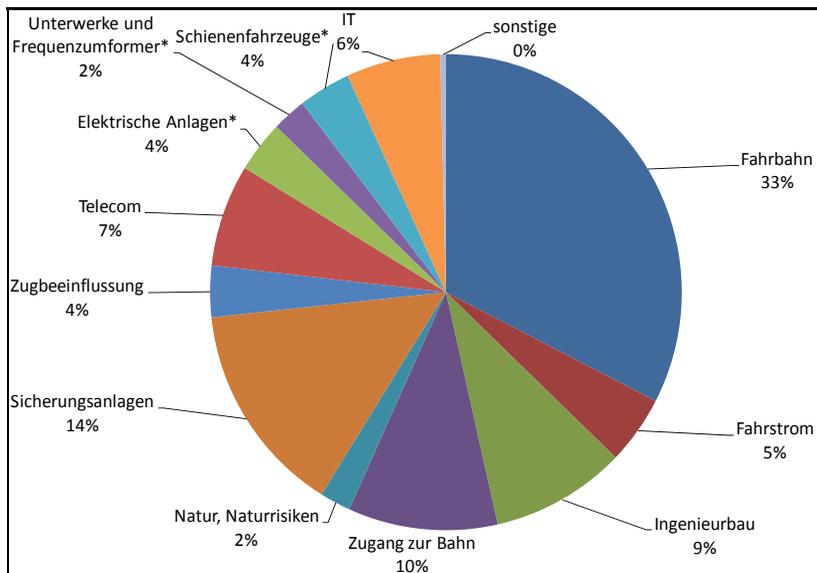


Der Mittelbedarf für die Erneuerung der Infrastruktur gemäss den Planungen der SBB basiert insbesondere auf den Ergebnissen des Netzaudits 2009 respektive dem Netzzustandsbericht 2010 der SBB. Für die Erneuerung der Infrastruktur werden insgesamt 4852 Millionen Franken während der LV-Periode 2013–2016 zur Verfügung stehen.

Die Verteilung des Mittelbedarfs für die Substanzerhaltung (Unterhalt und Erneuerung) der SBB-Infrastruktur auf die Anlagengattungen gemäss Netzzustandsbericht 2010 ist in Abbildung 4 dargestellt.

Abbildung 4

Substanzerhaltungsbedarf SBB nach Anlagengattungen



* Nur teilweise über LV finanziert

1.4.3.2 Mittelbedarf für Erweiterungen

Die Weiterführung der in der LV 11–12 einschliesslich der Zusatzvereinbarung vereinbarten Erweiterungen führt für die LV-Periode 2013–2016 zu einem Mittelbedarf von insgesamt etwa 500 Millionen Franken respektive durchschnittlich 125 Millionen Franken pro Jahr. Dieser Bedarf liegt über den jährlichen Mitteln von etwa 100 Millionen Franken, die bisher in den LV für Erweiterungen vorgesehen waren. Hierbei noch nicht berücksichtigt sind die Kosten derjenigen Substanzerhaltungsmaßnahmen, die auch Erweiterungsaspekte haben, wie beispielsweise die Tunnelanierungen, bei denen im Rahmen der Erneuerung gleichzeitig das Lichtraumprofil erweitert wird (z.B. Tunnelanierungen im Wallis für den Einsatz von Doppelstockzügen).

Gemäss Einschätzung der SBB kann unter Berücksichtigung ihrer verfügbaren Ressourcen und aufgrund einer Priorisierung beim Mehrbedarf für die Substanzerhaltung der Mittelbedarf für die Weiterführung der bereits mit der LV 11–12 bestellten Erweiterungen von etwa 500 Millionen Franken und darüberhinaus ein Bedarf von etwa 120 Millionen Franken für zusätzliche Erweiterungsinvestitionen mit dem Zahlungsrahmen von 6624 Millionen Franken gedeckt werden. Die zusätzlich aufgenommenen Erweiterungen sind das Umformerwerk in St.Gallen-Winkeln für die Stromversorgung im Raum Ostschweiz im Hinblick auf den Angebotsausbau, die Abstellanlage Oberwinterthur zur Erhöhung der Abstellkapazität im Raum Zürich/Winterthur, die Kreuzungsstelle Cheyres für einen Angebotsausbau Fribourg–Yverdon sowie eine kleinere Erweiterung (Freiverlad Chiasso SM) bei den Projekten mit Gesamtkosten von weniger als 10 Millionen Franken.

Aufgrund des notwendigen Bedarfs für die Substanzerhaltung können darüberhinaus jedoch keine weiteren Erweiterungen in die LV aufgenommen werden. Die Priorität liegt bei der Substanzerhaltung. Mit FABI ist zudem vorgesehen, dass in den Leistungsvereinbarungen keine reinen Erweiterungen mehr finanziert werden. Damit ein Übergang zum neuen Finanzierungsmodell möglich ist, sollen möglichst viele über die LV finanzierte Erweiterungen innerhalb der LV-Periode 2013–2016 abgeschlossen werden.

Aufgrund der beschränkten Mittel in der LV 13–16 können die Anpassungen am Rangierbahnhof Limmattal (RBL) für das Gateway Limmattal nur verzögert finanziert werden. Von der SBB angemeldete zusätzliche, nicht finanzierte Erweiterungsinvestitionen sind beispielsweise Ausbauten in den Räumen Othmarsingen, Mägenwil und Muri, Zofingen–Lenzburg, Wettingen/Otelfingen, Coppet–Founex, Zürich Hardbrücke, Basel SBB, Zürich Altstetten, Olten, Rolle oder Locarno–Cadenazzo.

Mit der LV 11–12 und der Zusatzvereinbarung zur LV 11–12 wird SBB Infrastruktur für Erneuerungen und Erweiterungen ein Investitionsbeitrag in Höhe von insgesamt 2447 Millionen Franken gewährt. Sofern die SBB nicht alle bereitgestellten Mittel in den Jahren 2011 und 2012 vollständig ausschöpfen kann, könnte zusätzlich zum Abbau der Verschuldung aufgrund der notwendigen ordentlichen Investitionen bis 2010 gegenüber dem Konzern eine höhere Finanzierung von bereits mit der LV 11–12 bestellten Erweiterungen in den Jahren 2011 und 2012 vorgesehen werden. Der Finanzierungsbedarf für die Weiterführung dieser Erweiterungen ab 2013 würde sich dadurch reduzieren und zusätzliche Investitionen (Erneuerungen und Erweiterungen) würden dadurch ermöglicht. Über die Verwendung (Abbau Verschuldung, zusätzliche Erneuerungen und/oder Erweiterungen) allenfalls nicht verwendeter Investitionsbeiträge in den Jahren 2011 und 2012 wird das BAV erst nach Vorlage der Jahresrechnung 2011 und den Prognosewerten 2012 entscheiden.

1.4.4 Entwicklung des Mittelbedarfs gegenüber der LV 11–12

Der geplante Abgeltungsbedarf der SBB Infrastruktur für Betrieb und Substanzerhaltung sowie Erweiterungen ist mit durchschnittlich 1656 Millionen Franken pro Jahr für die Jahre 2013–2016 gegenüber dem entsprechenden Bedarf in der Leistungsvereinbarung 2011–2012 mit durchschnittlich 1731 Millionen Franken pro Jahr gesunken. Dies ist zum einen auf die Anpassung des Trassenpreissystems im Jahr 2013 zurückzuführen, die ab diesem Jahr zu Mehreinnahmen für SBB Infrastruktur

von rund 200 Millionen Franken jährlich führt. Aufgrund der Mehreinnahmen sinkt der Abgeltungsbedarf. Demgegenüber gibt es einen Mehrbedarf für die Substanzerhaltung, der nicht vollständig durch die Mehreinnahmen gedeckt beziehungsweise durch Effizienzsteigerungsmassnahmen von SBB Infrastruktur minimiert werden kann. Zum anderen wurde die Leistungsvereinbarung 2011–2012 auf der Basis eines vom Bundesrat beschlossenen Zahlungsrahmens von 3322 Millionen Franken, d.h. durchschnittlich 1661 Millionen Franken pro Jahr, durch die Bundesversammlung genehmigt. Aufgrund der Erhöhung des Zahlungsrahmens zur LV 11–12 durch die Bundesversammlung um 140 Millionen auf 3462 Millionen Franken haben der Bundesrat und die SBB eine Zusatzvereinbarung zur LV 11–12 über die Verwendung der zusätzlichen 140 Millionen Franken abgeschlossen.

Wie unter Ziffer 1.4.3 dargestellt, hat die SBB Infrastruktur seit 2010 deutlich mehr Mittel zur Verfügung. Die Entwicklung der aus den Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur seit 2007 gewährten Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich.

Tabelle 1

Zahlungsrahmen und Aufteilung Betriebsabgeltungen- und Investitionsbeiträge seit 2007*

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Betriebsabgeltungen	446	450	480	470	510	505
Investitionsbeiträge	980	1012	1154	1054	1210	1237
total	1426	1462	1634	1524	1720	1742
Zahlungsrahmen		6046			3462	

	2013	2014	2015	2016
Betriebsabgeltungen	291	280	288	287
Investitionsbeiträge	1258	1340	1407	1473
total	1549	1620	1695	1760
Zahlungsrahmen		6624		

* Für 2007–2010 sind die effektiven Zahlungen aus dem Zahlungsrahmen gemäss den Staatsrechnungen dargestellt.

1.4.5 Finanzierung der bestellten Leistungen

Der Bundesrat beantragt für die Finanzierung der geplanten ungedeckten Kosten und der Investitionen gemäss den Planungen der SBB einen Zahlungsrahmen von 6624 Millionen Franken. Dieser Zahlungsrahmen übersteigt die in der Finanzplanung des Bundes eingestellten Mittel. Damit diese Differenz zu keiner zusätzlichen Belastung des allgemeinen Bundeshaushalts führt, hat der Bundesrat entschieden, Mittel in Höhe der Differenz aus dem Reinertrag des Bundesanteils der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA im allgemeinen Bundeshaushalt zu belassen und diese Mittel für vom Bund getragene ungedeckte Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (vgl. Art. 19 Abs. 2 des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 19. Dezember 1997²³) zu verwenden.

²³ SR 641.81

Finanzplanung des Bundes und Finanzierung der bestellten Leistungen (SBB)

SBB: Finanzplanung des Bundes (Mio. Fr.)	Finanzplan 2013–2015 + 2016				Total
	2013	2014	2015	2016	2013–2016
Plafonds UVEK	1527	1548	1573	1598	6246
Aufstockung eidg. Räte	0	0	0	0	0
Kompensation LSVA	22	72	122	162	378
Total	1549	1620	1695	1760	6624

Mit der Reduktion der jährlichen Einnahmen des FinöV-Fonds von insgesamt 650 Millionen Franken für die SBB-Infrastruktur und die Privatbahninfrastruktur (vgl. Ziff. 1.5.6) für die Jahre 2013–2016 ist keine Anpassung des Bauprogramms der gegenwärtig aus dem FinöV-Fonds finanzierten Vorhaben (NEAT, HGV-Anschlüsse, Lärmsanierung, ZEB) erforderlich. Eine darüber hinausgehende Kompensation bei der LSVA würde zu Verzögerungen bei den Eisenbahn-Grossprojekten führen.

Der Mehrbedarf wurde bereits für die LV 11–12 über eine Reduktion der jährlichen Einnahmen des FinöV-Fonds finanziert, dies sollte eine Ausnahme im Sinne einer Übergangslösung bleiben. Mit der Weiterführung dieser Reduktion für die LV-Periode 2013–2016 wird nun bereits dem angedachten Finanzierungsmodell eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) gemäss der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vorgegriffen.

1.5 **Leistungsvereinbarungen für Privatbahninfrastrukturen 2013–2016**

1.5.1 **Fortführung des Finanzierungsmodells 2011–2012**

Die 2011 eingeführte Harmonisierung der Finanzierungsinstrumente der SBB und der Privatbahnen hat sich bewährt und wird fortgeführt. Um die Angleichung der Finanzierung der Infrastruktur der Privatbahnen weiter voranzutreiben, sind folgende Anpassungen notwendig:

- Fortführung der Angleichung der Instrumente zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur von Privatbahnen und SBB mit neu einem **vierjährigen Verpflichtungskredit** anstelle des bisherigen Verpflichtungskredits mit einer einmaligen Laufzeit von zwei Jahren. Damit sind alle Auszahlungen des Bundesanteils an den Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträgen an die Privatbahnen gewährleistet.
- endgültige Umstellung auf die **Programmfinanzierung** und Abkehr von der auf einzelne Objekte bezogenen Finanzierung durch die Kantone. Die Kantone müssen demzufolge ähnliche Finanzierungsinstrumente schaffen, um ihren Anteil an den Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträgen zu decken.

- Abschluss von trilateralen **vierjährigen Leistungsvereinbarungen (LV)** zwischen dem Bund, den betroffenen Kantonen und Privatbahnen. Diese vierjährigen LV legen für die Periode 2013–2016 und für jede Privatbahn die Höhe der Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge sowie ihre Aufteilung unter den Bestellern fest. Zur Erinnerung: Die Investitionsbeiträge bestehen einerseits aus den A-Fonds-perdu-Beiträgen zum Ausgleich des Abschreibungsaufwandes und andererseits aus den zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen.

