

02.026

## **Botschaft**

**über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2003–2006, den Zahlungsrahmen für die Jahre 2003–2006 und einen Verpflichtungskredit für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit einer Führerstandssignalisierung (ETCS) sowie über den Rechenschaftsbericht der SBB AG für die laufende Leistungsvereinbarung**

vom 8. März 2002

---

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
sehr geehrter Herr Präsident,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit vorliegender Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2003–2006, den Entwurf eines Bundesbeschlusses über Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2003–2006, den Entwurf eines Bundesbeschlusses über einen Verpflichtungskredit für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit einer Führerstandssignalisierung (ETCS) und den Entwurf des Rechenschaftsberichts der SBB AG für die laufende Leistungsvereinbarung mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

8. März 2002

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Kaspar Villiger

Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

---

## Übersicht

*Mit Inkrafttreten der Bahnreform am 1. Januar 1999 wurde auch das Gesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen total revidiert. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), welche zuvor ein Teil der Bundesverwaltung waren, wurden mit diesem Gesetz zur im Handelsregister eingetragenen spezialgesetzlichen Aktiengesellschaft SBB AG. Der Bund als alleiniger Eigentümer der SBB AG schliesst mit dieser eine Leistungsvereinbarung ab. In dieser Leistungsvereinbarung definieren Bund und SBB AG gemeinsam die Ziele für vier Jahre. Die eidgenössischen Räte beschliessen über diese Leistungsvereinbarung und über einen Zahlungsrahmen für den gleichen Zeitraum.*

*Bund und SBB AG einigen sich in der Leistungsvereinbarung über die strategische Ausrichtung des Unternehmens, dessen Ziele und Leistungsangebote in den Bereichen Verkehr und Infrastruktur. Überdies wird ein Berichtswesen über die Einhaltung der festgelegten Vorgaben und des Zahlungsrahmens festgelegt. Der Bund nimmt die Rolle des Eigentümers und des Bestellers von Verkehrsangeboten wahr. Die Verhandlungen über die Abgeltungen und den detaillierten Umfang von Verkehrsleistungen erfolgen im Rahmen des Bestellverfahrens nach Abgeltungsverordnung. Damit beinhaltet der Zahlungsrahmen nur die Leistungen für den Infrastrukturbereich, nämlich die Abgeltung für die ungedeckten Betriebskosten, die Substanzerhaltung und den Grundbedarf an Investitionen. Zusätzlich wird der Bundesrat nach der Verabschiedung der Leistungsvereinbarung in seiner Funktion als Eigentümer der SBB AG deren Eignerstrategie erlassen.*

*Die Leistungsvereinbarung und der zugehörige Zahlungsrahmen haben sich als zentrale Instrumente für die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele des Bundes im Bereich der Eisenbahninfrastruktur – unter Bewahrung des Handlungsspielraums der SBB AG bei operativen Unternehmensentscheiden – grundsätzlich bewährt. An der vorliegenden zweiten Leistungsvereinbarung wurden daher nur wenige Änderungen vorgenommen. Neben einer klareren Formulierung der von der SBB AG zu befolgenden verkehrspolitischen Ziele wurde der Bestellauftrag des Bundes im Bereich Infrastruktur konkreter abgefasst und in Form von Netzkarten visualisiert. Zudem wird das Controlling der Mittelverwendung aus dem Zahlungsrahmen, in welches das BAV eingebunden ist, dank einer klaren Definition von Form und Inhalt optimiert.*

*Der Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung 2003–2006 soll sich auf 6'025 Millionen Franken belaufen, was einer realen Konstanzhaltung gegenüber der Periode 1999–2002 entspricht. Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt eindeutig in der Substanzerhaltung. Wenn immer möglich werden damit Massnahmen zur Rationalisierung und zur Erhöhung der Sicherheit und der Interoperabilität des SBB-Netzes verbunden. Ergänzend hierzu können – in begrenztem Ausmass – Erweiterungsinvestitionen im Bereich der Agglomerationen und auf der Nord-Süd-Achse vorgenommen werden.*

# **Botschaft**

## **1 Allgemeiner Teil**

### **1.1 Ausgangslage**

Gleichzeitig mit Inkraftsetzung der ersten Phase der Bahnreform am 1. Januar 1999 trat das total revidierte Bundesgesetz vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG; SR 742.31) in Kraft. Seitdem gibt es bei der SBB AG eine rechnerische und organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr. Mit der zwischen Bund und SBBAG ausgehandelten Leistungsvereinbarung 1999–2002 und dem dazugehörigen Zahlungsrahmen wurde das – im Regionalverkehr seit dem 1. Januar 1996 geltende – Bestellprinzip auch auf den Bereich der SBB-Infrastruktur ausgedehnt. In dieser ersten Leistungsvereinbarung (LV) legte der Bund gemeinsam mit der SBB AG Ziele in den Bereichen Verkehr und Infrastruktur fest. Mit dem dazugehörigen ersten Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur einigten sie sich auf die Höhe der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten (Betriebskosten und Abschreibungen) sowie des Grundbedarfs an Investitionen für die Infrastruktur für den vierjährigen Zeitraum 1999–2002. Die Leistungsvereinbarung und der Zahlungsrahmen wurden damit zu wichtigen Steuerungsinstrumenten des Bundes im Bereich der Eisenbahninfrastruktur.

Für die nun vorliegende zweite Leistungsvereinbarung für die Jahre 2003 bis 2006 konnte auf den – überwiegend positiven – Erfahrungen mit der LV 1999–2002 aufgebaut werden (vgl. Beilage 1 bzw. Abschnitt 16). Auch die neue Leistungsvereinbarung soll ein umfassender politischer Rahmen für die von der SBB AG erwarteten unternehmerischen Leistungen sein. Verschiedene darin vereinbarte Elemente werden in weiteren Instrumenten vertieft oder sind bereits in Gesetzen oder Verordnungen geregelt. Beispielsweise sind die Bereiche der Konzessionen, der Aufsicht oder die via FinöV-Fonds in Aussicht genommenen Grossprojekte in der Leistungsvereinbarung nur summarisch abgehandelt. Rahmensetzend ist sie jedoch für die Eigentümerstrategie, welche der Bundesrat nach Verabschiedung der Leistungsvereinbarung in seiner Funktion als Alleineigentümer gegenüber der SBB AG erlassen wird. Die darin enthaltenen strategischen Ziele sollen die Regelungen der vom Parlament genehmigten Leistungsvereinbarung ergänzen und die Leistungsziele für die einzelnen Bereiche Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur und Nebengeschäfte konkretisieren. Ebenfalls verdeutlicht werden die Erwartungen in Bezug auf Finanzziele, Personalziele, Kooperationen und Beteiligungen. Die Eigentümerstrategie 2003–2006 für die SBB AG wird nach der parlamentarischen Diskussion der Leistungsvereinbarung im Herbst 2002 definitiv erarbeitet und festgelegt.

### **1.2 Zweck**

Mit der Leistungsvereinbarung hat der Bund ein Führungsinstrument, das den unternehmerischen Freiraum der SBB AG innerhalb des politischen Rahmens festlegt. Durch die klare Trennung der Kompetenzen zwischen Bund und SBB AG können Unternehmensentscheide rasch und effizient durchgeführt werden.

Für den Bereich Infrastruktur ist die Leistungsvereinbarung zugleich eine Bestellung des Bundes. Damit werden die nicht aus den Benutzungsgebühren (Trassenpreis) und Nebenerlösen zu deckenden Kosten des Infrastrukturbetriebs ausgeglichen und zugleich die Grundlage für eine effiziente, auf die Bedürfnisse des Verkehrs ausgerichtete Entwicklung des SBB-Netzes geschaffen. Mit dem vom Parlament gleichzeitig zu beschliessenden Zahlungsrahmen wird das dazugehörige Instrument für die mittelfristige Ausgabensteuerung des Bundes zur Verfügung gestellt.

Die Laufzeit der Vereinbarung von vier Jahren nimmt auf die Finanzplanung des Bundes Rücksicht und verschafft der SBB AG – insbesondere im Infrastrukturbereich – eine gewisse Sicherheit für den mittelfristigen Planungshorizont.

### **1.3 Rechtsnatur**

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

- a. die gemeinsame Festlegung der Ziele zwischen Bundesrat und SBB AG;
- b. die Bestellung von Leistungen im Infrastrukturbereich.

#### *Gemeinsame Festlegung der Ziele*

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

#### *Bestellung von Leistungen*

Beim 3. Abschnitt der Leistungsvereinbarung, soweit damit bei der SBB AG Leistungen im Bereich Infrastruktur bestellt werden, handelt es sich um einen Subventionsvertrag. Hinzuweisen ist auf die Besonderheit, dass der Betrag der Subvention nicht nur im Subventionsvertrag, sondern auch in dem vom Parlament zugleich mit der Leistungsvereinbarung zu beschliessenden Zahlungsrahmen festgelegt wird.

#### *Verfahren zum Abschluss der Leistungsvereinbarung*

Die von Bundesrat und Verwaltungsrat der SBB AG beauftragten Vertreter handeln einen Entwurf der Leistungsvereinbarung und des Zahlungsrahmens aus. Dieser Entwurf wird in geeigneter Weise (z.B. mittels einer konferenziellen Anhörung) den Kantonen zur Stellungnahme vorgelegt. Anschliessend prüfen der Verwaltungsrat der SBBAG und der Bundesrat den Entwurf und genehmigen schliesslich die Leistungsvereinbarung. Mit dem entsprechenden Genehmigungsvermerk wird die Leistungsvereinbarung, gestützt auf Artikel 8 SBBG, gemeinsam mit dem Zahlungsrahmen vom Bundesrat mit der vorliegenden Botschaft dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt.

## 1.4

### Inhalt und Zielsetzung

Die Leistungsvereinbarung vereinigt Eigentümer- und Bestellerinteressen des Bundes gegenüber der *spezialgesetzlichen Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen* (SBB AG) und definiert die zu erbringenden Leistungen für vier Jahre. Sie kann zu den vier folgenden inhaltlichen Schwerpunkten zusammengefasst werden:

#### *Grundzüge der strategischen Orientierung der SBB AG*

Die mittelfristigen Unternehmensziele werden allgemein sowie für den Verkehrs- und den Infrastrukturbereich gesondert zwischen dem Bundesrat und der SBB AG festgelegt. Zentral ist die Forderung nach einer Ausrichtung des Angebots auf die Bedürfnisse des Marktes unter Berücksichtigung der Grundversorgung. Die Bahnunternehmen müssen, wollen sie sich im Transportmarkt behaupten, weiterhin eine markante Produktivitätssteigerung realisieren. Ebenfalls grosse Bedeutung wird den Aspekten der Sicherheit sowie der Beteiligungs- und Kooperationsstrategie beigegeben.