1.5.2 Mustervorlage Leistungsvereinbarung 2013–2016

Die in der Botschaft zur Infrastrukturfinanzierung und zur Leistungsvereinbarung Bund–SBB für die Jahre 2011–2012²⁴ beschriebene und ab 2013 vorgesehene vollständige Angleichung der Finanzierungsinstrumente der Privatbahnen und der SBB wird damit insbesondere über den Abschluss von LV mit einer vierjährigen Laufzeit vollzogen. Diese gewährleisten:

- eine höhere **Planungssicherheit** für die Besteller (Bund und Kantone) und die privaten Infrastrukturbetreiberinnen dank der Einführung von vierjährigen Verpflichtungskrediten für alle Bundesbeiträge;
- eine stärkere Ausrichtung der Infrastrukturbestellung auf die während der Laufzeit der LV **zu erreichenden Ziele** (vgl. Ziff. 1.3);
- die Einführung und ständige Verbesserung des einheitlichen und integralen **Controllingprozesses** nach den Vorgaben der KFEV (vgl. Ziff. 1.2.3.1).

Die LV werden zwischen dem Bund, den Kantonen und den Privatbahnen abgeschlossen. Als Grundlage dient die der Botschaft zum ersten Mal beigelegte Mustervorlage (siehe Anhang 3).

1.5.3 Abstimmung zwischen den Kantonen und Privatbahnen

Um das Bestellverfahren der Privatbahnen auf dasjenige der SBB auszurichten und um eine gute Koordination zwischen Bund, Kantonen und Privatbahnen sicherzustellen, wurde das Bestellverfahren der Privatbahnen der untenstehenden Gesamtplanung angepasst:

- Einreichung der ersten Investitionspläne für die Jahre 2013–2016 durch die Privatbahnen und Aufnahme der Diskussionen mit den Kantonen 30. Juni 2011
- Entscheidung des Bundesrates zum neuen Trassenpreissystem 31. August 2011
- Einreichung der ersten konsolidierten Offerten (Betrieb und Investition) der Privatbahnen für die Jahre 2013–2016 31. Oktober 2011

²⁴ BBl 2010 4933

- Koordination zwischen Bund, Kantonen und Privatbahnen (Verhandlungen, Beratungen, Budgetdebatten usw.) November 2011 – Dezember 2012
- Abschluss der vierjährigen LV mit den Kantonen und den Privatbahnen Januar 2013

Die oben dargestellte Gesamtplanung sieht die Einreichung der Offerten für die Jahre 2013–2016 in zwei Phasen vor: In der ersten Phase reichen die Privatbahnen ihre Investitionspläne für die Jahre 2013–2016 ein; in der zweiten Phase – nach der Annahme des neuen Trassenpreissystems – ergänzen die Privatbahnen ihre Investitionspläne mit allen erforderlichen Offertunterlagen für diese Periode. Bei diesem Offertverfahren ist der Berechnung des Trassenpreises und Überlegungen, wie Energie effizient genutzt werden kann, ein wichtiger Platz einzuräumen.

Diese Gesamtplanung ist für die Privatbahnen eine besondere Herausforderung. Sie sieht eine ausreichende Zeit für die Abstimmung zwischen Bund, Kantonen und Privatbahnen vor und findet damit unter idealen Voraussetzungen gleichzeitig mit der Erarbeitung der Botschaft statt. So können alle LV mit einer vierjährigen Laufzeit spätestens im Januar 2013 unterzeichnet werden.

Dabei kommt der Offerte mit ihren obligatorischen Unterlagen nach Artikel 19 KFEV eine entscheidende Bedeutung zu. Offerte und Unterlagen werden den LV als Anhänge beigefügt.

1.5.4 Steuerung über Zielvorgaben

Wie schon in Ziffer 1.2.3.1 dargestellt, wird dem Controlling ein stärkeres Gewicht als bisher beigemessen. In der KFEV wurde die Rollen- und Aufgabenteilung für den Controllingprozess definiert: Das BAV leitet den Controllingprozess der Sparte Infrastruktur unter Einbezug der Kantone. Diese wiederum sind insbesondere bei der Festlegung des Verkehrsangebotes, bei der Offertprüfung und bei Verhandlungen mit den Transport-unternehmen sowie bei der Festlegung und Überprüfung der Leistungsqualität federführend (Art. 12 Abs. 3 ARPV).

Wie in der Periode 2011–2012 werden die Privatbahnen gleich wie die SBB über Zielvorgaben und daraus abgeleitete Kennzahlen gesteuert. Damit verfügen die Besteller neu über eine Bewertungsgrundlage, um die Erfüllung der Vereinbarungen zu überprüfen.

Bei der Festlegung der Zielwerte berücksichtigt das BAV selbstverständlich unternehmensspezifische Daten (Grösse des Unternehmens, Spurweite, Topographie, intern bereits verfügbare Daten). Ferner wurde die Auswahl der Indikatoren unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen (Leistungsvereinbarungen 2011–2012) und mit dem Ziel, eine kontinuierliche Weiterentwicklung zu ermöglichen, vorgenommen.

Analog zu den Erfahrungen mit den bisherigen Leistungsvereinbarungen mit der SBB sind Kennzahlen aus den folgenden Bereichen vorgesehen: Sicherheit, Verfügbarkeit des Netzes und Qualität im Betrieb sowie Produktivität. Der Fokus liegt dabei auf unternehmens- und nicht auf streckenbezogenen Kennzahlen. Die Kennzahlen ermöglichen Vergleiche zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen (Benchmark) und bilden die Grundlage für die Offertverhandlungen für die Periode 2013–2016.

1.5.5

Mittelbedarf

Die verfügbaren Mittel wurden vom BAV aufgrund der Mittelfristpläne der Unternehmen, der Dringlichkeit der Investitionsvorhaben und der voraussichtlichen Kantonsbeiträge zugeteilt. Weil Bundesbeitrag und Kantonsbeitrag im Einzelfall in einem festen Verhältnis zueinander stehen, wird die Aufteilung der Mittel auf die Privatbahnen erst im Verlauf des Dezembers 2012, nach der Verabschiedung der verschiedenen Verpflichtungskredite der öffentlichen Hand (Bund und Kantone), definitiv feststehen. Die nachfolgenden Beträge zulasten der Kantone und des Bundes sowie die Angaben zu den Privatbahnen sind deshalb provisorisch.

Betriebsabgeltungen

Mit den unter der Bezeichnung «Betriebsabgeltungen» gewährten Abgeltungen kann die gemäss Budget und Mittelfristplan entstehende Kostenunterdeckung in der Betriebsrechnung der Sparte Infrastruktur ausgeglichen werden. Gemäss Schätzungen des BAV aufgrund der Angaben der Privatbahnen ergibt sich für die Infrastruktur der Privatbahnen für die Jahre 2013–2016 ein Abgeltungsbedarf von insgesamt 956 Millionen Franken.

Gemäss dem neuen Schlüssel der Verordnung vom 18. Dezember 1995²⁵ über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) entfallen davon 682 Millionen Franken (71 %) auf den Bund und 274 Millionen Franken (29 %) auf die Kantone.

Die Betriebsabgeltungen sinken insbesondere wegen der Einführung des neuen Trassenpreissystems. Dieses erhöht die Trassenpreiserlöse der Privatbahnen ab 2013 um jährlich etwa 30 Millionen Franken und reduziert damit den Abgeltungsbedarf.

Diese Mehrerlöse tragen zur teilweisen Abdeckung der erhöhten Investitionsbeiträge bei – insbesondere zum Ausgleich des laufend steigenden Abschreibungsaufwandes – und dürfen nicht als Lastenübertragung auf die Sparte Verkehr angesehen werden. Letztere wird die Erhöhung des Trassenpreises über eine gezielte Anpassung ihrer Tarife auffangen müssen.

Die Hälfte der Betriebsabgeltungen würde auf die drei Infrastrukturbetreiberinnen BLS Netz AG, DICH und RhB entfallen.

Investitionsbeiträge

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

Der Mittelbedarf für die Periode 2013–2016 wurde aufgrund einer ersten Bestandsaufnahme und der bis am 31. Oktober 2011 von den Unternehmen eingereichten Mittelfristplanungen für diese Periode ermittelt. In den nachfolgenden Zahlen nicht enthalten sind Investitionen, die aus anderen Quellen (FinöV-Fonds, Infrastrukturfonds, BehiG-Sondermittel usw.) finanziert werden.

²⁵ SR 742.101.2

Die Investitionsvorhaben lassen sich in die folgenden drei Kategorien unterteilen:

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

Gemäss Schätzungen des BAV aufgrund der Angaben der Privatbahnen sind – nach Abzug der Beiträge Dritter – für die Jahre 2013–2016 Investitionsbeiträge in der Höhe von 3298 Millionen Franken erforderlich. Der grösste Teil davon wird auf Massnahmen für die Substanzerhaltung und technische Verbesserungen der bestehenden Anlagen entfallen.

Zur Finanzierung dieses Investitionsbedarfs wären gemäss dem neuen Schlüssel der KAV Investitionsbeiträge des Bundes von 2143 Millionen Franken und der Kantone von 1155 Millionen Franken erforderlich. Die Hälfte der Investitionsbeiträge würde dabei auf die vier Infrastrukturbetreiberinnen BLS Netz AG, RhB, MGI und SOB entfallen.

Die Tabelle 3 zeigt die vorgesehene Aufteilung der Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand (Bund und Kantone) auf die Privatbahnen. Bei verschiedenen Privatbahnen wird es durch Verschiebungen in den Investitionsplänen 2011–2012 zusätzlich verfügbare Mittel aus dem Finanzierungssaldo per Ende 2012 geben. Die endgültigen Beträge pro Unternehmen werden erst nach Unterzeichnung aller LV, das heisst, im Laufe des Januars 2013, feststehen.

Tabelle 3

Vorgesehene Aufteilung der Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge auf die Privatbahnen

Privatbahnen: Betriebsabteilungen und Investitions- beiträge der öffentlichen Hand (Bund und Kantone)	LV 2013–2016 (in Mio. Fr.)	
	Total Bund und Kantone	Bund
AB	88.7	59.9
ASm	118.3	63.8
BDWM	37.9	9.7
BLS	1047.0	781.5
BLT	116.8	37.9
BOB	50.2	28.7
CJ	60.7	42.6
DICH	118.0	118.0
FART	11.1	4.1
FLP	9.2	3.4
FW	17.8	7.5
HBS	76.0	76.0
LEB	86.5	42.4
MBC	41.6	20.4
MGI	294.2	204.9

Privatbahnen: Betriebsabteilungen und Investitions- beiträge der öffentlichen Hand (Bund und Kantone)	LV 2013–2016 (in Mio. Fr.)	
	Total Bund und Kantone	Bund
MOB	132.0	70.0
MVR	47.2	23.1
NStCM	39.5	19.4
ÖBB	4.0	4.0
RBS	144.4	78.8
RhB	661.0	561.9
SOB	247.4	108.6
STB	16.5	9.4
Thurbo	32.0	13.5
TMR	81.1	54.3
TN	5.9	2.9
TPC	64.1	33.6
TPF	95.8	52.6
TRAVYS	85.6	42.0
TRN	22.0	11.0
VCh	4.0	2.0
WAB	26.8	15.1
WB	56.0	18.5
WSB	43.6	11.8
ZB	188.0	170.0
ZVV	65.0	13.0
OeBB/GME/MIB/ST	8.1	4.0
Seilbahnen	10.0	4.7
Total	4254.0	2825.0

Die Tabelle 4 bildet die wichtigsten Erweiterungsprojekte der Privatbahnen für die LV-Periode 2013–2016 ab (≥ 10 Millionen Franken, Erweiterungsanteil von über 50 %). Die endgültigen Beträge werden erst nach Unterzeichnung aller LV mit einer vierjährigen Laufzeit, das heisst im Laufe des Januars 2013, feststehen.

Erweiterungsprojekte der Privatbahnen

Privatbahnen: wichtigste Erweiterungs- projekte	LV 2013–2016 (in Mio. Fr.)			
	–2012	2013–2016	2017–	Total
AB: Umbau Bhf St. Gallen für DML	–	11.6	0.6	12.2
BLS: Ausbau Leissigen		23.0	2.0	25.0
BLS: Rosshäuserntunnel Anteil LV	–	64.0	12.4	76.4
BLS Doppelspur Kehrsatz Nord–Weissenbühl		15.0	55.0	70.0
BLT: DS-Ausbau Ettingen-Flüh	1.2	26.8	–	28.0
HBS: Anbindung Ost	0.5	17.4	–	17.9
LEB Kreuzungsstelle Etagnières	–	15.0	–	15.0
MGI: Güterterminal Bockbart	15.7	8.1	–	23.8
MGI: Güterbahnhof Zermatt	0.2	0.3	10.0	10.5
MGI: Kreuzungsstelle Staflerbord	–	9.7	0.3	10.0
MGI: Kreuzungsstelle Calmot	–	0.2	12.3	12.5
RBS: DS-Ausbau Zollikofen–Moosseedorf	–	39.1	–	39.1
RhB: Kreuzungsstelle & Ausbau Station Poschiavo	0.6	19.1	10.0	29.7
RhB: Doppelspur Klosters	2.0	12.1	–	14.1
RhB: Doppelspur Klosters-Gauggeli & Station 2. Etappe	–	1.0	15.0	16.0
RhB: Doppelspur Samedan–Bever	0.1	20.0	31.0	51.1
Thurbo: Kreuzungsstelle Berg	–	3.0	10.0	13.0
zB: DS-Ausbau Sarnen Industrie	–	30.0	–	30.0
zB: DS-Ausbau Zollhaus	3.0	9.5	–	12.5

In der Tabelle 5 sind die vordringlichen Sanierungen von Tunnels und Brücken aufgeführt, die von den Privatbahnen in der LV-Periode 2013–2016 geplant sind (≥ 10 Millionen Franken). Die endgültigen Beträge werden erst nach Unterzeichnung aller LV mit einer vierjährigen Laufzeit, das heisst im Laufe des Januars 2013, feststehen.

Tabelle 5

Sanierungen von Tunneln und Brücken der Privatbahnen

Privatbahnen: vordringliche Sanierungen von Tunneln und Brücken	LV 2013–2016 (in Mio. Fr.)			
	–2012	2013–2016	2017–	Total
BLS: Sanierung Weissensteintunnel	–	15.0	–	15.0
BOB: Tunnelumfahrung Buechi	0.8	21.2	–	22.0
MGI: Sanierung Furkatunnel	7.2	60.0	62.8	130.0
RhB: Gesamterneuerung Albulatunnel	6.4	98.5	155.1	260.0
RhB: Teilerneuerung Giarstunnel	0.8	30.3	14.9	46.0
RhB: Teilerneuerung Klosterstunnel	6.2	4.9	–	11.1
RhB: Teilerneuerung Val Pilatunnel	0.1	6.7	3.4	10.2
SOB: Sanierung Bruggwaldtunnel	–	0.2	30.2	30.4

Gesamtbedarf

Gemäss den eingereichten, im Rahmen der anstehenden Bestellverhandlungen noch zu überprüfenden Mittelfristplänen der Privatbahnen ergibt sich für die Jahre 2013–2016 ein vom Bund zu finanzierender Gesamtbedarf von 2825 Millionen Franken (682 Millionen Franken für die Betriebsabgeltungen, 2143 Millionen Franken für die Investitionsbeiträge).

1.5.6 Finanzierung

Unter Berücksichtigung des Bundesfinanzplans, der vom Parlament bewilligten Erhöhung für die Periode 2011–2012 (+30 Millionen Franken jährlich) und der zusätzlichen Mittel aus dem FinöV-Fonds (+68 Millionen Franken jährlich) stünden für die Jahre 2013–2016 beim Bund 2825 Millionen Franken für die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur zur Verfügung.

Tabelle 6

Finanzplanung des Bundes und Finanzierung der bestellten Leistungen von Privatbahnen

Privatbahnen: Finanzplanung des Bundes (Mio. Fr.)	Finanzplan 2013–2015 + 2016				Total
	2013	2014	2015	2016	2013–2016
Plafonds UVEK	595	603	613	622	2433
Aufstockung eidg. Räte	30	30	30	30	120
Kompensation LSVA	68	68	68	68	272
Total	693	701	711	720	2825

Weil auch bei einigen Privatbahnen ein Mehrbedarf im Bereich der Substanzerhaltung besteht, beantragt der Bundesrat gestützt auf eine Schätzung des BAV einen Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur von 2825 Millionen Franken (durchschnittlich +67 Millionen Franken im Jahr im Vergleich zur LV 11–12).

Diese Aufstockung ermöglicht es den Privatbahnen, die dringend erforderlichen Massnahmen für die Substanzerhaltung zu realisieren und begonnene Erweiterungsinvestitionen fortzuführen. Die Mittel reichen allerdings nicht aus, um alle vorgesehenen Erweiterungen zu finanzieren.

Die Erweiterungsprojekte wurden nach ihrer Dringlichkeit und dem Umfang ihrer Mitfinanzierung durch die Kantone berücksichtigt.

Die Tabelle 7 enthält die wichtigsten Erweiterungen (≥ 10 Millionen Franken) der Privatbahnen, die in der LV-Periode 2013–2016 zwar geplant sind, aber nicht finanziert werden können.

Tabelle 7

Nicht finanzierte Erweiterungen der Privatbahnen

Privatbahnen: nicht finanzierte Erweiterungen	LV 2013–2016 (in Mio. Fr.)			
	–2012	2013–2016	2017–	Total
BLS: Leistungssteigerung/Modernisierung Kaufdorf-Thurnen/Seftigen	–	49.8		49.8
BLS: Kreuzungsstelle Hüswil	–	27.0	2.3	29.3
RBS: Umfahrung Boll-Sinneringen	–	30.0	–	30.0
TPC: AOMC Anpassung Linienführung	–	30.0	–	30.0

1.5.7 Vergleich Mittelbedarf – verfügbare Mittel

Gegenwärtig finden die eigentlichen Verhandlungen mit den Unternehmen und den Kantonen über die Leistungsvereinbarungen für die Periode 2013–2016 statt. Zwischen dem Bedarf und den bei Bund und Kantonen verfügbaren finanziellen Mitteln besteht eine geringfügige Differenz.

Es ist unumgänglich, dass die Unternehmen im Rahmen der Verhandlungen Abstriche bei den bisher eingeplanten Investitionen machen, und zwar in Abhängigkeit der Dringlichkeit und der finanziellen Mittel der Kantone. Es wird Aufgabe der Infrastrukturbetreiberinnen sein, die Investitionsvorhaben entsprechend den vereinbarten Zielsetzungen (vgl. Ziff. 1.2.3.1) neu zu priorisieren und aufzuzeigen, welche Vorhaben ohne Verletzung gesetzlicher Vorgaben beziehungsweise ohne Schaden für das Netz hinausgeschoben werden können. Dazu gehört auch die Überprüfung von Normen, Standards und Fristen (vgl. Ziff. 1.3.1).

Unter Einbezug der Kantone werden die 2013–2016 voraussichtlich verfügbaren Mittel insbesondere im Rahmen des Offertverfahrens für die Periode 2013–2016 auf die Unternehmen verteilt werden müssen. Diese Mittel gewährleisten eine mittelfristige Substanzerhaltung der Privatbahninfrastruktur.

Dagegen war abzusehen, dass zusätzliche Erweiterungsinvestitionen, Vorhaben für Tunnel- und Bahnhofsanierungen nur teilweise finanziert werden können und deshalb zurückgestellt werden müssen. Mit der Aufstockung des Verpflichtungskredits um 392 Millionen Franken gegenüber der Finanzplanung stellt der Bund für die Privatbahninfrastruktur pro Jahr 98 Millionen Franken mehr als im Mittel der Jahre 2011–2012 zur Verfügung; es versteht sich von selbst, dass die Kantone ihren Teil an der Finanzierung ebenfalls zusichern können.

Damit das bestehende Eisenbahnnetz in seiner Ausdehnung und Qualität erhalten bleibt und längerfristig auf einen akzeptablen Sicherheitsstandard (dringend sind insbesondere die Sanierung von Tunnels und Bahnübergängen) gehoben werden kann, muss geprüft werden, wie auch in Zukunft für die Privatbahnen mehr Mittel verfügbar gemacht werden können.

Die Tabelle 8 stellt die voraussichtliche Entwicklung der Bundesbeiträge für die Periode 2013–2016 dar.

Tabelle 8

Entwicklung der Bundesbeiträge an die Privatbahnen

alle Zahlen in Mio. Fr.

2009-2012	Rahmenkredit 2007-2010						Verpflichtungskredit 2011-2012						Total		
	Rechnung 2009			Rechnung 2010			Rechnung 2011			Voranschlag 2012			2009-2012		
	Bund	Kt	Total	Bund	Kt	Total	Bund	Kt	Total	Bund	Kt	Total	Bund	Kt	Total
Betriebsbeiträge	192	70	262	193	69	262	184	71	255	192	72	264	761	282	1'043
Investitionsbeiträge	438	168	606	434	162	596	454	204	658	449	214	663	1'775	748	2'523
- davon Abschreibungen	220	71	291	280	76	356	263	80	343	272	87	359	1'035	314	1'349
- davon Darlehen	218	97	315	154	86	240	191	124	315	177	127	304	740	434	1'174
Total	630	238	868	627	231	858	638	275	913	641	286	927	2'536	1'030	3'566

Bund 2009: inklusive 12 Mio. Fr. Betriebsbeitrag und 90 Mio. Fr. Darlehen aus Stabilisierungsprogramm.

Bund 2010: inklusive 10 Mio. Fr. Betriebsbeitrag und 60 Mio. Fr. Darlehen aus Nachtrag I/2010.

Bund 2011: inklusive Nachtrag II.

Bund 2011- 2012: 1279 Mio. Fr. (siehe Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit vom 15. Dezember 2010)

2013-2016	Verpflichtungskredit 2013-2016												Total		
	2013			2014			2015			2016			2013-2016		
	Bund	Kt	Total	Bund	Kt	Total	Bund	Kt	Total	Bund	Kt	Total	Bund	Kt	Total
Betriebsbeiträge	170	68	238	170	68	238	171	69	240	171	69	240	682	274	956
Investitionsbeiträge	523	282	805	531	287	818	540	291	831	549	295	844	2'143	1'155	3'298
- davon Abschreibungen	285	91	376	299	95	394	313	99	412	328	103	431	1'225	388	1'613
- davon Darlehen	238	191	429	232	192	424	227	192	419	221	192	413	918	767	1'685
Total	693	350	1'043	701	355	1'056	711	360	1'071	720	364	1'084	2'825	1'429	4'254

Kt 2013-2016: Kantonsbeiträgen werden noch nach Absprache mit den Kantonen und Privatbahnen aktualisiert.

1.6 Anhörung der Kantone

Gemäss Artikel 8 Absatz 1 SBBG sind die Kantone bei der Erarbeitung der Leistungsvereinbarung mit der SBB anzuhören. Gestützt auf Artikel 13 KFEV leitet das BAV den Controllingprozess bei der Infrastrukturfinanzierung und bezieht die betroffenen Kantone bei gemeinsam bestellten Strecken unter Einräumung einer angemessenen Frist ein.

Mit Schreiben vom 8. November 2011 hat das BAV den kantonalen Direktorinnen und Direktoren für den öffentlichen Verkehr zusammen mit einem Entwurf der vorliegenden Botschaft das mit der SBB erreichte Verhandlungsergebnis für die LV 13–16 unterbreitet. Zudem wurde erstmals eine Muster-LV für die Privatbahninfrastruktur beigelegt.

Aus Gründen der Effizienz und im Bestreben, die Koordination zwischen Bund und Kantonen zu verbessern, fand am 29. November 2011 eine sogenannte konferenzielle Anhörung statt.

1.6.1 Ergebnis der Anhörung

Im Rahmen der Anhörung haben 17 Kantone sowie die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) zum Botschaftsentwurf schriftlich Stellung genommen. An der konferenziellen Anhörung vom 29. November 2011 waren 19 Kantone vertreten. Zudem gingen schriftliche Stellungnahmen von Verbänden (Strasseschweiz, TCS, VCS, IG DHS, ASTAG, Centre patronal, VAP, VöV, economie suisse), einzelnen Bahnunternehmen (AB, WB, SBB, SOB) und dem Verkehrsverbund ZVV ein.

Die den Kantonen unterbreiteten Unterlagen für die Privatbahninfrastruktur (Botschaft und Muster-LV) stiessen durchwegs auf ein positives Echo. Die kantonalen ÖV-Fachstellen schätzten den direkten Austausch mit dem BAV im Rahmen der konferenziellen Anhörung. Die eingebrachten Anliegen wurden aufgenommen und können bei der Ausarbeitung der Vereinbarung mit den Privatbahnen und den mitbestellenden Kantonen berücksichtigt werden.

In den schriftlichen Stellungnahmen wird von zahlreichen Kantonen festgestellt, dass der Zahlungsrahmen für die SBB geringer sei als in den Jahren 2011–2012; für die Jahre 2013–2016 fordern sie eine Erhöhung auf das Niveau der Vorperiode. Ebenso wird verlangt, dass auf die teilweise Finanzierung der Leistungsvereinbarungen zulasten der LSVa zu verzichten sei. Einige Kantone weisen auf die Bedeutung der Abstellanlagen für Rollmaterial hin und beantragen, dass diese in Artikel 19 der Leistungsvereinbarung mit der SBB erwähnt werden. Einige Kantone sind der Ansicht, dass die von der SBB zu erbringenden Leistungen zugunsten des Gesamtsystems – insbesondere die Kundeninformation – genauer zu definieren seien. Zuletzt wird gewünscht, dass der Energiepreis während der Geltungsdauer der Leistungsvereinbarungen unverändert bleiben soll.

2 Erläuterungen zu den Bundesbeschlüssen

2.1 Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2013–2016

Art. 1

Dieser Artikel stützt sich auf Artikel 8 SBBG ab. Dort ist festgelegt, dass der Bundesrat zusammen mit der SBB die Ziele für vier Jahre erarbeitet und in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag, einer sogenannten 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 kann das Parlament nicht beschliessen.

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 das Jahr 2011 der LV 11–12 wird dieser Botschaft als Anhang 1 beigelegt.

2.2 Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der SBB für die Jahre 2013–2016

Art. 1

Mit diesem Beschluss wird ein Zahlungsrahmen bereitgestellt, der dazu dient, die mit der LV 13–16 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 28 der LV 13–16 dargestellten Aufteilung.

2.3 Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der schweizerischen Privatbahnen für die Jahre 2013–2016

Art. 1

Mit diesem Beschluss wird ein Verpflichtungskredit bereitgestellt, der dazu dient, die mit der LV 13–16 bei den konzessionierten Eisenbahnunternehmen (mit Ausnahme der SBB) 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.

3

Auswirkungen

3.1

Auswirkungen auf den Bund

Finanzielle Auswirkungen

Gestützt auf den am 18. August 2010 beschlossenen Finanzplan waren für die Jahre 2013–2016 für die Finanzierung von Betrieb und Substanzerhaltung der SBB-Infrastruktur und der Privatbahninfrastruktur 8778 Millionen Franken vorgesehen. Unter Berücksichtigung der Aufstockung durch die eidgenössischen Räte im Dezember 2010 um jährlich 30 Millionen Franken für die Privatbahninfrastruktur und der Kompensation in Höhe von 25 Millionen jährlich aufgrund des Mehrbedarfs im regionalen Personenverkehr ergibt sich insgesamt ein Betrag von 8798 Millionen Franken. Davon waren 6246 Millionen Franken für die SBB-Infrastruktur und 2552 Millionen Franken für die Privatbahninfrastruktur vorgesehen.