#### *Leistungsangebot im Verkehrsbereich*

Grundsätzlich muss der Verkehrsbereich mit einem Gewinn abschliessen. Dabei ist klar, dass der Bund zusammen mit den Kantonen die Leistungen des Regionalverkehrs bestellen und die geplanten ungedeckten Kosten abgelten muss. Auch im kombinierten Verkehr sind Bestellungen und Abgeltungen ausserhalb der Leistungsvereinbarung vorgesehen. Bestellung und Abgeltung im Verkehrsbereich erfolgen mittels separaten Angebotsvereinbarungen. Verschlechtern sich die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr spürbar, könnte der Bund (gem. Art. 49 EBG) allenfalls auch den Einzelwagenladungsverkehr bestellen.

#### *Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur*

Die SBB AG hat einen bedeutenden Teil (ca. 60%) des schweizerischen Schienenverkehrsnetzes zu unterhalten. Durch eine optimale Nutzung und einen bedarfsgerechten Personaleinsatz muss sie die Produktivität steigern. Die systembedingte Differenz<sup>1</sup> zwischen den geplanten Kosten im Infrastrukturbereich (Betrieb und Unterhalt) und den geplanten Erlösen aus den Benützungsentgelten (Trassenpreise) wird durch den Bund abgegolten. Zudem finanziert der Bund die Investitionen in die Infrastruktur. Mit der Bestellung zum Erhalt und der Entwicklung des SBB-Netzes wird eine Basis für die Erstellung von Leistungen des service public geschaffen. Nur eine leistungsfähige und effizient betriebene Infrastruktur ermöglicht den Transportunternehmen, kostengünstige Angebote zur Bewältigung der steigenden Verkehrsnachfrage zu erbringen. Eine qualitativ hochwertige Schieneninfrastruktur ist Voraussetzung für die Erreichung des Ziels, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

<sup>1</sup> Die Trassenpreise basieren auf landesweit normierten Grenzkosten, d.h. den Betriebs- und Unterhaltskosten, die ein zusätzlicher verkehrender Zug verursacht. Eine Deckung der Vollkosten (inklusive der Abschreibungen auf die Investitionen) ist bei diesem Ansatz prinzipiell nicht möglich.

## *Finanzielle Konsequenzen für den Bund*

Mit dem Zahlungsrahmen werden die finanziellen Auswirkungen für die Leistungen im Bereich der Infrastruktur aufgezeigt. Er ist durch das Parlament zu beschliessen und dient vor allem als finanzpolitisches Steuerungsinstrument.

Für die Finanzierung der Fahrzeugausrüstungen, die mit der Einführung des auf europäischer Ebene normierten neuen Zugsicherungssystems (ETCS)<sup>2</sup> bei SBB AG und Privatbahnen notwendig sind, ist ein separater Verpflichtungskredit gemäss Artikel 56 EBG erforderlich.

### **1.5 Steuerung**

Die Leistungsvereinbarung definiert neben der strategischen Ausrichtung und den Bestellungen die Art und den Umfang der Berichterstattung der SBB AG über die Erreichung der vereinbarten Ziele und die Effizienz der Mittelverwendung aus dem Zahlungsrahmen. Von der SBB AG wird ein ihrer Unternehmensgrösse angemessenes Controlling- und Steuerungssystem erwartet. Der Bundesrat verlangt als Vertreter des Eigentümers von der SBB AG Rechenschaft über die Entwicklung des Unternehmens und über das Erreichen der vorgegebenen strategischen Ziele. Sowohl die langfristigen Eigentümerinteressen wie auch die mit der Leistungsvereinbarung und dem Zahlungsrahmen definierten erheblichen Geldströme vom Bund zur SBB AG verlangen ein mehrstufiges Berichtswesen und Frühwarnsystem.

Das in Artikel 18 der Leistungsvereinbarung geregelte Controlling bezieht sich vorwiegend auf die Zielerreichung und die Verwendung der im Zahlungsrahmen gewährten Mittel für die Infrastruktur. Mit halbjährlichen Standberichten, die auf dem in Beilage 15 dargestellten Kennziffersystem basieren, unterrichtet die SBB AG die verantwortlichen Bundesstellen über den Stand der Umsetzung der Leistungsvereinbarung.

Das Controlling der strategischen Ziele, welche der Bundesrat, gestützt auf die vom Parlament genehmigte Leistungsvereinbarung, für die SBB AG in der Eignerstrategie definiert, erfolgt im Rahmen der Jahresberichterstattung des Verwaltungsrates der SBB AG an den Bundesrat. Anhand des Berichts des Bundesrates über die Erreichung der strategischen Ziele der SBB AG kann das Parlament im Rahmen der Geschäftsprüfung beurteilen, ob der Bundesrat seine Rolle als Eigentümer angemessen wahrnimmt.

### **1.6 Folgerungen aus den Erfahrungen mit der Leistungsvereinbarung 1999–2002**

Aus der in Beilage 1 enthaltenen Berichterstattung der SBB AG über die Leistungsvereinbarung 1999–2002 geht hervor, dass die vereinbarten Ziele in der bisher überprüften Berichtsperiode 1999–2001 grösstenteils erreicht wurden. Bemerkenswert ist insbesondere die positive Entwicklung der Produktivität. Die diesbezügliche Vorgabe einer Steigerung von 5% pro Jahr wurde 2000 übertroffen. Dieses Ergebnis

<sup>2</sup> ETCS: European Train Control System

ist sicher auch auf eine gute Investitionsplanung zurückzuführen, bei der notwendige Investitionen zur Erhaltung der bestehenden Anlagen wenn immer möglich mit Massnahmen zur Reduktion der Betriebskosten verbunden wurden. In den Bereichen Pünktlichkeit und Sicherheit der Verkehrsabwicklung wurden ebenfalls sehr gute Resultate erreicht; dass dies keine Selbstverständlichkeit ist, zeigt ein Blick auf die entsprechenden Werte in anderen Ländern. Aus dem Bericht wird deutlich, dass die SBB AG mit dem 1998 neu eingeführten Instrument «Leistungsvereinbarung» sehr gute Erfahrungen gemacht hat.

Für den Bund hat sich die Leistungsvereinbarung mit der SBB AG zu einem zentralen Instrument der Umsetzung seiner verkehrspolitischen Ziele im Bereich der Eisenbahninfrastruktur entwickelt. Als Erfolg der Leistungsvereinbarung ist vor allem die grössere finanzielle Planungssicherheit zu nennen, die beide Partner Bund und SBB AG durch den Zahlungsrahmen von vier Jahren erhalten haben. Positiv zu werten – insbesondere im Vergleich mit der Situation der Privatbahnen – ist auch die Möglichkeit einer finanziellen Gesamtoptimierung. So können etwa die Betriebskosten durch die Wahl des Investitionszeitpunkts gezielt beeinflusst werden. Betriebs- und Investitionskosten werden gemeinsam gesteuert, und Mittel können bei der Budgetierung innerhalb des Zahlungsrahmens verschoben werden. Es ist davon auszugehen, dass das Instrument Leistungsvereinbarung zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen wird. So wird für die zweite Stufe der Bahnreform – Stichwort Harmonisierung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur – u.a. geprüft, ob Leistungsvereinbarungen auch bei den Privatbahnen eine Alternative sein können.

Da sich der mit der Leistungsvereinbarung 1999–2002 eingeschlagene Weg grundsätzlich bewährt hat, wurden bei der vorliegenden Leistungsvereinbarung für die Periode 2003–2006 nur wenige Änderungen vorgenommen. Neben punktuellen Präzisierungen und der allgemeinen Aktualisierung des Textes wurden insbesondere folgende Punkte inhaltlich neu gefasst:

- Klare Formulierung der von der SBB AG zu befolgenden verkehrspolitischen Zielsetzungen;
- Konkretisierung des Bestellauftrags des Bundes im Bereich Infrastruktur über die Festlegung von Ausbaustandards für die einzelnen Strecken des SBB-Netzes, dargestellt in Netzkarten;
- Optimierung des Controllings der Leistungsvereinbarung durch die klare Definition von Form und Inhalt der Berichterstattung der SBB AG an das BAV bzw. das Parlament.

Bei der Kommentierung der entsprechenden Artikel wird auf diese Neuerungen besonders eingegangen.

## **1.7 Anhörung der Kantone**

Gemäss Artikel 8 Absatz 1 SBBG sind die Kantone bei der Erarbeitung der Leistungsvereinbarung anzuhören. Den Kantonen wurde Mitte Dezember 2001 ein Entwurf der Leistungsvereinbarung für die Jahre 2003–2006 zugestellt. In einer konferenziellen Anhörung nahm eine von der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) repräsentativ zusammengestellte Vertretung der Kantone am 8. Januar 2002 zum vorgelegten Entwurf Stellung.

Den Kantonen war es ein wichtiges Anliegen, dass in der Leistungsvereinbarung die Verantwortung der SBB AG für die Funktionsfähigkeit des eng vernetzten, flächen-deckenden öffentlichen Verkehrssystems der Schweiz angemessen zur Geltung kommt. Sie waren sich aber zugleich bewusst, dass die Leistungsvereinbarung in erster Linie die Infrastruktur tangiert und keine detaillierten Festlegungen zum Fern- oder Regionalverkehr enthält. Es wurde angeregt, in der Botschaft die unterschiedlichen Rollen des Bundes – zum einen als 100%-iger Eigner und zum anderen als Besteller von Leistungen – und die damit verbundenen betriebswirtschaftlichen bzw. volkswirtschaftlichen Betrachtungsweisen deutlich zu umschreiben. Aus Sicht der Kantone sollte die Leistungsvereinbarung die SBB AG nicht in ein zu enges Korsett zwingen. Wie bis anhin sollte diese auf der operativen Entscheidungsebene einen grossen Handlungsspielraum haben. Zugleich wurde aber von Seiten des Bundes gefordert, diesen Freiraum durch das Setzen von Leitplanken klar zu kennzeichnen.

Die Kantone konnten die neue Form der Zielfestlegung im Bereich der Investitionstätigkeit mit den beiliegenden Netzkarten (Näheres hierzu im Kommentar zu Art. 12) durchaus nachvollziehen. Es wurde anerkannt, dass dieses im Vergleich zu einer starren Projektliste deutliche flexiblere Vorgehen eine aus Unternehmenssicht optimierte Planung ermöglicht. Demgegenüber wurde kritisiert, dass die Netzkarten bei den Kantonen eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich der sie interessierenden Fragen nach einzelnen Ausbauprojekten bewirkten. Dem nachvollziehbaren Wunsch der Kantone nach zusätzlichen Informationen zu einzelnen innerhalb der Periode 2003–2006 geplanten Projekten soll insofern Rechnung getragen werden, als die SBB AG von sich aus den Dialog mit den Kantonen über die regional anstehenden Ausbaumassnahmen aufnimmt.