Gemäss dem Entscheid des Bundesrates zur finanzpolitischen Standortbestimmung für den Voranschlag 2012 und dem Legislaturfinanzplan 2013–2015 darf ein Mehrbedarf nicht zu einer zusätzlichen Belastung des Bundeshaushalts führen. Die vorgeschlagenen Aufstockungen des Zahlungsrahmens für die SBB-Infrastruktur um 378 auf 6624 Millionen Franken und des Verpflichtungskredits für die Privatbahninfrastruktur um 273 auf 2825 Millionen Franken zur Finanzierung des Mehrbedarfs in der Finanzrechnung des Bundes sind durch eine entsprechende Reduktion der Speisung des FinöV-Fonds zu kompensieren. In den Jahren 2013–2016 beträgt die Reduktion der Speisung des Fonds 650 Millionen Franken.

Aufgrund dieser reduzierten Speisung des FinöV-Fonds kann die Bevorschussungslimite aus heutiger Sicht knapp eingehalten werden. Aufgrund der höheren Bevorschussung des Fonds sind künftig höhere Zinsen in der Höhe von bis zu 20 Millionen Franken pro Jahr aus dem Fonds zu zahlen, und die Dauer der Rückzahlung der Bevorschussung verlängert sich leicht. Insgesamt werden dadurch die künftig verfügbaren Mittel für Investitionen reduziert. Gemäss heutigen Planungen sind keine Verzögerungen bei Projekten für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) zu erwarten.

Für den Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten aus Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur und zur Finanzierung der Investitionen stellt der Bund für die Jahre 2013–2016 insgesamt 9449 Millionen Franken zur Verfügung.

Der Legislaturfinanzplan 2013–15 vom 25. Januar 2012 ist strukturell nur knapp ausgeglichen; gleichzeitig sind die konjunkturellen Unsicherheiten erheblich, und nach dem Planungsbeschluss des Parlaments zum Armeebericht 2010 ist namentlich im Bereich der Armee mit namhaften Mehrbelastungen zu rechnen. Der beantragte Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur und der Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der SBB stellen somit aus heutiger Sicht eine nur bei positiver Entwicklung des Haushalts finanzierbare Obergrenze dar. Im Rahmen der finanzpolitischen Standortbestimmung im Februar 2012 stellte der Bundesrat fest, dass ab 2014 strukturelle Defizite im hohen dreistelligen Millionenbereich zu erwarten sind. Er hat deshalb beschlossen, ein Sparprogramm zu erarbeiten, mit dem der Haushalt auf der Ausgabenseite um 750 Millionen entlastet werden soll. Es ist nicht ausgeschlossen, dass davon auch die mit der vorliegenden Botschaft beantragten Finanzierungsbeschlüsse betroffen sein werden. In diesem Fall würden bei Verabschiedung des Sparprogramms der Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur 2013–2016 und der Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur 2013–2016 im Umfang der sie

betreffenden Sparmassnahmen gesperrt. Das Sparprogramm soll dem Parlament Anfang 2013 vorgelegt werden.

Personelle Auswirkungen

Die Vorlage bringt keinen personellen Mehraufwand mit sich.

3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden

Die Vorlage hat keine direkten Auswirkungen auf die Kantone. Sie ermöglicht es indessen, die Finanzierung der gemeinsam von Bund und Kantonen finanzierten Strecken der Privatbahninfrastrukturen in der Periode 2013–2016 weiterzuführen.

Bei den Kantonen, die für die Realisierung von Erweiterungsinvestitionen auf SBB-Strecken Beiträge zugesagt haben, entsteht ein entsprechender finanzieller Aufwand.

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Nur mit einer Eisenbahninfrastruktur, die sich auf dem Stand der Technik befindet und den Anforderungen des Verkehrs angepasst ist, kann das heutige, qualitativ gute Angebot auf der Schiene erhalten und weiterentwickelt werden. Ein dichtes und zuverlässiges Verkehrsnetz, das einen effizienten Transport von Personen und Gütern erlaubt, stellt für unsere Wirtschaft einen nicht zu unterschätzenden Standortvorteil dar. Müsste auch nur ein Teil der Beförderungsleistung der Schiene auf der Strasse erbracht werden, wäre mit höheren volkswirtschaftlichen Kosten zu rechnen.

3.4 Regionalpolitische Auswirkungen

Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur unterstützt die regionalpolitischen Ziele des Bundes. Ein wesentlicher Teil des Schienennetzes erschliesst periphere Regionen. Wenn der Zahlungsrahmen oder der Verpflichtungskredit reduziert würde und daher die Substanzerhaltung der Eisenbahninfrastruktur nicht mehr im erforderlichen Ausmass gewährleistet werden könnte oder sogar auf einzelne Strecken verzichtet werden müsste, wären negative regionalpolitische und volkswirtschaftliche Auswirkungen möglich.

3.5 Andere Auswirkungen

Die LV SBB 13–16 mit dem zugehörigen Zahlungsrahmen und die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur schaffen die Voraussetzungen für die Bereitstellung von effizienten Angeboten im Personen- und im Güterverkehr. Sie stellen die Erhaltung des Wertes und der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur sicher. Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur bildet die Basis für die Grundversorgung im Verkehr auf der Schiene. Sie ist unabdingbar für die Erfüllung des Verlagerungsauftrags im alpenquerenden Güterverkehr.

Die auch im heutigen schwierigen Umfeld positive volkswirtschaftliche Entwicklung der Schweiz lässt sich zu einem wesentlichen Teil auf das Vorhandensein einer hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zurückführen. Die Leistungsvereinbarungen mit der SBB und den übrigen konzessionierten Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass die hohe Qualität der Eisenbahninfrastruktur in der Schweiz auch zukünftig gewährleistet ist.

4 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 25. Januar 2012²⁶ zur Legislaturplanung 2011–2015 angekündigt.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Die Bundesbeschlüsse über die Leistungsvereinbarung des Bundes mit der SBB und über den Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur für die Jahre 2013–2016 stützen sich auf Artikel 8 Absätze 2 und 4 SBBG. Danach genehmigt die Bundesversammlung die Leistungsvereinbarung und beschliesst den Zahlungsrahmen. Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur für die Jahre 2013–2016 stützt sich auf Artikel 167 BV²⁷ (Ausgabenkompetenz der Bundesversammlung).

Die Finanzierungsbeschlüsse über den Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur 2013–2016 und über den Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur 2013–2016 haben ihre materiell-rechtliche Basis in Artikel 49 EBG. Danach bestellen Bund und Kantone gemeinsam die Eisenbahninfrastruktur. Die Infrastruktur der Strecken von nationaler Bedeutung finanziert der Bund allein. Strecken, die ausschliesslich Orts- oder Ausflugsverkehr dienen, sind von Bundesleistungen ausgeschlossen.

Anders als die Leistungsvereinbarung mit der SBB werden die Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen nicht dem Parlament zur Genehmigung unterbreitet, sondern vom BAV unterzeichnet. Nach Artikel 21 Absatz 1 des Finanzhaushaltgesetzes vom 7. Oktober 2005²⁸ darf sich die Bundesverwaltung nur dann über die beschlossenen Kredite hinaus verpflichten, wenn diese Verpflichtung durch einen Verpflichtungskredit abgedeckt ist.

²⁶ BBl 2012 481, hier 575 617 und 618

²⁷ SR 101

²⁸ SR 611.0

5.2 Vereinbarkeit mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz

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

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

5.3 Erlassform

Die Genehmigung der Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2013–2016 sowie die Bewilligung des Zahlungsrahmens für die SBB-Infrastruktur 2013–2016 und des Verpflichtungskredits für die Privatbahninfrastruktur 2013–2016 erfolgen in der Form des einfachen Bundesbeschlusses (Art. 8 Abs. 2 SBBG i.V.m. Art. 29 Abs. 1 bzw. Art. 25 Abs. 1 und 2 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002²⁹).

5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Nach Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b 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 dieser Botschaft werden dem Parlament mit den Bundesbeschlüssen über den Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur 2013–2016 und dem Verpflichtungskredit für die Infrastruktur der Privatbahnen 2013–2016 zwei budgetrelevante Beschlüsse unterbreitet. Da für einen Teil der damit zu finanzierenden Leistungen, nämlich für die Erweiterungsinvestitionen eine gewisse Handlungsfreiheit bezüglich der Höhe, des Zeitpunkts und anderer Modalitäten der damit verbundenen Ausgaben besteht, schlägt der Bundesrat vor, die beiden Bundesbeschlüsse für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur 2013–2016 der Ausgabenbremse zu unterstellen.

5.5 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Die Beschlüsse zum Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur 2013–2016 und zum Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur 2013–2016 stehen im Einklang mit dem Subventionsgesetz.

Bedeutung der Subvention für die Erreichung der angestrebten Ziele

Wie in Ziffer 1.2.2 dargestellt, ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur ein wichtiger Standortvorteil der Schweiz. Sie schafft die Voraussetzungen für eine möglichst effiziente und umweltfreundliche Bewältigung des wachsenden Personen-

²⁹ SR 171.10

und Güterverkehrs. Weil die derzeitigen Rahmenbedingungen keine kostendeckenden Preise für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur erlauben, können die verkehrspolitischen Ziele der Schweiz, insbesondere das in der Bundesverfassung verankerte Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr nur bei einer Subventionierung der Bahninfrastrukturunternehmen erreicht werden. In Ziffer 1.2.2 ist auch beschrieben, wie die Subventionierung im Einzelnen ausgestaltet ist.

Materielle und finanzielle Steuerung

Die Steuerung basiert auf einem geschlossenen Controlling-Regelkreis mit quantifizierten Zielvorgaben und einer regelmässigen Kontrolle der Zielerreichung. Der Prozess der finanziellen Steuerung des Bundes ist in Ziffer 1.2.3 ausführlich dargestellt. Die rechtliche Grundlage dafür findet sich in der KFEV.

Verfahren der Beitragsgewährung

Die Gewährung der Subventionen erfolgt auf der Basis von Leistungsvereinbarungen für die Jahre 2013–2016. In diesen Vereinbarungen werden die den Bahnunternehmen vom Bund (bei den Privatbahnen mit Ausnahme der nationalen Strecken der BLS zusammen mit den Kantonen) zugesicherten Beiträge festgelegt.

6 Abkürzungsverzeichnis Privatbahnen

Privatbahnen Abkürzungsverzeichnis

AB	Appenzeller Bahnen AG
ASm	Aare Seeland mobil AG
BDWM	BDWM Transport AG
BLS	BLS Netz AG
BLT	BLT Baselland Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ) SA
DICH	Deutsche Eisenbahn-Infrastruktur in der Schweiz
FART	Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) SA
FLP	Ferrovie Luganesi SA
FW	Frauenfeld-Wil-Bahn AG
GME	Genossenschaft Museumsbahn Emmental
HBS	Hafenbahn Schweiz AG
LEB	Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
MBC	Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
MGI	Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
MIB	Kraftwerke Oberhasli AG
MOB	Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
MVR	Transports Montreux-Vevay-Riviera SA
NStCM	Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
ÖBB	ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) -Infrastruktur AG
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

Privatbahnen Abkür-
zungsverzeichnis

RhB	Rhätische Bahn (RhB) AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
ST	Sursee-Triengen Bahn AG
STB	Sensetalbahn AG
Thurbo	Thurbo AG
TMR	TMR Transports de Martigny et Régions SA
TN	Compagnie des Transports en commun de Neuchâtel et environs SA
TPC	Transports Publics du Chablais SA
TPF	Transports publics fribourgeois SA
TRAVYS	TRAVYS-Transports Vallée-de-Joux – Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA
TRN	TRN SA
VCh	Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA
WAB	Wengernalpbahn AG
WB	WaldenburgerbahnAG
WSB	Wynental- und Suhrentalbahh AG
ZB	Zentralbahn AG
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

Rechenschaftsbericht der SBB über die Leistungsvereinbarung Bund–SBB 2011–2012

1. Einleitung

Der Bundesrat hat der Bundesversammlung gemäss Artikel 8 Absatz 2 SBBG zusammen mit der Botschaft zur nächsten Leistungsperiode einen Rechenschaftsbericht der SBB über die laufende Leistungsvereinbarung (LV) vorzulegen. Der Rechenschaftsbericht zeigt den Grad der Zielerreichung gemäss der LV 2011–2012 und den Mitteleinsatz aus dem Zahlungsrahmen zur LV 2011–2012 auf.

Als Folge einer Änderung der Finanzhaushaltverordnung umfasst die laufende Leistungsvereinbarung nur die Jahre 2011 und 2012. Bei der Erstellung des Rechenschaftsberichts lagen für das Jahr 2011 nur Prognosewerte vor. Für das Jahr 2012 liegen Budgetwerte der Berichterstattung zugrunde. Das Controlling richtet sich nach Artikel 33 der Leistungsvereinbarung 2011–2012.

Die Berichterstattung über die Erreichung der strategischen Ziele des Bundesrats für die LV-Jahre 2011–2012 erfolgt in einem separaten Bericht.

2. Geschäftsgang SBB Infrastruktur

2.1 Übersicht

Die LV-Periode 2011–2012 wird durch folgende Elemente geprägt:

- Mit dem Zahlungsrahmen zur LV 2011–2012 sowie der Erhöhung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr stehen der SBB Infrastruktur mehr Mittel zur Verfügung als in den Vorjahren. Damit kann die Substanzerhaltung im Sinne des Netzaudits intensiviert und die Qualität des Netzes gesteigert werden. Die Netzverfügbarkeit steigt damit trotz weiter zunehmender Belastung.
- Die Gesamtproduktivität der Infrastruktur (Betrieb, Unterhalt und Erneuerung) konnte 2011 gegenüber 2010 um rund 74 Mio. Franken gesteigert werden. Damit wurden im Umfang von 55 Mio. Franken Mehrleistungen bei der Fahrbahnerneuerung realisiert. Das laufende Programm «Effizienzsteigerung Infrastruktur» wird weiter zur kontinuierlichen Produktivitätsverbesserung beitragen. Bis 2016 soll die Erfolgs- und Investitionsrechnung der Division Infrastruktur nachhaltig um jährlich mindestens 250 Mio. Franken entlastet werden.
- 2011 wurden gegenüber 2010 rund 50 Mio. Franken mehr Mittel für Investitionen eingesetzt. Von den für Investitionen zur Verfügung stehenden Mittel konnten jedoch 2011 aufgrund der Produktivitätssteigerungen, Projektoptimierungen, Vergabeerfolge sowie Projektverzögerungen rund 110 Mio. Franken nicht eingesetzt werden. Die aktuellsten Prognosen für 2012 gehen aus denselben Gründen von einer Budgetunterschreitung bei den Investitionen von ca. 55 Mio. Franken aus. Mit einer Steuerungsreserve, der Bildung

eines Projektvorrats und der Fortsetzung des personellen Aufbaus sind Korrekturmassnahmen getroffen worden.

- 2011 erreicht die SBB Infrastruktur 13 von insgesamt 15 quantitativen Zielsetzungen. Verfehlt werden einzig die beiden Ziele Schienenfehler und Unterhaltsproduktivität, wobei Letztere nur geringfügig.

Die nachfolgende Übersicht zu wichtigen Kennzahlen vermittelt ein Bild zu den Leistungen von SBB Infrastruktur:

Verfügbare finanzielle Mittel Mio. Franken	Jahresdurchschnitt in	
	2007–10	2011–12
Bundesmittel	1507	1731
Trassenerträge	721	900
Leistungen		
Fahrbahn: Oberbauerneuerung in km	155	159
Fahrbahn: Stopfen in km	284	387
Fahrbahn: Schienen schleifen in km	430	561
Kosten der Oberbauerneuerungen in CHF pro m	2076	2023
Erneuerte Stellwerkelemente	832	956
Automatisierungsgrad in %	84	86
Anzahl Störungen durch Infrastruktur verursacht; (Anzahl pro Mio. Trassenkilometer)	118	99
Anzahl ungeplante Langsamfahrstellen	35	43

Bei der Erneuerung der beiden wesentlichsten Anlagengattungen (Fahrbahn und Stellwerke/Sicherungsanlagen) werden die Leistungen deutlich gesteigert. Die Steigerung der Leistungen bei der Fahrbahn konzentrieren sich in der LV-Periode 2011–12 auf zusätzliche Schleif- und Stopfarbeiten. Bei den Oberbauerneuerungen werden die Leistungen erst ab 2013 wesentlich ausgeweitet. Damit kann der Zustand der Anlagen stabilisiert und teilweise verbessert werden.

Mit 60 ungeplanten Langsamfahrstellen im Jahr 2010 wurde voraussichtlich die höchste je gemessene Anzahl erreicht. In der laufenden LV-Periode wird sich diese Zahl voraussichtlich auf durchschnittlich 43 reduzieren. Auch in den Folgejahren ist von einer weiter sinkenden Anzahl von ungeplanten Langsamfahrstellen auszugehen. Ebenfalls verbessert hat sich trotz wachsender Netzbelastung die Verfügbarkeit (gemessen mit der von Infrastruktur verursachten Anzahl Störungen).

Die Kosten der Oberbauerneuerungen sind pro Meter um 53 Franken gesunken. Darin widerspiegeln sich insbesondere die erzielten Produktivitätsfortschritte.

Im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2013–16 ist vorgesehen, prioritär die Substanzerhaltung voranzutreiben, um den Netzzustand weiter zu verbessern. Die Erhöhung der Kapazitäten und die Verbesserung der Produktivität bei SBB Infrastruktur wird dazu führen, dass auch der im Netzzustandsbericht 2010 ausgewiesene Nachholbedarf und die strukturellen Mängel von gut 3 Mia. Franken um rund 750 Mio. Franken abgebaut werden.

2.2 Qualität Netz / Netzzustand

SBB Infrastruktur erstellt zuhanden des BAV jährlich einen umfassenden Bericht zum Netzzustand (Netzzustandsbericht). Darin wird insbesondere auch die jährlich Veränderung in Bezug auf den Abbau des Nachholbedarfes ausgewiesen. Der Netzzustandsbericht 2011 wird im Mai 2012 erscheinen. Die Erhebung der Anlagenzustandsdaten dauert zurzeit noch an. Die hier gemachten Angaben entsprechen einer ersten Einschätzung.

Insgesamt ist der Netzzustand in der Periode der LV 2011–12 im Vergleich zu 2010 nahezu stabil. Es sind bis jetzt in der Anlagenüberwachung keine zusätzlichen kritischen Anlagenzustände gemeldet worden. Aufgrund der erhöhten Mittel für die Substanzerhaltung und der Produktivitätssteigerungen dürfte der Nachholbedarf kaum ansteigen. Die laufende Erhöhung der Unterhaltsleistungen, insbesondere im Bereich der Schleif- und Stopfarbeiten aber auch bei den Sicherungsanlagen haben die Verfügbarkeit des Netzes verbessert. Diese verstärkten Anstrengungen sowie die stabile Wetterlage in 2011 haben auch zu einem Rückgang der Störungen geführt. Die heterogene Altersstruktur bei den Anlagen führt dazu, dass der Bedarf an Ersatzinvestitionen in den einzelnen Jahren schwankt. In 2011 waren gegenüber einem durchschnittlichen Jahresbedarf weniger Ersatzinvestitionen angefallen. Mit den total rund 158 km Oberbauerneuerungen konnten ca. 50 km der überalterten Gleise abgebaut werden. Dies wirkte sich auch auf die Prognose zu den ungeplanten Langsamfahrstellen aus, die nun von einem Sinken der Anzahl gegenüber 2010 (60 ungeplante Langsamfahrstellen) auf durchschnittlich 43 ungeplante Langsamfahrstellen in den Jahren 2011–12 ausgeht. Dauerhaft ist durchschnittlich eine Erneuerungsquote von 220 – 230 km bei der Fahrbahn anzustreben. Da die dafür erforderlichen Mittel und Ressourcen in den kommenden Jahren erst schrittweise ansteigen, ist zunächst noch von einem weiteren Anstieg des Nachholbedarfes auszugehen.

Bei anderen Anlagengattungen wie Fahrstromanlagen, Ingenieurbau oder Elektroanlagen ist die SOLL-Erneuerungsquote ebenfalls noch nicht erreicht. Bei den Fahrstromanlagen konnte die Verfügbarkeit der Anlagen auf wichtigen Streckenabschnitten (Verfügbarkeitsklasse neuralgisch) mit der verstärkten Erneuerung von Isolatoren und mit der Optimierung der Fahrleitungsbespannung über den Weichen verbessert werden. Auch der Zustand der Anlagen zur Vermeidung von Naturgefahren ist gegenüber 2010 durch Instandstellungsmassnahmen tendenziell verbessert worden.

2.3 Betrieb: Sicherheit / Pünktlichkeit / Verfügbarkeit

Im Jahr 2011 konnten sowohl die Pünktlichkeits- wie die Sicherheitskennzahlen des Betriebs verbessert werden. Bei den Betriebszentralen konnten weitere wichtige Realisierungsschritte erfolgreich umgesetzt werden.

Die Ziele der Pünktlichkeit werden erreicht. Im Fokus stehen die Kundenpünktlichkeit (Ziel 88.4 %, erreichter Jahreswert 89.8 %) und die Reisendenverspätungsminuten (Ziel 5.77 Mio. Minuten, erreichter Jahreswert 4.86 Mio. Minuten). Die laufenden Absprachen und Erarbeitungen von flankierenden Massnahmen zwischen den an der Bahnproduktion Beteiligten erfolgt strukturiert. Der positive Trend hält weiter an.

Die Sicherheit ist beim Betrieb ein zentrales Dauerthema. Die Anstrengungen zur Sensibilisierung des Personals helfen mit, die Unfallzahlen zu senken. Sowohl bei den Rangierunfällen wie bei den Berufsunfällen werden die Zielwerte voraussichtlich um rund 10 Prozent unterschritten.

In der Umsetzung der Strategie Betriebszentralen (BZ) wurden im Jahr 2011 weitere konkrete Fortschritte erzielt. So wurde die Baubewilligung für die BZ Mitte (Olten) erteilt, und am 25. Oktober 2011 konnte mit den Bauarbeiten begonnen werden. In der BZ Ost (Zürich Flughafen) und West (Lausanne) wurden erfolgreich weitere Sektoren migriert. Am 30. November 2011 fand die offizielle Einweihung der BZ Ost statt.

Im 2012 werden in der Betriebszentrale Ost zwei weitere Sektoren migriert. Zusammen mit weiteren Prozessoptimierungen und mit der verbesserten Ausbildung der Zugverkehrsleiter kann damit der geplante Mehrverkehr bewältigt und die Qualität gehalten, respektive leicht gesteigert werden.

2.4 Investitionen

In der Investitionsrechnung 2011 wurden Projekte im Umfang von insgesamt rund 1100 Mio. Franken umgesetzt. Damit betrug das Volumen rund 50 Mio. Franken mehr als im Vorjahr. Die zur Verfügung stehenden Mittel aus der LV und der Zusatzvereinbarung beliefen sich auf 1210 Mio. Franken. Dies bedeutet einen Anstieg von 15 Prozent. Von den verfügbaren Mitteln konnten rund 110 Mio. Franken (9 % der Gesamtsumme) nicht verbaut werden.

Die Gründe für die Nichtausschöpfung der zur Verfügung gestellten Investitionsmittel lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die eingeleiteten Effizienzsteigerungsmassnahmen des Programms «Effizienzsteigerung Infrastruktur» (EFFI) zur Steigerung der Produktivität haben zu Einsparungen von rund 30 Mio. Franken geführt. Damit ist der Meterpreis bei den Oberbauerneuerungen um 8 Prozent gesunken.
- Projektverschiebungen (z.B. Stellwerkersatz Baden, Hochspannungskabel Simplon sowie Erweiterungsinvestitionen) führten zu nicht beanspruchten Mitteln in Höhe von 24 Mio. Franken. Damit konnten 2 Prozent der geplanten Investitionen nicht realisiert werden. Hauptgrund sind längere Bewilligungsverfahren (z.B. Plangenehmigungsverfahren, Einsprachen).
- Wegen des Brandes im Simplontunnel mussten zudem für die Behebung der Schäden kurzfristig Ressourcen im Umfang von 12 Mio. Franken beansprucht werden. Diese Ressourcen (Personal/Maschinen/Material) fehlten daher bei der Umsetzung von geplanten Erneuerungsmassnahmen. Da die Kosten für die Schadensbehebung durch die Versicherung abgedeckt sind, ist die Investitionsrechnung 2011 nicht belastet worden.
- Durch Projektoptimierungen (Value Engineering) konnten weitere rund 20 Mio. Franken eingespart werden.
- Die restlichen nicht ausgeschöpften Mittel von knapp 25 Mio. Franken sind auf Vergabeerfolge und die teilweise zu optimistische Planung zurückzuführen.

Zur Realisierung des Hochlaufes in den Jahren ab 2012 wurden die folgenden Massnahmen ergriffen:

- Für das gesamte geplante Investitionsvolumen wurde eine Steuerungsreserve eingerechnet. Mit der Steuerungsreserve wird das Projektvolumen über die verfügbaren Mittel hinaus erhöht. Damit können Verzögerungen in einzelnen Projekten aufgefangen werden. Die Steuerungsreserve betrug im Jahr 2011 rund 7 Prozent. Gemäss aktueller Planung sind für 2012 10 Prozent, für 2013 15 Prozent und für 2014 17 Prozent Steuerungsreserve eingesetzt. Die Ausschöpfung der verfügbaren Mittel wird so unterstützt.
- Weiter wird ein Projektvorrat von kurzfristig umsetzbaren Projekten angelegt, welcher bei Verzögerungen zusätzlich zur Steuerungsreserve angezapft werden kann. Der Projektvorrat wird sich allerdings nur langsam füllen, da der Fokus heute auf der Realisierung des vorhandenen Projektportfolios liegt.
- Der Aufbau der personellen Ressourcen insbesondere im Bereich der Projektleitung zur Umsetzung des notwendigen Investitionsvolumens wurde verstärkt: Ausbau des Personalmarketing an Hochschulen, verstärkter Auftritt an Messen, intensivierte Rekrutierungsanstrengungen im Ausland. Bis das rekrutierte Personal (Insbesondere Ingenieure/Ingenieurinnen) jedoch als Projektspezialisten operativ zur Verfügung steht, sind mehrere Monate einzurechnen.

Die Rekrutierung von Projektleitern/Projektleiterinnen wird auch 2012 weiter forciert. Vorgesehen ist gegenüber 2010 ein Aufbau von rund 120 Stellen.

Insbesondere durch die Optimierung bei den Intervalllängen werden auch 2012 bedeutende Effizienzsteigerungen realisiert werden können.

Zur Sicherstellung der künftigen Mittelausschöpfung wurde eine zusätzliche Überprüfung aller Projekte mit Jahreswerten 2012 durchgeführt und die Realisierbarkeit zwischen Bestellern und Erstellern neu beurteilt. Die aktuellsten Prognosen für 2012 gehen aus denselben Gründen wie 2011 von einer Budgetunterschreitung bei den Investitionen von ca. 55 Mio. Franken aus.