Die Erläuterungen der Artikel gehen auf die meisten Anmerkungen der Kantone zu einzelnen Artikeln der Leistungsvereinbarung ein. In einigen Punkten haben die Kantone mit ihren Anliegen auch Änderungen gegenüber dem Entwurf der Leistungsvereinbarung bewirkt.

## **2 Erhaltungs- und Investitionskonzept für die Infrastruktur**

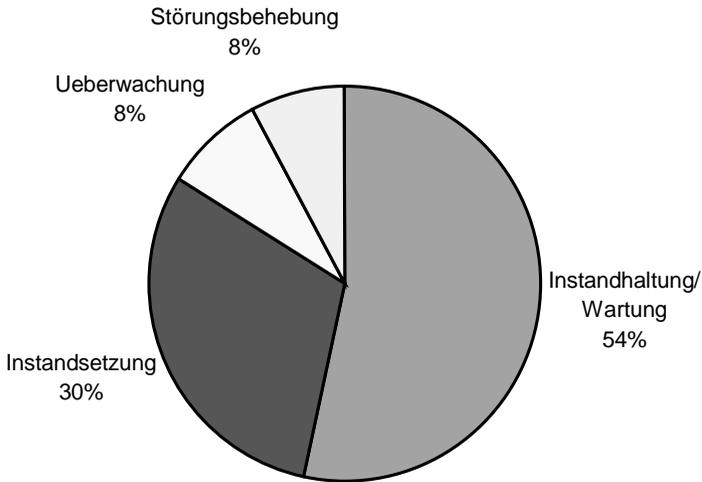
### **2.1 Einleitung**

«Sie [die SBB] erhalten die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand und passen sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik an». So lautet der gesetzliche Auftrag an die SBB in Artikel 3 Absatz 3 SBBG. Mit der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB AG wird dieser Auftrag konkretisiert.

Voraussetzung für die Erhaltung der Funktionsfähigkeit und der Sicherheit der Schieneninfrastruktur sind zum einen sorgfältig ausgeführte laufende Unterhaltsarbeiten und zum anderen gezielte Investitionen in den Ersatz veralteter Anlagen. Diese sog. Substanzerhaltungsprojekte umfassen i.d.R. nicht nur den Realersatz der bestehenden Anlagen. Bei jeder Ersatzinvestition wird geprüft, ob die bestehenden Anlagen den aktuellen und künftigen Erwartungen der Bahnkunden sowie den Erfordernissen einer rationellen Betriebsführung bei steigender Auslastung noch gerecht werden. Wenn es sinnvoll und machbar ist, werden Substanzerhaltungsprojekte mit Massnahmen zur Rationalisierung des Betriebsablaufs oder Anlagenergänzungen zur Bewältigung des Verkehrswachstums verbunden. Gleichzeitig wird

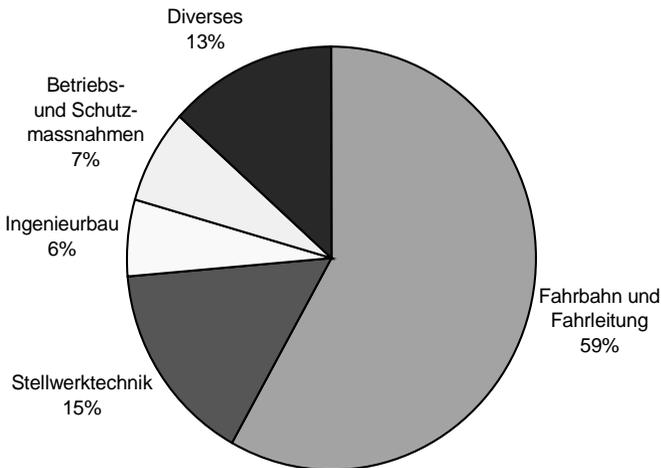


## Mittelverwendung laufender Unterhalt



Bei der Verteilung nach Anlagentypen wird deutlich, dass der Bereich Fahrbahn und Fahrleitung den bei weitem grössten laufenden Unterhaltsaufwand (59% bzw. 180 Millionen Franken pro Jahr) verursacht.

## laufender Unterhalt nach Anlagentypen

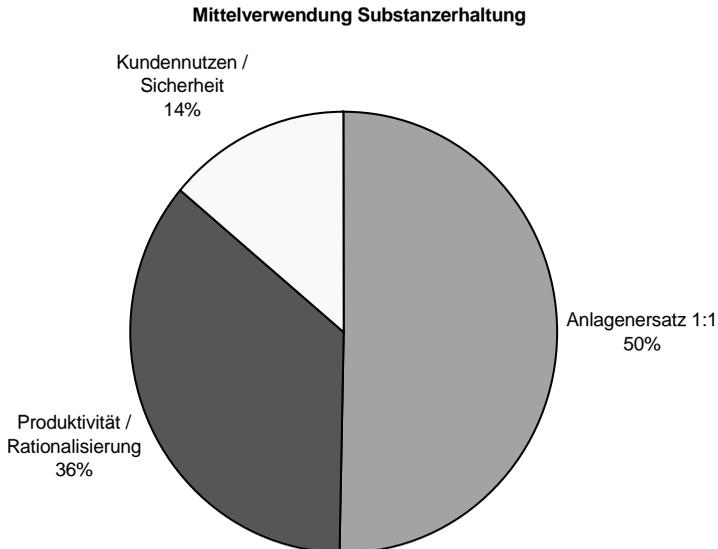


## 2.3

### Substanzerhaltung

Substanzerhaltungsinvestitionen dienen dem Ersatz und der Modernisierung der bestehenden Anlagen. Mit den hierfür im Zeitraum 2003–2006 eingeplanten 4,8 Milliarden Franken kann die vorhandene Bahninfrastruktur der SBB AG in Umfang und Funktionsfähigkeit, also letztlich in ihrem Wert, erhalten werden.

Etwa die Hälfte der Investitionen dient dem Realersatz der vorhandenen Anlagen, etwas mehr als ein Drittel lässt sich der Rationalisierung/Produktivitätssteigerung zurechnen, der Rest kommt der Verbesserung der Sicherheit und des Kundennutzens zugute.



Bezüglich der inhaltlichen Verwendung bilden produktivitätssteigernde Investitionen für die nächste Generation modernster Sicherheitstechnik das Gros der Substanzerhaltungsinvestitionen. Die diesbezüglichen SBB-Projekte «Innovation Bahnsystem ETCS/GSM-R»<sup>4</sup> und «Rail Control Center (RCC)» haben für die Infrastruktur der SBB AG eine sehr hohe Bedeutung (vgl. auch Kommentar zu Art. 12). Da sie

- geringere Betriebskosten mit sich bringen,
- die Produktionsqualität (Pünktlichkeit, Kundeninformation) verbessern,
- eine markante Steigerung der Trassenkapazität ermöglichen und zugleich
- zu einer Erhöhung der Betriebssicherheit beitragen,

sind sie als Schlüsselprojekte aufzufassen. Im Zeitraum der Leistungsvereinbarung 2003–2006 sollen hierzu u.a. folgende Massnahmen realisiert werden:

<sup>4</sup> GSM-R: Global System for Mobil-Communication – Railways

- Umrüstung der bisherigen Zugsicherung auf ETCS (vgl. Beilagen 2 und 3)
- erste ETCS-Level-2-Ausrüstungen ausserhalb des Perimeters von Bahn 2000 und NEAT,
- Aufbau der GSM-R-Funknetzinfrastruktur (vgl. Beilagen 4 und 5),
- automatisierte Betriebsführung auf der Ebene der Stellwerke (Projekt «XP 08»),
- überregionale Integration des Produktionsmanagements (Projekt «Rail Control Center, RCC»).

Innerhalb der Jahre 2003–2006 müssen hierfür insgesamt rund 1,8 Milliarden Franken investiert werden.<sup>5</sup> (Der FinöV-Fonds wird im gleichen Zeitraum mit diesbezüglichen Investitionskosten in der Höhe von 100 Millionen Franken belastet.)

Die für das Befahren der mit ETCS Level 2 ausgerüsteten Strecken erforderliche Zusatzausrüstung auf den Fahrzeugen (Führerstandsignalisierung) bringt den betroffenen Verkehrsunternehmen unterschiedlichen Nutzen. Dem Fernverkehr ermöglichen die Neubaustrecken mit entsprechender Sicherheitsausrüstung höhere Fahrgeschwindigkeiten und somit kürzere Fahrzeiten. Hingegen ziehen Fahrzeuge mit einer zugelassenen Maximalgeschwindigkeit von unter 160 km/h keinen zusätzlichen Nutzen aus dieser «mobilen Infrastruktur» (Signalanzeige im Fahrzeug statt an der Strecke). Dies führt zu folgendem Lösungsansatz zur Finanzierung der Umrüstung bestehender Fahrzeuge:<sup>6</sup>

Die Ausrüstung der Fahrzeuge des Fernverkehrs der SBB AG, welche einen unmittelbaren Nutzen aus den Neubaustrecken ziehen (höhere Fahrgeschwindigkeit bzw. kürzere Fahrzeiten), wird aus FinöV-Geldern Bahn 2000, 1. Etappe, finanziert.

Für die Fahrzeuge der SBB AG, der SBB Cargo AG, der BLS und weiterer Privatbahnen (insgesamt rund 500 Triebfahrzeuge und Steuerwagen), welche auf Grund der technisch möglichen Geschwindigkeit von der Neubaustrecke nicht profitieren, aber die ETCS-Ausrüstung brauchen, muss eine spezielle Lösung gesucht werden. Angesichts des Wettbewerbs im Güterverkehr soll eine Finanzierung gewählt werden, die eine Gleichbehandlung aller Unternehmen sicherstellt. Eine Finanzierung aus dem Zahlungsrahmen der Leistungsvereinbarung ist somit nicht möglich (es können nur Zahlungen an die SBB AG geleistet werden).

<sup>5</sup> Zwischen den einzelnen Elementen des Projekts „Innovation Bahnsystem“ bestehen sehr enge Abhängigkeiten. So ist die Automatisierung der Stellwerke Voraussetzung für die Erreichung der Kapazitätssteigerung mit ETCS. Damit auf der Neubaustrecke mit 200 km/h gefahren werden kann, müssen die für den Lokführer notwendigen Informationen anstatt über herkömmliche Aussensignale an der Strecke direkt auf ein Display im Führerstand der Fahrzeuge übertragen werden. Gewissermassen wird damit ein Teil der festen Infrastruktur zu «mobiler Infrastruktur». Diese sog. Führerstandsignalisierung, auch als ETCS Level 2 bezeichnet, ist für den Datentransfer durch das neue Funksystem (GSM-R) ausgelegt und kann somit ohne dieses nicht installiert werden. Neben der höheren Fahrgeschwindigkeit wird mit ETCS Level 2 auch die Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur massgeblich gesteigert. Weil eine für das Gesamtnetz relevante Kapazitätserhöhung jedoch erst dann erreicht werden kann, wenn ausgewählte Achsen/Korridore vollumfänglich mit ETCS Level 2 ausgerüstet sind, sollen die Transitachsen des Güterverkehrs möglichst rasch entsprechend ausgerüstet werden.

<sup>6</sup> Neue Fahrzeuge müssen in Zukunft ab Werk mit ETCS ausgerüstet sein. Bei einem von Beginn weg dafür konzipierten Fahrzeug sind aber auch die zusätzlichen Kosten wesentlich geringer und somit im Vergleich zum gesamten Kaufpreis nicht mehr ins Gewicht fallend.

Da die geforderte Umrüstung den Güterzügen (und anderen Zügen, die nicht schneller als 160 km/h fahren) keinen Nutzen verschafft, sollten sie von A-Fonds-perdu-Mitteln profitieren. Die Finanzierung soll deshalb über einen separaten Verpflichtungskredit, gestützt auf Artikel 56 EBG, erfolgen (zu den finanziellen Folgen dieses Verpflichtungskredits vgl. Abschnitt 41).

## 2.4 Erweiterungsinvestitionen

Mit rund 500 Millionen Franken steht für Netzerweiterungen und Kapazitätssteigerungen in den vier Jahren der LV 2003–2006 eine vergleichsweise geringe Summe zur Verfügung. Grosse Erweiterungsprojekte mit dem Ziel, den Marktanteil gegenüber dem Privatverkehr markant zu erhöhen, werden auf der Basis separater Bundesbeschlüsse (Bahn 2000, Neue Eisenbahn-Alpentransversale [NEAT], Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz) realisiert und aus dem FinöV-Fonds finanziert. Mit Erweiterungsinvestitionen im Rahmen der Leistungsvereinbarung wird die bestehende Infrastruktur punktuell ergänzt, um der steigenden Verkehrsmenge gerecht zu werden. Im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2003–2006 sind folgende Erweiterungsinvestitionen vorgesehen:

- Massnahmen zur Leistungssteigerung für den Nord-Süd-Güterverkehr (insbesondere Überholgleise),
- Kapazitätserhöhungen im Raum Basel (Multifunktionale Betriebsanlage Basel Bad Bf [Anteil SBB AG], Südanschluss Terminal Weil [Anteil SBB AG], Leistungssteigerung für den Güterverkehr im Raum Weil/Hafen/Bad RB/Bad RB, Verlegung Güterterminal Wolf nach Bad RB),
- Umbau Bahnhof Visp (Normalspurteil),
- Ausbauten für den regionalen Personenverkehr im Bereich der Agglomerationen<sup>7</sup>:
  - Zürich: dritte Teilergänzung der S-Bahn Zürich,
  - Bern: neue Haltestelle Bern-Wankdorf und Verbesserungen bestehender Anlagen,
  - Basel: neue Haltestellen und Verbesserung der bestehenden Haltestellen auf den zwei Linien der Regio-S-Bahn,
  - Zug: Interessenbeitrag Stadtbahn Zug,
  - Genève: erste Arbeiten an der Verbindung La Praille – Eaux-Vives.

Die Realisierung dieser Projekte im Agglomerationsverkehr ist jedoch zum Teil abhängig von der Mitfinanzierung durch die betroffenen Kantone.

<sup>7</sup> Sofern die im Bericht der Expertengruppe «Finanzierung des Agglomerationsverkehrs» gemachten Vorschläge bereits im Verlauf der Leistungsvereinbarungsperiode 2003–2006 umgesetzt würden (Stichwort «Agglo-Fünfer»), könnten weitere Verbesserungen im Bereich der Agglomerationen realisiert werden.

### 3 Erläuterungen der Artikel der Leistungsvereinbarung 2003-2006

#### 3.1 Grundlagen und Grundsätze

##### Artikel 1 Rechtsgrundlagen

Die rechtlichen Grundlagen sind Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG; SR 742.31), welcher den Abschluss dieser Vereinbarung explizit vorsieht, und Artikel 49 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101), welche die Rechtsgrundlagen für die vereinbarten Abgeltungen für den Infrastruktur-Betrieb bilden.

##### Artikel 2 Planungsgrundlagen

Damit die Zielerreichung auf einer im Voraus bestimmten Basis überprüft werden kann, müssen die der Leistungsvereinbarung und dem Zahlungsrahmen zu Grunde gelegten Annahmen transparent gemacht werden. Die vorliegende Leistungsvereinbarung geht von folgenden Kenngrössen und Prognosen der wirtschaftlichen Entwicklung (2003–2006) der Schweiz aus:

	2001	2003	2004-2006
<i>Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Prozent</i>			
- Bruttoinlandprodukt real	1,6	2,0	1,8
- Privater Konsum	1,0	1,5	1,5
- Bauinvestitionen	2,5	1,5	1,5
- Exporte	0,9	4,8	4,5
- Importe	0,8	4,8	4,5
- Teuerung	1,1	1,3	1,5
<i>Zinssätze</i>			
- Durchschnittsrendite der Bundesobligationen	3,4	3,8	4,0
<i>Mehrwertsteuer</i>			
- Steuersatz öffentlicher Verkehr	7,6	7,6	7,6
- Pauschale Reduktion des Vorsteuerabzugs (gerechnet von der Summe der Subventionen)	2,7	2,7	2,7
<i>Wechselkurse</i>			
- EUR/CHF	1,50	1,50	1,55
- USD/CHF	1,70	1,65	1,65

Zudem gelten folgende Annahmen:

- Trassenpreise gemäss Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122) und den zugehörigen Ausführungsbestimmungen vom 7. Juni 1999 (AB-NZV; SR 742.122.4)
- Inkrafttreten der bilateralen Verträge mit der Europäischen Union,
- Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 zum Fahrplanwechsel 2004.

#### *Artikel 3*      Sicherheit

Die SBB AG verpflichtet sich, ein umfassendes Sicherheits-Management zu betreiben. Dazu gibt es anerkannte Standards, so dass sich eine nähere Umschreibung erübrigt. Die SBB AG soll das heutige hohe Sicherheitsniveau erhalten. Dies kann im Einzelfall bedeuten, dass unter Berücksichtigung der betrieblichen Situation, der technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten sowie der aktualisierten Gefährdungspotenziale zusätzliche Massnahmen notwendig sind oder aber auf bisherige Massnahmen verzichtet werden kann.

#### *Artikel 4*      Grossprojekte

Die Grossprojekte NEAT, Bahn 2000, Anschluss der West- und der Ostschweiz an die europäischen Hochgeschwindigkeitsnetze und Lärmsanierung sind nicht Bestandteil der Leistungsvereinbarung. Sie werden gemäss den entsprechenden Bundesbeschlüssen finanziert und realisiert.

#### *Artikel 5*      *Beteiligungen und Kooperationen*

Artikel 3 Absatz 2 SBBG erwähnt ausdrücklich, dass die SBB AG Gesellschaften gründen, sich an solchen beteiligen oder auf andere Weise mit Dritten zusammenarbeiten kann. Mit der vorliegenden Leistungsvereinbarung wird festgehalten, dass die Beteiligungen und Kooperationen nicht den verkehrspolitischen Zielen des Bundes zuwiderlaufen dürfen und führungsmässig eng betreut werden.

#### *Artikel 6*      Verkehrspolitische Ziele

Die schweizerische Verkehrspolitik richtet sich nach dem Leitbild der Nachhaltigkeit. Für die praktische Umsetzung bedeutet dies, dass der Schienenverkehr einen grösseren Anteil an den insgesamt weiterhin anwachsenden Verkehrsleistungen übernehmen muss. Beim Anstreben dieses Ziels kommt der SBB AG als landesweit grösstem Anbieter von Schienenverkehrsleistungen eine besondere Bedeutung zu.

Mit der Leistungsvereinbarung 2003–2006 verpflichtet sich die SBB AG im Personenverkehr, einen massgeblichen Beitrag zu leisten, um den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Strassenverkehr zu erhöhen.

Mit Qualitätssteigerungen leistet die SBB AG ferner einen massgeblichen Beitrag zur Erreichung des in der Verfassung festgelegten Verlagerungsauftrags im alpenquerenden Güterverkehr. Im Bereich Wagenladungsverkehr strebt die SBB AG die Eigenwirtschaftlichkeit an.

Die Infrastruktur der SBB AG soll mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nachhaltig unterhalten und den technologischen Entwicklungen angepasst werden. Der

Erfolg der Infrastruktur ermisst sich auch aus der zeit- und kostengerechten Umsetzung der Ausbauprojekte. Damit die zuvor genannten Ziele der Verlagerung im Personen- und Güterverkehr von allen Trassenbenützern erreicht werden können, optimiert die Division Infrastruktur der SBB AG die Trassenplanung und stellt die diskriminierungsfreie Trassenvergabe sicher.

#### *Artikel 7* Grundsätze der Leistungserbringung

Die SBB AG hat ihre unternehmerischen Tätigkeiten in allen ihren Bereichen auf die Marktbedürfnisse auszurichten. Dabei sind nicht nur die Bedürfnisse der Kunden bezogen auf die Leistungen der SBB AG massgebend, vielmehr müssen im Rahmen des wirtschaftlich Tragbaren das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr, also auch die Leistungen anderer Transportunternehmen, berücksichtigt werden.

Der Bund sorgt für Rahmenbedingungen, die einen fairen Wettbewerb erlauben und lässt der SBB AG den nötigen Freiraum, um operative Entscheidungen mit der erforderlichen Schnelligkeit zu treffen.

Nicht alle Bereiche erlauben unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen einen kostendeckenden Betrieb. Deshalb sollen die verkehrspolitisch erwünschten Leistungen nach den Bestimmungen des EBG (oder allenfalls des Transportgesetzes) geplant, bestellt und abgegolten werden. Im Regionalverkehr geschieht dies mit Angebotsvereinbarungen zwischen Bund, Kantonen und den Transportunternehmen (Art. 49 Abs. 1 EBG). Im kombinierten Verkehr als Angebot nationaler Bedeutung wird die Vereinbarung zwischen Bund und Transportunternehmen abgeschlossen (Art. 49 Abs. 3 EBG). Ebenfalls in die Kategorie der Angebote nationaler Bedeutung fällt der SBB-Infrastrukturbereich. Hier wird die Angebotsvereinbarung in die Leistungsvereinbarung integriert, was in den Artikeln 11 – 17 zum Ausdruck kommt. Nicht bestellt wird hingegen der Personenfernverkehr. Das Fernverkehrsnetz soll unter Berücksichtigung des vom BAV bestimmten Trassenpreises als Ganzes (das heisst, gute Linien tragen schlechte mit) ein positives Ergebnis erwirtschaften.