Vor dem Hintergrund, dass 2011 und 2012 voraussichtlich rund 165 Mio. Franken Investitionsmittel nicht ausgeschöpft werden, wurde mit dem BAV vereinbart, nicht verausgabte Bundesmittel der laufenden LV-Periode für den Schuldenabbau der Infrastruktur gegenüber dem Konzern oder für zusätzlichen Substanzerhalt beziehungsweise weitere Erweiterungsinvestitionen einzusetzen. Mit Artikel 29 der LV 2011–2012 respektive Artikel 26 der LV 2013–2016 ist die Gesetzesgrundlage für Zusatzbestellungen bei nicht verwendeten Investitionsmitteln gegeben. Ein diesbezüglicher Entscheid soll nach Vorliegen des Jahresergebnisses 2011 sowie aktuellsten Zahlen für 2012 im Rahmen der Berichterstattung über die Zielerreichung 2011 der Leistungsvereinbarung (im April 2012) gefällt werden.

2.5 Umsatz / Netzauslastung

Im Personenverkehr nahmen 2011 die Erträge gegenüber 2010 um 94 Mio. Franken zu. Davon entfallen 83 Mio. Franken auf die Erhöhung des Deckungsbeitrages von 8 Prozent auf 12 Prozent im Fernverkehr, der Rest auf Mehrverkehr (gegenüber Budget 0.3 % mehr Trassenkilometer) und übrige Effekte. Die gestiegene Nachfrage bei den Trassenkilometern widerspiegelt den Ausbau des nationalen und regionalen Personenverkehrs. Ein Trendbruch ist aufgrund der Abschwächung der Wirtschaft im Jahr 2012 möglich.

Die leichte konjunkturelle Verlangsamung dämpfte den Trassenverkauf des Güterverkehrs im 2011. Im EU-Raum ist der Güterverkehr vor allem im Transit und im Import / Export unter Druck. Die Gesamterlöse 2011 aus dem Güterverkehr sind daher um 1.0 Prozent (-1.4 Mio. Franken) unter Plan. Im Jahr 2012 dürfte sich dieser Trend fortsetzen.

3. Finanzielles Ergebnis

3.1 Erfolgsrechnung

Infrastruktur Netz in Mio. CHF (inkl. Tochtergesellschaften)

	Gesamtjahr				
	2010	2011	Δ 2010/2011	2012	Δ 2011/2012
Betriebsleistungsertrag	25.9	24.5	-1.5	26.1	+1.6
Ertrag aus Infrastrukturbenutzung	771.8	866.3	+94.5	908.2	+41.9
VERKEHRSERTRÄGE	797.8	890.7	+93.0	934.3	+43.6
Mieterträge Liegenschaften	0.7	0.0	-0.7	0.8	+0.8
Sonstige betriebliche Erträge	387.2	430.8	+43.5	393.5	-37.3
KUNDENUMSATZ	1'185.8	1'321.5	+135.7	1'328.6	+7.1
Zahlungen der öffentlichen Hand	1'579.8	1'625.4	+45.6	1'700.5	+75.1
davon LV Bund	1'342.5	1'389.1	+46.6	1'594.6	+205.5
Eigenleistungen	407.4	398.2	-9.2	426.3	+28.1
BETRIEBSTRAG	3'173.0	3'345.1	+172.1	3'455.4	+110.3
Personalaufwand	-1'166.8	-1'186.1	-19.4	-1'245.6	-59.5
Materialaufwand	-184.4	-181.2	+3.2	-193.8	-12.6
Bahnbetriebsleistungen	-41.5	-30.7	+10.8	-31.4	-0.7
Übriger operativer Aufwand	-1'042.3	-1'113.7	-71.3	-1'155.4	-41.7
EBITDA	738.0	833.4	+95.4	829.2	-4.2
Abschreibungen	-859.6	-871.9	-12.4	-928.0	-56.1
Erfolg aus Veräußerung Anlagevermögen	-0.6	-0.1	+0.5	0.0	+0.1
Umlagen	-48.7	-45.5	+3.2	-46.1	-0.7
EBIT/BETRIEBSERGEBNIS	-170.8	-84.1	+86.7	-144.9	-60.8
EBIT/Betriebsergebnis (ohne Gewinn/Verlust aus AV)	-170.3	-84.0	+86.2	-144.9	-60.9
Finanzergebnis inkl. Steuern und Minderheiten	-10.2	-11.8	-1.6	-5.1	+6.7
Ergebnis vor Ausgleichszahlungen	-181.0	-95.9	+85.1	-150.0	-54.1
Ausgleichszahlungen	150.0	150.0	+0.0	150.0	+0.0
PERIODENERGEBNIS	-31.0	54.1	+85.1	0.0	-54.1

Ertrag aus Infrastrukturbenutzung

Die Erträge aus Infrastrukturbenutzung liegen 94 Mio. Franken über Vorjahr. Die Zunahme ist im Personenverkehr auf die Erhöhung des Deckungsbeitrages beim Fernverkehr von 8 Prozent auf 12 Prozent (+83 Mio. Franken) sowie auf Mehrverkehre zurückzuführen. Die Erträge beim Güterverkehrs stagnieren (-1 Mio. Franken) vor allem aufgrund des rückläufigen Transitverkehrs bedingt durch die konjunkturelle Entwicklung.

Für 2012 wird eine Erhöhung der Erträge um 42 Mio. Franken erwartet. Davon sind 17 Mio. Franken auf Mehrverkehr sowie 25 Mio. Franken auf die ergebnisneutrale Erhöhung des Bahnstrompreises von 10.0 auf 11.0 Rp./KWh zurückzuführen (im gleichen Umfang erhöht sich der Betriebsaufwand).

Personalaufwand

Der Personalaufwand steigt 2011 nur geringfügig (+1.7 %) an, die im Overhead-Bereich ergriffenen Massnahmen (Projekt Best I.O.) wirken nachhaltig, zudem verzögert sich der geplante Personalaufbau in den produktiven Bereichen, da sich die Rekrutierung der erforderlichen Fachkräfte teilweise schwierig gestaltet. Der durchschnittliche Personalbestand erhöht sich gegenüber dem Vorjahr insgesamt um rund 40 Vollzeitstellen (full-time equivalent, FTE). Dies führt zusammen mit den Lohnmassnahmen zu einem Kostenanstieg von knapp 20 Mio. Franken.

Als Sondereffekt führt im Berichtsjahr die Rückerstattung von FVP-Beiträgen (Fahrvergünstigungen Personal) zu einer Aufwandminderung von 14 Mio. Franken, während im Vorjahr die Auflösung von Rückstellungen den Aufwand um 11 Mio. Franken reduzierte.

Abschreibungen

Der kontinuierliche Anstieg der Abschreibungen ist auf die laufende Inbetriebnahme zusätzlicher Anlagen zurückzuführen.

Finanzergebnis

Fremdwährungsverluste belasten das Finanzergebnis mit 8 Mio. Franken (Kursabsicherungen Euro), sind aber durch entsprechend tiefere operative Aufwendungen ergebnisneutral. Die Zinskosten des Darlehens für kommerzielle Investitionen betragen 2 Mio. Franken (Darlehenshöhe per Ende 2011: 162 Mio. Franken).

Ergebnisentwicklung

Das für 2011 geplante ausgeglichene Ergebnis wird um rund 54 Mio. Franken übertroffen. Bereits mit dem Forecast 1 vom April 2011 wurde erkannt, dass eine positive Budgetabweichung erreicht wird. Es wurden daher zusätzliche Unterhaltsmassnahmen definiert, geplant und in Auftrag gegeben. Damit konnten im Jahr 2011 die geplanten Leistungen für Unterhalt, unter anderem für Stopfen, von 157 km auf 263 km (+65 %) und Schleifen, von 470 km auf 545 km (+16 %) erhöht werden. Massgeblich zum positiven Ergebnis beigetragen haben Effizienzsteigerungen sowohl in den produktiven Leistungen als auch in den Strukturbereichen, ein verzögerter Personalaufbau sowie Sondereffekte (insbesondere die Rückerstattung von FVP-Beiträgen).

Gegenüber dem Vorjahr verbessert sich das Ergebnis um +85 Mio. Franken (bereinigt um Sondereffekte +92 Mio. Franken). Ertragsseitig sind die höheren Verkehrserträge (+93 Mio. Franken) aufgrund von Mehrverkehr im Personenverkehr und höherem Deckungsbeitrag im Fernverkehr sowie der höhere Betriebsbeitrag des Bundes (+40 Mio. Franken) ergebniswirksam. Dies ermöglicht zusammen mit den erzielten Effizienzsteigerungen (Erfolgsrechnung +44 Mio. Franken im Vergleich zu 2010) die Unterhaltsleistungen um 27 Mio. Franken zu erhöhen und Kostenanstiege (u.a. Personalaufbau) zu kompensieren.

Für 2012 wird ein ausgeglichenes Ergebnis angestrebt. Ertragsseitig wird aufgrund von Mehrverkehr und einer Erhöhung des Bahnstrompreises eine weitere Erhöhung der Verkehrserträge um 42 Mio. Franken erwartet. Der Betriebsbeitrag dürfte sich um 5 Mio. Franken reduzieren, während aufwandseitig zusätzliche Unterhaltsleistungen im Umfang von 27 Mio. Franken erbracht werden. Der durchschnittliche Personalbestand wird sich um geplante 360 FTE erhöhen.

3.2 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

	Gesamtjahr				
	2010	2011	Δ 2010/2011	2012	Δ 2011/2012
Betriebsbeitrag	470.0	510.0	40.0	505.0	-5.0
Investitionsbeitrag	1'054.0	1'210.0	156.0	1'237.0	27.0
Zahlungen LV-Beiträge Bund	1'524.0	1'720.0	196.0	1'742.0	22.0

Betriebsbeitrag: Aufgrund der zusätzlichen Leistungen für die Substanzerhaltung erhöht sich der Betriebsbeitrag des Bundes 2011 gegenüber dem Vorjahr um 40 Mio. Franken auf insgesamt 510 Mio. Franken.

Investitionsbeitrag: Der ordentliche Investitionsbeitrag des Bundes erhöht sich 2011 um 156 Mio. Franken auf 1210 Mio. Franken; davon stammen 70 Mio. Franken aus der nachträglich abgeschlossenen Zusatzvereinbarung für die Jahre 2011–12 über insgesamt 140 Mio. Franken.

3.3 Verwendung der Investitionsmittel

Die Berichterstattung über die Verwendung der Investitionsmittel (Substanzerhaltung und Erweiterungen) erfolgt neu auf Stufe Anlagengattungen. Aufgrund der Struktur des Netzaudit 2009 und des jährlich aktualisierten Netzzustandsberichts sind die Reportingstrukturen auf diese Anforderungen ausgerichtet.

Die Erarbeitung des Mittelfristigen Unternehmensplans (MUP) 2012–2017 erfolgte erstmalig integral nach Anlagengattungen. Jeder Anlagengattung ist eine Anlagenstrategie hinterlegt, welche die Ziele und das erforderliche Mengengerüst definiert. In Abstimmung mit dem Verhandlungsmandat der LV 2013–2016 wurden die Planungsannahmen des MUP 2012–2017 definiert und die verfügbaren Mittel auf die Anlagengattungen alloziert.

Verwendung der Investitionsmittel nach Anlagengattung in MCHF				
2009-2012; IST; MUP				
	2009	2010	2011	2012
Fahrbahn	n.v.	372	427	487
Ingenieurbau	n.v.	106	100	148
Natur & Naturrisiken	n.v.	5	4	11
Bahnzugang	n.v.	45	43	77
Sicherungsanlagen	n.v.	190	189	240
Fahrstrom	n.v.	101	89	104
Zugbeeinflussung	n.v.	15	19	40
Telecom	n.v.	76	70	71
Elektroanlagen	n.v.	87	79	85
Energie	n.v.	26	27	34
Informatik	n.v.	28	42	47
Betriebsmittel	n.v.	12	12	18
Kostenopt. Beschaffungsbereich	n.v.	0	0	0
Total Investitionsmittel	n.v.	1'064	1'100	1'362
Steuerungsreserve				10%
Zahlungsrahmen LV Bund		1'056	1'210	1'237

Fahrbahn

Unter Fahrbahn sind die Oberbauerneuerungsprogramme (2011 werden rund 158 km erneuert) und Anteile von Einzelprojekten (z.B. Gesamterneuerung Rangierbahnhof Basel) subsummiert. Ebenfalls enthalten ist das Sanierungsprogramm gefährlicher Bahnübergänge. In dieser Anlagengattung wird der Nachholbedarf bei der Substanzerhaltung bis 2017 von 970 Mio. Franken um 670 Mio. Franken reduziert. Damit sinkt die Anzahl der ungeplanten Langsamfahrstellen auf jährlich weniger als 10.

Ingenieurbau

Unter diesem Titel sind Kunstbauten wie Brücken, Tunnel und Durchlässe subsummiert. Als grosse Projekte sind die 2. Rheinbrücke in Basel und die Sanierung des Massagno-Tunnels bei Lugano in Umsetzung. Weiter ist aus der LV auch ein Anteil von 37 Mio. Franken an der Durchmesserlinie Zürich geleistet worden.

Sicherungsanlagen

Für diese Anlagengattung wurden rund 17 Prozent des gesamten Investitionsvolumens ausgegeben. Im Zentrum stehen die Anpassungen bei den Stellwerkenanlagen, welche Voraussetzung für die Zentralisierung der Leittechnik bilden. Als grosse Projekte in Umsetzung sind der Stellwerkersatz im Rangierbahnhof Basel und zwischen Olten-Hammer und Luterbach sowie Gleisstromkreissanierungen zu erwähnen.

Fahrstrom

Im Bereich Fahrstrom wurden im Umfang von 89 Mio. Franken Projekte umgesetzt. Grössere Fahrleitungsumbauten wurden im Bahnhof Rapperswil und in Genève La Plaine begonnen, welche im Jahr 2012 zu einem höheren Anteil der Fahrstrominvestitionen beitragen.