### **3.2 Leistungsangebot im Verkehrsbereich**

#### *Artikel 8* Strategische Ausrichtung beim Personenverkehr

Die Personenverkehrsangebote orientieren sich an den Konzepten Bahn 2000, Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) und Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz. Der Bund erwartet von der SBB AG, dass diese weiterhin die federführende Koordination bei der Erstellung eines integrierten und landesweit mit den anderen Transportunternehmen und dem Bund abgestimmten Angebots im öffentlichen Verkehr (insbesondere im Bereich Fahrplan) wahrnimmt. Damit soll die bestehende hohe Qualität gesichert und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten weiter verbessert werden. Zentral ist eine optimale Einbindung des Regional- und Ortsverkehrs (dies beinhaltet auch den Agglomerationsverkehr) in das Gesamtsystem, dessen Rückgrat der Fernverkehr bildet.

Das von der SBB AG im regelmässigen Personenfernverkehr zu erbringende Angebot ist in der Fernverkehrskonzession vom 25. Februar 2000 detailliert beschrieben. Die Konzession gilt generell bis zum Fahrplanwechsel 2007. Auf genau definierten,

für den Einsatz von IC-Neigezügen angepassten Strecken (Genf/Lausanne – Biel – Basel/Zürich – St. Gallen) gilt die Konzession bis zum Fahrplanwechsel im Jahr 2019. Innerhalb der Geltungsdauer haben andere in- oder ausländische Unternehmen nach heutiger Rechtslage keine Möglichkeit, einzelne in der Konzession enthaltene Linien gegen den Willen der SBB AG zu übernehmen.

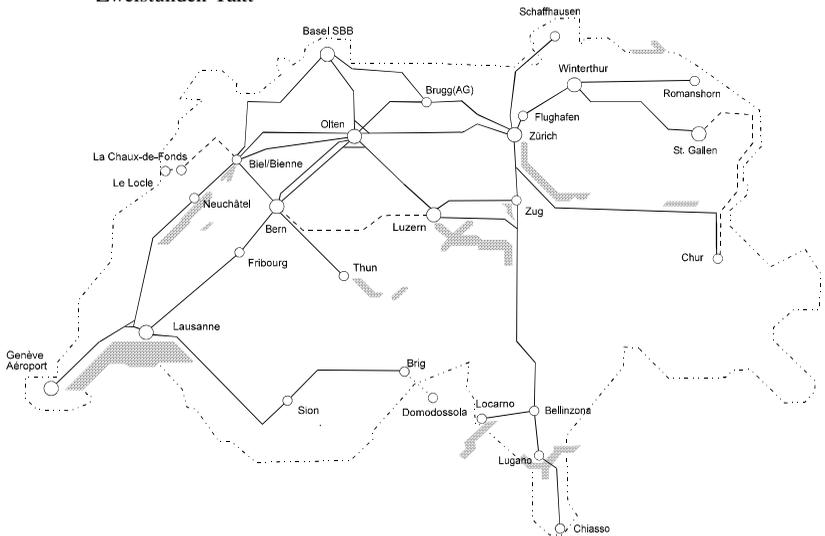
Folgende Grafik zeigt im Überblick die von der SBB AG mindestens im Stunden- bzw. Zwei-Stunden-Takt zu betreibenden Linien. Gegenüber dem heutigen Angebot kommen mit dem Fahrplanwechsel 2004 als wesentliche neue Elemente die Verbindungen über die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist (Zürich – Bern) und die Abzweigung nach Solothurn (Zürich – Biel) sowie die Verbindungskurve Rothrist – Zofingen (Bern – Luzern) dazu.

### Angebot der SBB im nationalen Fernverkehr

(Basis: Fernverkehrskonzession der SBB vom 25.2.2000)

*Legende:*

- Mindestens Stunden-Takt
- - - - Stunden-Takt mit finanzieller Beteiligung der Kantone
- ..... Zweistunden-Takt



Gemäss Artikel 9a EBG und Artikel 12 NZV genießt der Systemverkehr trotz der Möglichkeit des Netzzuganges die höchste Priorität bei der Trassenzuteilung. Mit den in der Fernverkehrskonzession der SBB AG enthaltenen Regelungen über die Mindestbedienung von Strecken und Fernverkehrshalten garantiert der Bund weiterhin ein landesweites öffentliches Verkehrsangebot. Zugleich werden Parallelverkehr und andere «volkswirtschaftlich nachteilige Wettbewerbsverhältnisse» unterbunden. Mit der Konzession wird die SBB AG aber auch verpflichtet, das beschriebene Angebot – unter Berücksichtigung des vom BAV festgelegten Trassenpreises –

eigenwirtschaftlich, das heisst ohne Abgeltungszahlungen durch den Bund, zu betreiben.

Für die Bereitstellung des regionalen Personenverkehrs gelten die Bestimmungen des EBG. Die SBB AG arbeitet dabei eng mit den Kantonen zusammen.

Im internationalen Verkehr soll die SBB AG ihre Marktposition dort verbessern, wo noch lohnende unerschlossene Marktpotentiale liegen.

#### *Artikel 9*      Strategische Ausrichtung beim Güterverkehr

Mit der Tochter SBB Cargo AG leistet die SBB AG einen massgeblichen Beitrag zur Erreichung des Verlagerungsziels im alpenquerenden Güterverkehr. Über den Ausbau des Kerngeschäfts und den Aufbau neuer Geschäftsfelder versucht die SBB Cargo AG aktiv am Wachstum des europäischen Güterverkehrsmarkts – insbesondere im Nord-Süd-Verkehr – zu partizipieren. Hierzu nutzt sie aktiv die Möglichkeiten des liberalisierten Marktes über den freien Netzzugang und geht gezielt Kooperationen mit anderen Akteuren im Transportmarkt ein. Ein Beispiel hierfür ist die Zusammenarbeit mit der Häfen und Güterverkehr Köln AG, insbesondere für den Verkehr von den Nordseehäfen und dem Ruhrgebiet in bzw. durch die Schweiz. Weiterhin sollen durch Branchenmarketing und die Steigerung der Produktivität und Qualität der Leistungen bestehende Anteile am Güterverkehr erhalten und weitere hinzu gewonnen werden. Ein Beispiel hierfür ist die neue pragmatische Zusammenarbeit mit der Italienischen Staatsbahn FS im Verkehr von und nach Norditalien, mit dem Ziel der schrittweisen Optimierung der Transportabläufe.

Im Einzelwagenladungsverkehr bleibt die SBB AG vorläufig einziger Anbieter eines Systems in der Schweiz und damit auch potentieller Geschäftspartner für ausländische Bahnen. Im heutigen Umfeld und mit der aktuellen Produktionsmethode scheint es unwahrscheinlich, dass zwei oder mehr konkurrierende, funktionsfähige und selbsttragende Einzelwagenladungssysteme in der Schweiz betrieben werden könnten. Die SBB AG tritt deshalb als flächendeckender Systemanbieter auf und sucht gegebenenfalls die Kooperation mit den anderen Eisenbahnen. Falls die SBB AG in einer veränderten Konkurrenzsituation nicht mehr in der Lage sein sollte, das heutige Angebotsniveau zu halten, kann sie dem Bundesrat eine Offerte zur Beibehaltung des Angebotsstandards unterbreiten. Vor einem allfälligen Rückzug aus der Fläche oder der Einstellung der Bedienung ganzer Strecken inklusive ihrer Anschlussgleise werden die von der SBB AG vorgeschlagenen Massnahmen im Rahmen der Regionalkonferenzen mit den betroffenen Kantonen diskutiert. Anschliessend sollen die politischen Entscheidungsträger die Gelegenheit erhalten, sich dazu zu äussern, ob mit einer Bestellung interveniert werden soll. Die SBB AG wird damit aufgefordert, die Handlungsalternativen möglichst frühzeitig in die Regionalkonferenzen zu tragen, damit ein Entscheid in einer vernünftigen Frist gefällt werden kann.

#### *Artikel 10*      Bereichsziel Verkehr

Im Verkehrsbereich wird die SBB AG verpflichtet, ein positives Betriebsergebnis zu erwirtschaften. Verkehrserträge und Abgeltungen müssen den gesamten Aufwand, inklusive die Trassenpreise, übertreffen. Damit soll vermieden werden, dass die relative Verschuldung der SBB AG wieder zunimmt. Dem Bund kommt in diesem Punkt eine wichtige Rolle zu, indem er die Abgeltungen für bestellte Leistungen, die

Trassenpreise für den konzessionierten Verkehr und die Rahmenbedingungen für den Netzzugang festlegt. Die Trassenpreise sind von grosser Bedeutung, weil sie sowohl das Ergebnis als auch den Umfang des Angebots an Personen- und Güterverkehr massgeblich beeinflussen. Somit ist es auch aus Sicht der SBB AG zentral, dass die Trassenpreise weiterhin so festgelegt werden, dass mindestens die für die Erreichung der strategischen Ziele notwendigen Investitionen über die im Verkehrsbereich erarbeiteten Mittel finanziert werden können.

Nach Artikel 20 Absatz 3 SBBG sind Darlehen für Investitionen in den Verkehrsbereich und in andere kommerzielle Bereiche verzinslich und rückzahlbar. Sie werden also zu Marktbedingungen gewährt. Die in der ersten Leistungsvereinbarung enthaltene Beschränkung der Fremdkapitalaufnahme auf durchschnittlich 200 Millionen Franken pro Jahr (je zur Hälfte für die Bereiche Verkehr und Infrastruktur) wird auf 300 Millionen erhöht. Die anstehenden Investitionen zur Erneuerung des Rollmaterials bei der Division Personenverkehr und bei der SBB Cargo AG erfordern eine grössere Flexibilität bei der Kapitalbeschaffung. Wenn es sich im Einzelfall als wirtschaftlicher erweist, Investitionsmittel bei Dritten zu beschaffen (z.B. im Rahmen von Leasinggeschäften), kann die SBB AG dies (gem. Art. 20 Abs. 3 SBBG) im Einvernehmen mit der Finanzverwaltung tun.