4. Berichterstattung über quantitative Zielsetzungen (LV-Kennzahlen)

Auf die LV-Periode 2011–2012 wurden 9 neue Kennzahlen zur Berichterstattung aufgenommen, davon sind 5 Kennzahlen ohne Zielwert ausgewiesen (z.B. Reisenverspätungsminuten, Schienenbrüche, etc.). Durch die Aufnahme dieser Kennzahlen ist die Vergleichbarkeit zur Periode 2007–2010 nur bedingt möglich. Bei der Kennzahl Erneuerung Oberbau wurde die Definition in Absprache mit dem BAV per LV 2011–2012 berichtigt.

Die definierten Kennzahlen sind in die folgende Rubriken eingeteilt: Sicherheit, Verfügbarkeit und Qualität im Betrieb, Netznutzung und Produktivität.

Berichterstattung über die Zielerreichung								
	Kennzahl	Definition	Masseinheit		Jahr 2009	Jahr 2010	Jahr 2011	Jahr 2012
Sicherheit	Zusammenstösse	Anzahl Zusammenstösse mit Beteiligung einer Zugfahrt pro Mio. Trassenkilometer	Anzahl / Mio. Trkm	IST-Werte Zielwerte	0.07 0.19	0.14 0.19	0.08 0.19	0.19
	Entgleisungen	Anzahl Entgleisungen mit Beteiligung einer Zugfahrt pro Mio. Trassenkilometer	Anzahl / Mio. Trkm	IST-Wert Zielwert	0.02 0.05	0.02 0.05	0.01 0.05	0.05
	Gefährliche Bahnübergänge	Anzahl nicht EBV-konformer Bahnübergänge Ende des Jahres	Anzahl	IST-Wert Zielwert	90 110	65 85	45 55	35
	Personenunfälle im Zugang zur	Anzahl verunfallte Personen im Zugang zur Bahn (Bahnhöfe, Haltestellen)	Anzahl	IST-Wert Zielwert	7 7	7 7	2 7	7
Verfügbarkeit und Qualität im Betrieb	Verfügbarkeit Netz	Ausgefallene Trassenkilometer aufgrund geplanter Sperrungen, die mit Bussen ersetzt werden (in % der Trkm Personenverkehr)	%	IST-Werte Zielwerte	0.10 0.10	0.10 0.10	0.11 0.12	0.12
	Störungen *	Anzahl Störungen, die durch Infrastruktur verursacht werden und zu Verspätungen von mehr als 3 Min. führen.	Anzahl / Trkm	IST-Werte Zielwerte	112 n.v.	111 n.v.	106 108	106
	Reisendenverspätungsminuten *	gesamte Verspätungsminuten (> 3min.) in 13 Knoten-Bahnhöfen ¹ multipliziert mit Anzahl Reisende	Mio. RV-Min	IST-Werte keine Zielwerte	n.v.	38.97	25.6	
		¹ 13 Knoten (Genf, Lausanne, Visp, Luzern, Bellinzona, Bern, Biel, Basel, Olten, Zürich, Winterthur, St. Gallen, Sargans).						
	Schienenfehler *	Anzahl Schienenfehler je Hauptgleiskilometer ¹	Anzahl / HG km	IST-Werte Zielwerte	19.6 n.v.	20.4 n.v.	22 15	16
		¹ Risse, Brüche, Beschädigungen, welche zu einer Auswechslung der Schiene führen.						
	Schienenbrüche *	Anzahl Schienenbrüche je Hauptgleiskilometer	Anzahl / HG km	IST-Werte keine Zielwerte	0.57	0.76	0.80	
	Gleigeometrie *	Anzahl Überschreitungen der Soforteingriffsschwelle (SES) je 100 Hauptgleiskilometer	Anzahl / HG km	IST-Werte Zielwerte	368 n.v.	316 n.v.	320 350	300
Gleisdeformationen *	Anzahl Gleisverfaltungen (>50mm) und Verdrückungen (<50mm) je 100 Hauptgleiskilometer	Anzahl / HG km	IST-Werte keine Zielwerte	n.v.	n.v.	0.1		
Barrierefreier Zugang zur Bahn *	Anzahl Bahnhöfe, bei denen alle Perronkanten die für den niveaugleichen Einstieg nötige Höhe aufweisen und bei denen alle Perrons stufenfrei zugänglich sind, im Verhältnis Bahnhöfe total	%	IST-Werte keine Zielwerte	42	44.7	45.0		

Netznutzung	Verkaufte Trassenkilometer	Gesamte verkaufte Trassenkilometer	Mio. Trkm	IST-Werte	161.6	163.5	165.0	
				Zielwerte	157.0	159.0	164.0	166.0
	Trassenerlöse	Erlöse aus dem Trassenverkauf	Mio. CHF	IST-Werte	703.2	771.3	854.8	
				Zielwerte	695.0	715.0	855.0	900
Netznutzungs-effizienz *		Trassenkilometer je Hauptgleiskilometer	Trkm / HG km	IST-Werte	94	95	96	
				Zielwerte	n.v.	n.v.	96	97
Produktivität	Betrieb	Kosten der Verkehrssteuerung, Betriebstelekkommunikation und Stromversorgung 50Hz pro Trassenkilometer	CHF / Trkm	IST-Werte	2.23	2.23	2.20	
				Zielwerte	2.50	2.45	2.45	2.45
	Unterhalt	Unterhaltsaufwendungen pro Tausend Bruttotonnenkilometer	CHF / Tsd. Btkm	IST-Werte	7.16	7.05	7.50	
				Zielwerte	6.15	6.00	7.30	7.25
	Erneuerung / Substanzerhaltung *	Substanzerhaltungsaufwand (Erneuerung inkl. Modernisierung / Optimierung, ohne Erweiterungsinvestitionen) pro Tausend Bruttotonnenkilometer	CHF / Tsd. Btkm	IST-Werte	15.7	13.2	14.4	
				Zielwerte	keine Zielwerte			
Erneuerung Oberbau	Kosten der Oberbauererneuerung (Typ 1) pro umgebauten Meter (ohne Projektierungskosten) ¹	CHF / m	IST-Werte	2240	2194	1478		
			Zielwerte	1500	1470	2260	2220	
	¹ Erneuerungskosten je m für Schienen, Schwellen, Schotter; nur Gleise - ohne Weichen, ohne Erweiterungen.							
Subventions-effizienz	Betriebsbeitrag des Bundes pro Trassenkilometer	CHF / Trkm	IST-Werte	2.80	2.71	3.07		
			Zielwerte	2.85	2.80	3.10	3.05	
* neue Kennzahl ab LV 2011-2012								

Sicherheit

Bei der Sicherheit wurden alle drei in direktem Zusammenhang stehenden Zielwerte erreicht:

Mit 0.08 Zusammenstössen- und 0.01 Entgleisungen pro Mio. Trassenkilometer werden die Vorgaben klar eingehalten. Im Bereich des Zugangs zur Bahn ereigneten sich 2011 zwei Unfälle mit Verletzten. Der Zielwert von maximal sieben Unfällen wird somit unterschritten.

Per Ende 2011 verbleiben auf dem Netz der SBB noch 45 Bahnübergänge, die den 2014 geltenden Bestimmungen nicht genügen. Damit wird der Zielwert erreicht.

Verfügbarkeit und Qualität

Infolge geplanter Intervalle für Bauarbeiten während der Verkehrszeiten wurden 2011 11 Promille aller Trassenkilometer im Personenverkehr durch Busse ersetzt. Der Zielwert Verfügbarkeit Netz für 2011 von maximal 12 Promille wird somit unterschritten.

Die Reduktion der Anzahl durch die Infrastruktur verursachten Störungen ist hauptsächlich auf die bessere Verfügbarkeit der Sicherungsanlagen zurückzuführen. Der Zielwert wird unterschritten.

Der Rückgang der durch die Infrastruktur verursachten Reisendenverspätungsminuten um rund einen Viertel ist ebenfalls positiv zu werten.

Bei der Gleisgeometrie wird die Anzahl der jährlichen Überschreitungen der Soforteingriffsschwelle (SES) je 100 Hauptgleiskilometer gemessen. Hier wurde der Zielwert eingehalten. Langfristiges Ziel ist die Umsetzung der 2010 in der Anlagenstrategie Fahrbahn festgehaltenen Erhaltungsmengen. Unter der Voraussetzung, dass der Nachholbedarf wie geplant abgebaut und der notwendige Unterhalt gemäss Strategie umgesetzt wird, soll bis 2015 die Anzahl der jährlichen SES-Überschreitungen pro 100 Hauptgleiskilometer auf ein Drittel reduziert werden.

Die Kennziffer Gleisdeformationen beschreibt die Anzahl der jährlichen Gleisverwerfungen (>50mm) und Verdrückungen (<50mm) je 100 Hauptgleiskilometer. Sie steht vor allem mit den Temperaturschwankungen in Zusammenhang. Der Zustand ist seit Jahren stabil.

Die Anzahl Schienenfehler je 100 Hauptgleiskilometer stehen in Zusammenhang mit dem Herstellungsprozess der Schiene und der Belastung. Schienenfehler entwickeln sich primär analog zur Belastung. Die Anzahl der Schienenfehler hat im 2011 entsprechend zugenommen. Die Anzahl der Schienenbrüche ist eine Teilmenge aller Schienenfehler. Rund 4 Prozent der Schienenfehler führen zu Schienenbrüchen. Die Anzahl der Brüche ist daher im Verhältnis zur Anzahl der Schienenfehler ebenfalls gestiegen. Als Gegenmassnahmen werden zukünftig widerstandsfähigere Schienen eingebaut. Weiter wird die Menge beim Schienenschleifen erhöht, so dass in den Jahren ab 2013 vom reaktiven zum präventiven Schleifen von Streckenabschnitten gewechselt werden kann. Sowohl bei den Schienenfehlern als auch bei den Brüchen werden aber die Werte erst längerfristig (nach 2016) wieder sinken.

Im Jahr 2011 wurde bei fünf weiteren Bahnhöfen der barrierefreie Umbau fertiggestellt. Der Umsetzungsgrad liegt damit bei 45 Prozent aller Bahnhöfe. Als barrierefreie Bahnhöfe gelten jene, die über einen stufenlosen Zugang je Perron sowie einen niveaugleichen Einstieg in die Fahrzeuge verfügen.

Netznutzung

Die Infrastruktur verkauft im Jahr 2011 165 Mio. Trassenkilometer und übertrifft damit den Zielwert von 164 Mio. Trassenkilometer. Die Wirtschaftskrise im EU Raum bringt den Güterverkehr jedoch unter Druck. Der Zielwert bei den Trassenerlösen wird 2011 deshalb nur knapp erreicht werden. Im Personenverkehr lagen die gefahrenen Trassenkilometer leicht höher als geplant. Hingegen lagen die Verkaufserlöse von SBB Fernverkehr leicht tiefer, so dass damit etwas weniger Deckungsbeitrag eingenommen wurde. Der Regionalverkehr (BLS und SBB) kompensierte diesen Effekt. Der Trassenverkauf an Güterverkehrsunternehmen ist leicht unter Ziel.

Für 2012 wird aufgrund der Prognosen im Güterverkehr höchstens mit einem Nullwachstum und im Personenverkehr mit einem leichten Wachstum bei den Kilometern als auch bei den Erlösen gerechnet.

Im Jahr 2011 betrug die Netznutzungseffizienz 96 und entspricht damit genau dem Zielwert. Aufgrund zunehmender Netznutzung und konstanter Länge des Streckennetzes ist die Tendenz bis 2015 steigend.

Produktivität

Die Betriebsproduktivität kann dank der Automatisierung weiter gesteigert werden und liegt deutlich unter dem Maximalwert von 2.45. Der Zielwert bei der Unterhaltsproduktivität wurde demgegenüber nicht erreicht. Die Unterhaltsaufwendungen, primär zur Verbesserung des Netzzustandes, stiegen gegenüber dem Vorjahr um 5.6 Prozent. Die ursprüngliche Planung sah eine Steigerung von 3.8 Prozent vor.

Die Erneuerungskosten pro Bruttotonnenkilometer stiegen im Vergleich zum Vorjahr und liegen bei 14.4. Diese Steigerung ist auf die angestrebte Ausdehnung der Erneuerungsvolumina zur Stabilisierung des Netzzustandes zurückzuführen.

Bei der Erneuerung Oberbau wurde bisher, in Abweichung zur Definition in der LV, der Preis pro Laufmeter für sämtliche Oberbauerneuerungen geführt, also inkl. Weichenerneuerungen und Erneuerungen mit Unterbausanierung, Entwässerung und/oder Banketterneuerung. Zudem waren auch die Kosten für die Projektierung im Preis enthalten. Um der vorgegebenen Definition für die Berechnung des Wertes zu entsprechen, wurde die Methode per LV 2011–2012 in Absprache mit dem BAV berichtigt. Neu wird der Meterpreis für Oberbauerneuerungen von Gleisen ohne Unterbausanierung / Entwässerung / Banketterneuerung und ohne Projektierungskosten aufgeführt.

Gesamthaft wurden 2011 rund 158 km Oberbauerneuerung durchgeführt. Davon entsprechen rund 35 Prozent der als Zielwert geführten Definition. Der erzielte Wert für 2011 nach neuer Definition beträgt 1478 Franken. Der angepasste Zielwert 2011 auf der Grundlage der ursprünglichen Planung wäre bei 1652 Franken gelegen.

Der Meterpreis gemäss der bisherigen Definition konnte im Jahr 2011 auf 2016 Franken gesenkt werden und liegt damit auf Zielkurs. Die verbesserte Produktivität ist auf die bessere Arbeitsvorbereitung und tiefere Materialkosten (Euro-Kurs) zurückzuführen. Mit weiteren Produktivitätsfortschritten wird sich der Meterpreis zukünftig weiter reduzieren.