### **3.3 Bestelltes Leistungsangebot im Infrastrukturbereich**

#### *Artikel 11 Grundsatz*

Gemäss Artikel 49 Absatz 3 EBG bestellt der Bund die Angebote von nationaler Bedeutung allein. Die Eisenbahninfrastruktur wird in der Botschaft zur Revision der Eisenbahngesetzes (BB1 1994 I 497) explizit als ein Teil der Verkehrsangebote definiert. Aus Artikel 50 Absatz 1 Buchstabe c EBG lässt sich ableiten, dass die Eisenbahninfrastruktur als eigene Sparte, das heisst als separat zu bestellendes Angebot, zu verstehen ist. In diesem Sinne hat der Bund seit Inkraftsetzung des revidierten EBG bereits die geplanten ungedeckten Kosten der BLS-Strecken Thun – Brig/Interlaken Ost und Moutier – Lengnau allein abgegolten. Mit der ersten Leistungsvereinbarung 1999–2002 wurde dieses Prinzip auf die gesamte Infrastruktur der SBB ausgeweitet.

Schon in der Botschaft zur LV 1999–2002 wurde darauf hingewiesen, dass sich prinzipiell auch das SBB-Netz in Strecken von nationaler Bedeutung und solche mit regionaler Bedeutung aufteilen lässt. Eine solche Differenzierung wird im Zusammenhang mit der Harmonisierung der Eisenbahninfrastrukturfinanzierung im Rahmen der weiteren Stufen der Bahnreform geprüft. Aus heutiger Sicht erscheint eine derartige Netzaufteilung frühestens ab dem 1.1.2005 möglich.<sup>8</sup> Bis es soweit ist, muss die gesamte SBB-Infrastruktur ohne Unterschied als Angebot nationaler Bedeutung gelten und wie bis anhin grundsätzlich durch den Bund allein finanziert werden. Die Anwendung von Artikel 49 Absatz 3 EBG ist damit gegeben.

<sup>8</sup> Zu den sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf die Leistungsvereinbarung vgl. Kommentar zu Artikel 19.

Wie bereits erwähnt, wird nur für den Infrastrukturbereich die Angebotsvereinbarung in die Leistungsvereinbarung integriert. Sie betrifft hierin den Betrieb, die Erhaltung sowie die Entwicklung (Investitionen). Verkehrsleistungen wie beispielsweise der Regionalverkehr und der kombinierte Verkehr werden mit separaten Angebotsvereinbarungen bestellt.

In Beilage 14 werden die Strecken und Rangierbahnhöfe bezeichnet, wo die SBB AG im Bereich Infrastruktur ganzjährig einen 24-Stunden-Betrieb anbietet.

#### *Artikel 12*      Umfang und Zustand der Infrastruktur

Mit den über den Zahlungsrahmen gewährten Mitteln verlangt der Bund von der SBB AG, dass sie ihre Eisenbahninfrastruktur so erhält und entwickelt, dass sie die aktuelle und absehbare Marktnachfrage befriedigen kann. Die Anlagen müssen eine sichere, pünktliche und störungsfreie Abwicklung des Verkehrs gewährleisten. Die zur Verfügung gestellten Investitionsmittel werden gemäss dem Konzept unter Ziffer 2 für die Erhaltung von bestehenden Ressourcen, die Anpassung an den Stand der Technik und die nachfrageorientierte wertvermehrnde Anpassung der Anlagen verwendet. Der Verbesserung der Interoperabilität zwischen den Netzen kommt weiterhin eine zentrale Bedeutung zu. Die SBB AG ist angehalten, sie im Rahmen der Erneuerungs- und Ausbauprogramme zu fördern.

Mit der Leistungsvereinbarung 2003–2006 werden die mit der Infrastrukturbestellung verbundenen verkehrspolitischen Vorstellungen des Bundes wie schon gesagt stärker als bisher konkretisiert. Dies geschieht neu mittels der Festlegung von Ausbaustandards oder Sollanforderungen für alle Strecken des SBB-Netzes, welche auf Netzkarten (vgl. Beilagen 2 bis 11 im Anhang) für die unterschiedlichen Parameter übertragen wurden. Ausgangsbasis für diese Vorgaben sind die derzeit bei der Erarbeitung des Sachplans Schiene entworfenen langfristigen Vorstellungen (Horizont 2020) zur Entwicklung des schweizerischen Schienennetzes. Der bis 2006 zu erreichende Zustand ist daher nur als erster Schritt auf dem Weg zu den langfristigen Entwicklungszielen zu verstehen. Folgende Bereiche werden betrachtet: Sicherheitstechnik (ETCS), Kommunikationstechnik (GSM-R), Lichtraumprofil, Achslasten, Stromabnehmerräume.

#### *Sicherheitstechnik (vgl. Beilagen 2/3)*

In der Leistungsvereinbarung 2003–2006 soll ein erster grosser Schritt in der Umstellung von den bisherigen Zugsicherungseinrichtungen Signum und ZUB auf das europaweit standardisierte European Train Control System (ETCS) realisiert werden. Bis 2020 soll das gesamte Netz der SBB AG auf ETCS umgerüstet sein. Mit der Eröffnung der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist wird ein Kernelement des Netzes mit ETCS Level 2 (d.h. mit Führerstandsignalisierung) ausgestattet sein. Um von der damit verbundenen Leistungssteigerung umfassend profitieren zu können, soll die SBB AG bis 2006 bzw. 2007 (Eröffnung des Lötschbergbasistunnels) einen möglichst grossen Teil der Transitachse Basel – Domodossola mit ETCS Level 2 ausrüsten können (abgestimmt mit der BLS). Daneben werden im gesamten Netz Anpassungen vorgenommen, damit möglichst rasch auf die Ausrüstung neuer Fahrzeuge mit ZUB verzichtet werden kann. Eine wichtige – und kostenintensive – Voraussetzung hierfür ist die bereits unter 23 erwähnte Automatisierung der Stellwerke und die Einrichtung von Rail-Control-Centers (RCC).

### *Kommunikationstechnik (vgl. Beilagen 4/5)*

Die Notwendigkeit für den möglichst schnellen Ersatz der bestehenden (unterschiedlichen) Funksysteme der Eisenbahnen ergibt sich einerseits aus den technologischen Anforderungen der neuen Sicherheitstechnik (ETCS Level 2). Die Übertragung der Fahrt- und Sicherheitsinformationen auf die Führerstände der Fahrzeuge kann nur mit dem – ebenfalls europaweit standardisierten – Funksystem GSM-R (Global System for Mobile Communication – Railways) erfolgen. Nach der Perspektive 2020 wird das gesamte Schweizer Eisenbahnnetz (inkl. Schmalspurbahnen) mit GSM-R ausgerüstet sein. Bis 2006 wird an den Hauptverkehrsachsen im Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr die entsprechende GSM-R Infrastruktur aufgebaut (im Endausbau ca. 1000 Funkantennen).

Andererseits schwindet die Verfügbarkeit von Geräten und Komponenten für den heutigen Analogfunk schnell. Umstellungen in der Frequenzplanung des BAKOM geben einen weiteren Antrieb zur Umstellung.

### *Lichtraumprofil (vgl. Beilagen 6/7)*

Anpassungen des Lichtraumprofils sind in der Regel mit hohen Kosten verbunden. Daher sind in der Leistungsvereinbarung 2003–2006 keine Massnahmen vorgesehen, die ausschliesslich diesem Ziel dienen. Vielmehr geht es darum, bei ohnehin anstehenden Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten sowie bei Neubauten das Lichtraumprofil den langfristig vereinbarten Dimensionen anzupassen. Bis 2020 sollen die wichtigen Güterverkehrsachsen durchgängig mit dem Profil EBV 4 ausgebaut werden. Für Strecken mit einem hohen Personenverkehrsaufkommen soll EBV 2 (Mindestprofil für Doppelstockwagen) der Standard sein.

### *Stromabnehmerraum (vgl. Beilagen 8/9)*

Ein Sonderaspekt beim Lichtraumprofil ist der sog. «Stromabnehmerraum». Dessen Grösse entscheidet über die Befahrbarkeit von Strecken (insbesondere in Tunnels) für elektrische Triebfahrzeuge mit unterschiedlich breiten Stromabnehmern. Analog zum Lichtraumprofil geht es nicht darum, den Stromabnehmerraum im ganzen Netz möglichst schnell auf das grösste Profil (DB-/ÖBB-Standard) zu erweitern. Vielmehr sollen die Vorgaben für 2006 nur sicherstellen, dass keine Anpassungen (z.B. Profilverkleinerungen) entgegen der langfristigen Zielsetzung (Befahrbarkeit der Hauptstrecken mit der sog. «Eurowippe» [1600 mm statt bisher 1450 mm Breite]) vorgenommen werden. Zur Steigerung der Interoperabilität des Netzes sollen im Grenzraum zu Österreich und Deutschland (insbesondere auf möglichen S-Bahn-Strecken) zudem die Möglichkeiten der Anpassung an das grössere DB-/ÖBB-Profil ernsthaft geprüft werden.

### *Achslasten (vgl. Beilage 10/11)*

Beim Thema Achslasten geht es zum einen darum, eine Transitachse langfristig auf 25 Tonnen auszubauen, sofern sich dies als europäischer Standard etabliert. Hierfür sind bis 2006 aber noch keine Massnahmen vorgesehen. Zum anderen sollen mit der Zielvorgabe 2006 Desinvestitionen, d.h. Rückbauten auf eine tiefere, kostengünstiger zu unterhaltene Streckenklasse, vermieden werden.

In den Netzkarten im Anhang ist neben dem Sollzustand 2006 auch der aktuelle Zustand des gesamten normalspurigen Schienennetzes der Schweiz sowie ausgewählter grenznaher Strecken im Ausland dargestellt. Die vorliegende Leistungsvereinbarung 2003–2006 mit der SBB AG und der dazugehörige Zahlungsrahmen beziehen sich

nur auf das Streckennetz der SBB. Die Angaben zu den Strecken der Privatbahnen und angrenzender ausländischer Bahnen sind jedoch insbesondere bei der Festlegung der Stossrichtung für die Weiterentwicklung des SBB-Netzes von Bedeutung.

Die graphische Darstellung mit Netzkarten ermöglicht im Gegensatz zu einer Auflistung von Einzelprojekten eine Gesamtschau, die beispielsweise potentiellen Trassennutzern Aufschluss über den zukünftigen Standard im Bereich Sicherheit geben kann. Für den Güterverkehr besonders interessant sind die Vorgaben hinsichtlich der Entwicklung in den Bereichen Lichtraumprofil und Streckenklassen. Welche Projekte wo und bis zu welchem Zeitpunkt realisiert werden, um die in den Karten dargestellten Zielzustände zu erreichen, liegt im operativen Verantwortungsbereich der SBB AG. Eine optimierte Planung trägt zu einer möglichst effizienten Verwendung der Investitionsmittel bei.

Selbstverständlich enthält der mittelfristige Investitionsplan der SBB AG weiterhin eine Vielzahl von Einzelvorhaben (rund 4000). Dieses Planungsinstrument kann aber nicht statisch betrachtet werden; es wird im Sinne einer rollenden Planung ständig überarbeitet und aktualisiert. Die konkrete Planung der einzelnen Projekte liegt letztlich klar im operativen Verantwortungsbereich der SBB AG. Denn nur ein vor Ort tätiges Unternehmen ist in der Lage zu entscheiden, welche konkreten Massnahmen tatsächlich zur Erreichung der in den Netzkarten festgelegten Anforderungen nötig sind und wie sie aus betriebswirtschaftlicher Sicht am besten zu realisieren sind.

Um die Betriebs- und Substanzerhaltungskosten zu reduzieren, wird die SBB AG weiterhin Rationalisierungsinvestitionen durchführen. Dabei hat sie jedoch den Desinvestitionskosten Rechnung zu tragen. Das heisst, dass die Kosten für den notwendigen Rückbau einer Anlage geringer sein müssen als die damit eingesparten Unterhaltskosten.

Stilllegungen von Strecken mit ungenügender Auslastung müssen beim Bundesrat beantragt werden, der nach Artikel 4 SBBG darüber entscheidet. Haben Dritte an solchen Strecken ein besonderes Interesse, kann bei einer angemessenen finanziellen Beteiligung von einer Stilllegung abgesehen werden. Für eine Stilllegung in Frage kommen vor allem Strecken, auf denen weniger als 18 Zugpaare täglich verkehren (entspricht einem durchgehenden Stundentakt im Regionalverkehr) und die keine Entlastungs- oder eine Redundanzfunktion für Hauptstrecken haben.

### *Artikel 13*      **Finanzielles Bereichsziel Infrastruktur**

In der Sparte Infrastruktur muss die SBB AG ein ausgeglichenes Betriebsergebnis vorweisen können. Das heisst, die Kosten dürfen nicht höher sein als die Summe von Infrastrukturbenützungsentgelten, Abgeltungen und Nebenerlösen. Zu diesen Nebenerlösen zählen auch die mit der SBB AG vereinbarten Ausgleichszahlungen zur Kompensation der Ertragsausfälle der Division Infrastruktur, die sich aus der konzerninternen Neuallokation des Bereichs Liegenschaften ergeben. Der Bereich Liegenschaften soll inskünftig als verselbständigter Bereich direkt vom Konzern geführt werden.

Überschüsse, die sich durch das System der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten ergeben (das heisst Abweichungen SOLL – IST), müssen wie die Überschüsse in den bestellten Sparten des Verkehrsbereichs zum Ausgleich einer allfälligen Unterdeckung einer separaten Reserve zugewiesen werden (siehe Art. 16).

#### Artikel 14 Trassenmanagement

Unter Trassenmanagement wird die Bewirtschaftung der Schieneninfrastruktur verstanden. Der Bund erwartet von der SBB AG eine aktive Vermarktung der vorhandenen Trassenkapazitäten im In- und Ausland. Die SBB AG erstellt einen Trassenplan und gewährleistet eine diskriminierungsfreie Trassenzuteilung. Damit sollen die notwendigen Anschlüsse zwischen den unterschiedlichen Verkehrsanbietern sichergestellt werden. Als grösste Infrastrukturbetreiberin der Schweiz verfügt die SBB AG auch über das umfassendste Know-how für das Trassenmanagement. Zur Erhöhung der Effizienz und zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten (insbesondere im Nord-Süd-Verkehr) haben SBB AG und BLS im Sommer 2001 ihre Aktivitäten im Trassenmanagement in einer Stelle, dem «One Stop Shop», zusammengelegt. (Die aktuelle und die im Jahr 2006 zu erwartende Auslastung des SBB-Netzes werden aus den Beilagen 12 und 13 ersichtlich.)

Es wird vereinbart, dass die SBB AG sich als Koordinatorin für das Trassenmanagement der normalspurigen Eisenbahninfrastruktur der Schweiz anbietet. Das bedeutet, dass auch andere Infrastrukturbetreiberinnen den «One-Stop-Shop» mit der Vermarktung ihrer Trassen beauftragen können.

#### Artikel 15 Bewirtschaftung der Infrastruktur

Die SBB AG ist angehalten, die Produktivität im Bereich Infrastruktur zu steigern, das heisst die Kosten pro Zugs-km, pro Brutto-tkm oder pro Strecken-km zu reduzieren, indem sie die Auslastung erhöht und die Kosten der Leistungserstellung reduziert. In der Investitionsplanung kommt daher Rationalisierungsmassnahmen eine hohe Priorität zu. Nur wenn die Betriebskosten weiter reduziert werden, eröffnen sich Spielräume für eine Senkung der Mindestpreisbestandteile des Trassenpreises.

Infolge der finanztechnischen Sanierung des Energiebereichs der SBB AG konnte das BAV die Trassenpreise per 1.1.2002 erstmals seit 1999 neu festlegen. Die dabei vorgenommene Reduktion der Mindestpreisbestandteile Energie und Unterhalt wird bei den Trassennutzern (insbesondere im Güterverkehr) zu einer spürbaren Kostenentlastung führen. Da die derzeit im Güterverkehr gewährten Trassenpreissubventionen ab 2005 schrittweise abgebaut werden, müssen zukünftige Produktivitätssteigerungen insbesondere für eine weitere Absenkung der Trassenpreise eingesetzt werden.

Indem die SBB AG anderen Infrastrukturbetreiberinnen die Möglichkeit einräumt, sich an Materialbeschaffungen, Unterhaltsverträgen und Energiekäufen zu beteiligen, leistet sie einen zusätzlichen Beitrag zur Optimierung des gesamten Schweizer Schienennetzes bzw. zur Reduktion der ungedeckten Kosten aus dessen Betrieb.

#### Artikel 16 Abgeltung und Finanzierung der Infrastruktur

Die schweizerische Verkehrspolitik hat das Ziel, möglichst grosse Anteile des Personen- und Güterverkehrs mit der Bahn abzuwickeln. Damit der Verkehrsträger Schiene im Wettbewerb mit der Strasse bestehen kann, wird das von den Benützerinnen und Benützern der Eisenbahninfrastruktur zu zahlende Entgelt grundsätzlich auf Basis der Grenzkosten ermittelt. Gemäss den in Artikel 9b EBG, in der Netzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122) und in den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen (AB-NZV; SR 742.122.4) festgelegten Grundsätzen der Trassenpreisbildung ist es für eine Infrastrukturbetreiberin nicht möglich, ein ausgeglichenes Er-



Mit Hilfe des in Beilage 15 ersichtlichen Kennzahlensystems soll der Massstab für die Erfolgsmessung im Bereich des bestellten Infrastrukturangebots möglichst präzise festgelegt werden. Die einzelnen Kennzahlen dienen als Indikatoren für die Beurteilung der Erreichung der vereinbarten Ziele. Als eine Art Frühwarnsystem können sie ausserdem auf neue Entwicklungen und Probleme hinweisen und damit Anhaltspunkte für Gegenmassnahmen liefern. Um dies zu gewährleisten, müssen die ausgewählten Kennzahlen nicht nur «harte» (z.B. verkaufte Trassenkilometer), sondern auch «weiche» Kriterien (z.B. Anzahl Langsamfahrstellen) berücksichtigen.

Die periodische Berichterstattung der SBB AG gegenüber dem Bund erfolgt konkret in Form halbjährlicher Standberichte. Gestützt auf diese schriftlichen Berichte wird der Stand der Umsetzung der Leistungsvereinbarung im Rahmen der regelmässig zwischen der SBB-Leitung und den verantwortlichen Bundesvertretern stattfindenden Aussprachen eingehend erörtert. Die SBB AG wird im Rahmen dieser Gespräche auch umfassend über allfällige Zielabweichungen und daraufhin getroffenen Massnahmen informieren. Der genaue Inhalt der Standberichte und der konkrete Ablauf der Berichterstattung werden zwischen SBB AG und BAV separat vereinbart.

Davon unberührt bleiben die dauernden und begleitenden Aufsichtsfunktionen, die das BAV gegenüber allen Transportunternehmen in gleicher Weise wahrzunehmen hat. Das Controlling der Leistungsvereinbarung wird ferner durch die Berichterstattung zur Eignerstrategie ergänzt. Die hierbei im Bereich Infrastruktur verwendeten Kennziffern basieren auf dem Controllingkonzept der Leistungsvereinbarung.

#### *Artikel 19*      Änderung der Leistungsvereinbarung

Dieser Artikel legt die Gründe und das Vorgehen für eine Änderung der Leistungsvereinbarung und des Zahlungsrahmens fest. Ein Vorteil des Instruments Leistungsvereinbarung ist die sich daraus für beide Parteien (Bund und SBB AG) ergebende finanzielle Planungssicherheit. Das Parlament ist nach Artikel 8 Absatz 4 SBBG gehalten, bei der jährlichen Festlegung des Budgets die Planzahlen des für vier Jahre bewilligten Zahlungsrahmens zu berücksichtigen. Sollte es dennoch eine Reduktion der Zahlungskredite vornehmen, so muss geprüft werden, ob eine Anpassung der Leistungsvereinbarung und des Zahlungsrahmens notwendig ist. Eine allfällige Änderung wird durch das Parlament gleichzeitig mit dem Bundesbudget zu beschliessen sein. Eine nachträgliche Änderung kann die SBB AG oder der Bund beantragen, falls sich die Rahmenbedingungen der Leistungsvereinbarung wesentlich verändert haben (vgl. Kommentar zu Art. 2).

Zeichnet sich ab, dass die SBB AG die finanziellen Ziele nicht erreichen kann, muss sie den Bundesrat orientieren. Zeigt sich innerhalb der genehmigten Zahlungskredite und des Zahlungsrahmens keine Lösung, so beantragt der Bundesrat dem Parlament die notwendigen Änderungen.

Im Kommentar zu Artikel 11 wurde darauf hingewiesen, dass innerhalb der Laufzeit der Leistungsvereinbarung 2003–2006, vermutlich Anfang oder Ende 2005, die zweite Stufe der Bahnreform wirksam werden kann. Sollte die darin vorgesehene Harmonisierung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur dazu führen, dass Teile des SBB-Netzes nicht mehr allein durch den Bund finanziert werden, reduziert sich der Geltungsbereich dieser Leistungsvereinbarung auf die weiterhin als nationales Angebot bestellte Infrastruktur. In diesem Fall vereinbaren SBB AG und Bund, um welchen Betrag der Zahlungsrahmen angepasst werden muss.