Durch die Erhöhung des Betriebsbeitrages auf 510 Mio. Franken ist die Subventionseffizienz rückläufig. Sie ist aber weiterhin besser als budgetiert. Der Betriebsbeitrag steigt aufgrund der höheren Unterhaltsaufwendungen.

5. Erweiterungsinvestitionen

Die Struktur der Darstellung der Erweiterungsinvestitionen wurde im Rahmen der regelmässig stattfindenden Treffen BAV – SBB abgestimmt. Diese Anpassung basiert auf der Revisionsbemerkung des BAV.

Projekt		Gesamtkosten inkl. Beiträge	Gesamtkosten LV	Netto vor 2011	Netto 2011-2012	Netto 2013 ff
2. Rheinbrücke Basel	LV	51'700	51'700	16'200	19'200	16'300
Kapazitätsengpass beseitigen GV, FV, RV	ist	48'540	48'540	12'700	16'741	19'099
3. Gleis Rütli-Zollikofen	LV	76'000	43'400	19'000	24'400	0
Kapazitätsengpass beseitigen GV, FV, RV	ist	70'248	37'609	14'358	22'332	919
Bahnhof Giubiasco	LV	42'100	42'100	1'200	5'000	35'900
Entschärfung Knotenonflink	ist	40'653	40'653	1'178	975	38'500
Olten Arau Leistungssteigerung (Däniken-Woeschnau)	LV	83'100	80'200	4'100	34'100	42'000
Voraussetzung Fahrzeitverkürzung O-W (Vorbereitung Eppenbergtunnel)	ist	386'234	90'234	4'087	7'400	78'747
Olten - Biel, Überholgleise Oensingen/Luterbach	LV	16'700	16'700	0	16'700	0
Kapazitätsengpass beseitigen GV, FV, RV	ist	16'848	16'848	400	11'528	4'920
Bahnhof Lupfig, Bahnhofausbau für Güterverkehr	LV	15'400	15'400	9'000	6'400	0
Marktentwicklung Güterverkehr	ist	10'922	10'922	6'691	4'231	0
Lausanne Paleyres Verlängerung Abstellanlage	LV	19'500	9'700	600	500	8'600
Kapazitätssteigerung Knoten Lausanne	ist	19'543	9'771	222	402	9'147
Durchmesserlinie Zürich, Beitrag an Kostenteiler FV	LV	350'000	350'000	50'000	74'000	226'000
Zürich DML-7./8. Gleis: Korr. Finanzen	ist	375'000	375'000	50'000	74'000	251'000
Renens (wird neu als Projekt > 10 Mio. geführt)	LV				0	0
Renens VD Amélioration accès aux trains	ist	15'351	15'351	240	674	14'437
ca 30 weitere Projekte < 10 Mio.	LV	256'400	205'900		34'700	118'500
ca 30 weitere Projekte < 10 Mio.	ist	421'172	225'721	1) 148'903	41'279	29'539
Zusatzvereinbarung zur Leistungsvereinbarung 2011-2012						
Knoten Lausanne, Land- und Gebäudeerwerb	LV	30'000	30'000	0	26'000	4'000
Kapazitätssteigerung Knoten Lausanne	ist	30'500	30'500	0	25'335	5'165
Lausanne - Vevey Profilanpassungen	LV	27'500	27'500	800	10'100	16'600
Kapazitätssteigerung GV, FV, RV	ist	21'800	19'690	809	8'138	10'743
Knoten Bern Leistungssteigerung Bern Ost	LV	28'600	28'600	400	700	27'600
Zusatzangebot FV, Ausbau S-Bahn Bern	ist	28'837	28'837	652	645	27'540
Vorprojekt und Planauffage RBL/Gateway Limmattal	LV	8'600	8'600	100	2'500	6'000
Marktbedürfnisse GV	ist	3'550	3'550	50	2'500	1'000
Knoten Zürich, Leistungssteigerung Wehntal	LV	24'100	24'100	300	800	22'913
Kapazitätssteigerung Knoten Zürich, 4. TE FV, RV	ist	24'063	24'027	280	834	22'913
Zürich - Winterthur Leistungssteigerung Kemptthal	LV	27'600	10'600	100	900	9'600
Kapazitätssteigerung Knoten Zürich, 4. TE FV, RV	ist	27'434	10'520	72	440	10'008
Ausbauten Güterverkehr (Chavornay, Rothenburg)	LV	18'100	18'100	400	13'000	4'700
Marktbedürfnisse GV	ist	20'494	20'494	423	12'690	7'381
Diverse Vorprojekte zur Netzentwicklung	LV	10'400	9'100	300	8'000	800
Grundlagen für die Netzentwicklungsplanung GV, FV, RV	ist	11'393	10'109	290	6'278	3'541
Total Leistungsvereinbarung und Zusatzvereinbarung	LV				277'000	539'600
Total Umsetzung SBB	ist			1) 241'355	236'422	534'599

1) Summe der teilabgerechneten Projekte bis 31.12.2010, w welche w ertgeführt w erden.

Der Umsetzungsstand der mit der LV 2011–12 (inkl. Zusatz-LV) bestellten Erweiterungsinvestitionen ergibt mit Stand Januar 2012 folgendes Bild:

	LV	Umsetzung
Vorgaben LV 2011–2012	215 Mio.	180 Mio.
Vorgaben Zusatzvereinbarung zur LV 2011–2012	62 Mio.	57 Mio.
Total LV und Zusatzvereinbarung zur LV 2011–2012	277 Mio.	237 Mio.

Daraus ergibt sich aus heutiger Sicht über die LV-Periode eine Minderbelastung von rund 40 Mio. Franken.

Diese setzt sich aus folgenden drei Elementen zusammen

Verschiebung in die nächste LV Periode	–	43.0 Mio.
2. Rheinbrücke Basel, Bahnhof Giubiasco, Olten–Aarau, Olten–Biel, Div. Vorprojekte		
Minderkosten	–	4.1 Mio.
Bahnhof Lupfig, Lausanne–Vevey Profilanpassungen		
Mehrkosten	+	6.6 Mio.
3. Gleis Rütli–Zollikofen, weitere Projekte < 10 Mio.		
Total		40.5 Mio.

6. Berichterstattung weitere Zielsetzungen

Engpässe im Netz

Da keine neuen Netzteile in Betrieb genommen wurden und das Angebot nur sehr punktuell angepasst wurde, veränderte sich 2011 das Bild zu den Engpässen kaum. Mehrere Streckenabschnitte und Knoten kommen in der Wertung neu in die Kategorie hohe Belastung.

Kundenzufriedenheit

Die 2011 durchgeführte Kundenumfrage bei den EVU für das Jahr 2010 zeigt, dass sich die Gesamtzufriedenheit gegenüber dem Jahr 2009 leicht verschlechtert hat. Dies steht im Gegensatz zur Zielsetzung von SBB Infrastruktur. Um die angestrebte Steigerung der Kundenzufriedenheit zu realisieren, wurden Massnahmen wie das Projekt Zusatzleistungen (Kundengerechter Katalog), Baustellen/Langsamfahrstellen-Information, systematischer Nachbetreuungsprozess sowie Kundeneinbezug bei der ETCS-Strategie ergriffen.

Die Kundenzufriedenheit der Kantone mit der Infrastruktur stieg 2011 um +0.39 auf den Mittelwert 7.30 und erreicht damit den Zielwert 2011 von 7.29 Punkten (Gesamtwert SBB: Steigerung um 6.1 auf 77.2 Punkte).

ETCS

Programm ETCS Netz, Migration zu ETCS Level 1 Limited Supervision (ETCS L1LS):

Bei der Migration der Altsysteme ZUB und SIGNUM hin zu ETCS L1LS wurden die folgenden Meilensteine erreicht:

- Erfolgreiche Vergabe des gesamten Rollouts an die Industriepartner Siemens und Thales.
- Termingerechter Start des Rollouts im Tessin per Dezember 2011.
- Vergabe der fahrzeugseitigen Entwicklung für ETCS L1LS zwecks Betriebserprobung der neuen Systemtechnik mit Fahrzeugen von SBB Cargo, SBB Personenverkehr und BLS Cargo.
- Laufende Betriebserprobung der bei der Migration neu eingesetzten Komponente MiniLEU (mit autarker Stromversorgung).

Mit dem Abschluss der Verträge für den Rollout im September 2011 konnten die Endkostenprognose und die Risikokosten überarbeitet werden. Dabei zeigte es sich, dass die voraussichtlichen Endkosten auch unter Berücksichtigung der Risikokosten innerhalb des Budgetrahmens von 300 Mio. Franken \pm 30 Prozent liegen.

Im Rahmen der Systemführerschaft ETCS wurden folgende Meilensteine erreicht:

- Mitarbeit zur Legalisierung des ETCS Standards Baseline 3 in den europäischen Gremien.
- Mit Erlangung des Nachweises der Interoperabilität für die ETCS-Fahrzeugausrüstung von Bombardier verfügt nun neben Alstom und Siemens auch der dritte ETCS-Fahrzeuglieferant über den Netzzugang in der Schweiz.
- Erstellung der Projektierungsgrundlagen für ETCS L1LS.
- Mitarbeit bei Arbeitsgruppen für die in den Grenzbereichen der Korridore A und C zu realisierenden Systemübergänge.
- Sicherstellung der technischen und betrieblichen Interoperabilität zwischen der Gotthard-Basisstrecke und den bestehenden NEAT-Achsen (Lötschberg-Basistunnel und Mattstetten-Rothrist).

Im Bereich Zugbeeinflussung wurden folgende Fortschritte erzielt:

- 95 Prozent der im Programm 500 A (500 zusätzliche Signale mit Geschwindigkeitsüberwachung) geplanten Geschwindigkeitsüberwachungen werden bis Ende 2011 in Betrieb genommen. Mit diesem Programm wird sichergestellt, dass das Sicherheitsniveau trotz der Verkehrszunahme verbessert wird.
- Die Ausrüstungsmethode für Zugbeeinflussungssysteme (R I-20027) stellt sicher, dass sich das Sicherheitsniveau trotz Mehrverkehr zukünftig leicht verbessern wird.
- Für die Anpassungen der Anlagen in den Zuläufen zu Gotthard- und Ceneri-Basistunnel sind gemäss Strategie ETCS L2 vom Juni 2011 die Planungsarbeiten gestartet worden.

GSM-R

Der schweizweite Rollout für die Hauptstrecken wurde mit Ausnahme der noch anstehenden Optimierung am rechten Zürichsee-Ufer termingerecht abgeschlossen und der analoge Zugfunk wurde mit GSM-R abgelöst.

2011 wurden total 100 Antennenstandorte operativ in Betrieb genommen. Ende 2011 standen mit 725 Antennenstandorten knapp 90 Prozent aller ursprünglich geplanten Standorte im Einsatz.

Mit einem umgesetzten Investitionsvolumen von 25 Mio. Franken im Jahr 2011 resultieren kumulierte Investitionskosten von 314 Mio. Franken. Die im Businessplan prognostizierte Gesamtinvestition von 431 Mio. Franken konnte bereits Ende 2010 dank einer verbesserten Projektplanung und der selektiven Optimierung auf 408 Mio. Franken reduziert werden. Diese Prognose kann aus aktueller Sicht bestätigt werden.

Gemäss den Zielen folgt ab 2012 die Versorgung einzelner Nebenstrecken. Nachdem verschiedene Strecken aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen von

GSM-R Roaming auf GSM-R Native umklassiert wurden, ist die Anzahl der zu versorgenden Nebenstrecken angestiegen. Hinzu kommen verschiedene Optimierungsvorhaben und die Sicherstellung der Versorgung der Rangier-Bedienpunkte als Voraussetzung für die in 2013 geplante Ablösung der Rangierkommunikation.

In der Rolle des Systemführers für GSM-R ist die SBB mit dem Programm GSM-R zusätzlich noch für die Versorgung verschiedener KTU-Strecken in der Verantwortung (z.B. BLS: Spiez – Interlaken; THURBO: Wil – Kreuzlingen). Im Zusammenhang mit diesen Vorhaben werden 2012 erneut knapp 100 Antennenstandorte in Betrieb genommen. Das Investitionsvolumen für 2012 beträgt voraussichtlich rund 24 Mio. Franken. Nach aktueller Einschätzung werden gewisse Vorhaben auf Grund der Einsprachesituation bis 2015 dauern.

Baustandards

Zur Optimierung wurden die folgenden Stossrichtungen weiter verfolgt:

- Produkteverbesserungen
- technische Weiterentwicklungen
- Optimierungen der Instandhaltungen

Aus den Vorschlägen sind 19 Massnahmen vertieft worden. Die Vorbereitungen für deren Umsetzung sind weitgehend abgeschlossen. Teilweise wirken sie bereits im laufenden Jahr. Ab 2014 werden sie jährliche Einsparungen von 25 Mio. Franken erwirken.

Zusätzlich zu den definierten Massnahmen liegen weitere Vorschläge zur Steigerung der Effizienz vor. Im Rahmen eines kontinuierlichen Prozesses werden die Anlagenverantwortlichen der Infrastruktur diese laufend einbringen und umsetzen.

Benchmarking: Neben der regulären jährlichen Durchführung des LICB (Lasting Infrastructure Cost Benchmark, UIC) wurde 2011 ein detaillierter Kostenvergleich zur Oberbauerneuerung begonnen. Hierfür wurden konkrete Detailvergleiche, z.B. zu Materialkosten, Arbeits- und Maschinenstunden und Preisen von Gleisbaumaschinen zusammen mit der Deutschen Bahn (DB) und der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) angestellt. Erste Ergebnisse deuten bei den Preisen für Gleisbaumaschinen und teilweise bei Mengen und Preisen des eingesetzten Materials auf grosse Unterschiede hin. Die Ursachenanalyse dieser ersten Erkenntnisse ist im Gange.