## 4 Auswirkungen

### 4.1 Finanzielle Auswirkungen

#### 4.1.1 Auf den Bund

Mit dem Beschluss über den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der SBB schafft das Parlament die finanziellen Voraussetzungen zur Absicherung der in der Leistungsvereinbarung mit der SBB AG vereinbarten Ziele im Bereich der Infrastruktur. Die Abgeltungen für den Verkehrsbereich unterstehen dem Bestellverfahren nach Abgeltungsverordnung. Sie werden daher nicht mit dem Zahlungsrahmen beschlossen.

Damit die erforderlichen Erhaltungsmassnahmen durchgeführt werden können und auch, um eine gewisse Kontinuität in der Investitionstätigkeit im Bereich der SBB-Infrastruktur zu erreichen, ergibt sich für die Leistungsvereinbarung 2003–2006 ein in etwa gleich hoher Mittelbedarf wie für die erste Leistungsvereinbarung. Der neue Zahlungsrahmen für die LV 2003–2006 soll daher 6'025 Millionen Franken betragen. Der Anstieg gegenüber dem Zahlungsrahmen für die LV 1999–2002 (5'800 Millionen Franken) beruht nur auf dem Ausgleich für die inzwischen eingetretene bzw. bis 2006 erwartete Teuerung. Da real keine Erhöhung der Mittel erfolgt, können – wie schon dargelegt – auch aus dem Zahlungsrahmen zur LV 2003–2006 nur wenige Erweiterungsinvestitionen getätigt werden.

Schon in der ersten Leistungsvereinbarung waren die Beiträge an die Infrastruktur in drei Zahlungsrubriken aufgeteilt: den Beitrag zur Abgeltung der ungedeckten Kosten des Betriebs der Infrastruktur (Infrastrukturleistung), den Beitrag für die Finanzierung der Abschreibungen (Substanzerhaltung) sowie die Darlehen für Erweiterungsinvestitionen (Infrastrukturinvestitionen Grundbedarf). Diese Aufteilung bleibt im Budget des Bundes weiterhin bestehen und gestaltet sich für die vier Planungs-jahre wie folgt:

#### *Geplante Mittelverwendung aus dem Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung 2003-2006*

in Mio. Franken	2003	2004	2005	2006	<b>Total</b>
Infrastrukturleistung SBB (802.3600.003)	509	468	468	468	<b>1'913</b>
davon Brünig	9	8	8	8	33
davon für ZVV-Vorteilsrechnung	33	33	35	35	136
Substanzerhaltung SBB (802.4600.002)	898	798	979	1'028	<b>3'703</b>
davon Brünig	7	7	7	7	28
Infrastrukturinvestitionen Grundbedarf SBB (802.4200.002)	56	208	65	80	<b>409</b>
davon Brünig	10	10	3	1	24
<b>Total</b>	<b>1'463</b>	<b>1'474</b>	<b>1'512</b>	<b>1'512</b>	<b>6'025</b>
davon Brünig	26	25	18	16	85

Separat ausgewiesen sind hier die Beträge des Zahlungsrahmens, die eine besondere Zweckbestimmung haben. Zum einen sind dies die Infrastrukturabgeltungen und Investitionsmittel in Höhe von 85 Millionen Franken für den Geschäftsbereich Brünig, zum anderen die Ausgleichszahlung des Bundes für die vom Kanton Zürich geleiteten Beiträge an den Infrastrukturausbau der S-Bahn (ZVV-Vorteilsanrechnung) im Umfang von 136 Millionen Franken. Der effektive Betrag der Ausgleichszahlung an den ZVV wird jährlich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsleistungen und Erlöse neu berechnet. Ein allfälliger Mehrbedarf gegenüber den hier eingestellten Planzahlen muss jeweils über einen Nachtragskredit beantragt werden.

Wie unter 23 bereits erwähnt, können die für ETCS Level 2 notwendigen Fahrzeug-ausrüstungen nicht über den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der SBB finanziert werden, weshalb ein neuer Verpflichtungskredit auf der gesetzlichen Grundlage von Artikel 56 EBG geöffnet werden muss. Mit diesem Verpflichtungskredit im Umfang von 130 Millionen Franken können die erforderlichen Fahrzeugausrüstungen auch nach 2006 finanziert werden. Die notwendigen Zahlungskredite, die jährlich maximal 30 Millionen Franken erreichen, werden unter anderen Rubriken kompensiert.

#### **4.1.2 Auf die Kantone und Gemeinden**

Die Kantone und Gemeinden haben aus der Leistungsvereinbarung und dem Zahlungsrahmen derzeit keine Mehr- oder Minderbelastung zu erwarten. Die möglicherweise im Laufe dieser Leistungsvereinbarung 2003–2006 wirksam werdenden Veränderungen in der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Auftrag des Parlaments für zweite Stufe der Bahnreform) könnten zwar dazu führen, dass Teile des SBB-Netzes neu durch die Kantone finanziert würden. Damit dieser Übergang haushaltsneutral, d.h. ohne Mehrbelastung von Kantonen oder Gemeinden, vollzogen werden kann, müsste der Bund seinen bisherigen Finanzierungsanteil an den von einem Übergang betroffenen Strecken den Kantonen zur Verfügung stellen.

#### **4.2 Andere Auswirkungen**

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

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



- Richtlinie 2001/13/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen,
- Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.

Im Zusammenhang mit der zweiten Stufe der Bahnreform muss gemäss Artikel 52 des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen; BBl 1999 6917) die Umsetzung der oben erwähnten EU-Richtlinien in Schweizer Recht sichergestellt werden

## **7 Rechtliche Grundlagen**

### **7.1 Gesetzmässigkeit**

Die Bundesbeschlüsse über die Leistungsvereinbarung und den Zahlungsrahmen 2003–2006 stützen sich auf Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen. Danach genehmigen die eidgenössischen Räte die Leistungsvereinbarung und beschliessen den Zahlungsrahmen.

### **7.2 Rechtsform**

Mit den unterbreiteten Bundesbeschlüssen sollen die vorliegende Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB AG für die Jahre 2003–2006 genehmigt, der Zahlungsrahmen für dieselbe Periode sowie der Verpflichtungskredit für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit einer Führerstandsinalisierung beschlossen werden. Die Beschlüsse unterstehen nicht dem Referendum.

## Bericht der SBB über die Leistungsvereinbarung 1999–2002

Gemäss Artikel 8 Absatz 2 SBBG legt der Bundesrat der Bundesversammlung zusammen mit der Leistungsvereinbarung einen Rechenschaftsbericht der SBB über die laufende Leistungsperiode vor. Da zum jetzigen Zeitpunkt nur die Ergebnisse der Jahre 1999 bis 2001 vorliegen, beschränkt sich der im folgenden wiedergegebene Bericht der SBB AG auf diese ersten drei Jahre der noch bis Ende 2002 laufenden Leistungsvereinbarung.

### 1 Einordnung

Mit dem nachstehenden Bericht soll aufgezeigt werden, inwieweit die SBB AG die in der Leistungsvereinbarung 1999–2002 im Bereich Infrastruktur vereinbarten Ziele erreicht hat, insbesondere soll über die Verwendung der bislang über den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der SBB AG bereitgestellten Mittel Aufschluss gegeben werden.

### 2 Geschäfts- und Leistungsentwicklung der Infrastruktur der SBB

Die ersten drei Jahre der Leistungsvereinbarung 1999–2002 waren gekennzeichnet durch eine steigende Verkehrsnachfrage im Schienenverkehr. Sowohl im Personals als auch im Güterverkehr sind die Verkehrsleistungen angestiegen, was bei der Infrastruktur zu einer höheren Trassennachfrage geführt hat. Vor allem aufgrund der Steigerung der Produktivität im Betrieb der Infrastruktur konnte die Division Infrastruktur in jedem der drei Berichtsjahre einen deutlichen Gewinn erwirtschaften. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass schon bei der Festlegung des Zahlungsrahmens für die LV 1999–2002 ein namhafter Beitrag zum Stabilisierungsprogramm der Bundesfinanzen eingerechnet wurde. Das in der LV 1999–2002 vereinbarte Ziel der Steigerung der Produktivität um 5 % pro Jahr wurde übertroffen. Die folgende Tabelle vermittelt einen Überblick über die wichtigsten Leistungskennziffern:

#### Entwicklung der wesentlichen Leistungsparameter 1999–2000

	1999	2000
Gewinn Division Infrastruktur (Mio. CHF)	78	162
Verkaufte Trassenkilometer (Mio. Trkm)	128	131
Bruttotonnenkilometer (Mia. Btkm)	59,5	62,5
Ertrag aus Trassenverkäufen (Mio. CHF)	713	672
Produktionskosten Infrastruktur (CHF/Trkm)	10,00	9,34
Pünktlichkeitsgrad Reisezüge	92%	94%
Sicherheit: Betriebsereignisse gem. UIC-Definition	88	83

Für die Abgeltungen und Investitionen der Infrastruktur der SBB AG im Zeitraum der Leistungsvereinbarung 1999–2002 hat das Parlament einen Zahlungsrahmen von 5,8 Milliarden Franken bewilligt. Aufgrund des effektiven Mittelbedarfs bis 2001 und der Planzahlen für 2002 lässt sich schon heute sagen, dass der Zahlungsrahmen 1999–2002 um rund 370 Millionen Franken unterschritten wird. Die Gründe hierfür liegen zum einen in nachträglichen Korrekturen an der Eröffnungsbilanz der SBB AG (rund 120 Mio. CHF) und zum anderen darin, dass die vorhandenen Planungskapazitäten der Infrastruktur in den letzten Jahren überwiegend in BAHN 2000 Projekten gebunden waren, weshalb die verfügbaren Investitionsdarlehen nicht in vollem Umfang abgerufen werden konnten.

#### Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung 1999–2002 (in Mio. CHF)

	1999	2000	2001	2002 (Plan)	Total
Planzahlen in LV 99–02	1513	1509	1376	1402	5800
<i>effektive Zahlungen</i>					
Infrastrukturleistung	562	583	484	494	2123
Substanzerhaltung	711	733	777	810	3031
Infrastrukturinvestitionen Grundbedarf	61	80	77	58	276
<b>Total LV-Periode</b>	<b>1334</b>	<b>1396</b>	<b>1338</b>	<b>1362</b>	<b>5430</b>
Abweichung	-179	-113	-38	-40	-370

Von der in der LV 1999–2002 eingeräumten Möglichkeit der Aufnahme weiterer Investitionsdarlehen zu Marktkonditionen wurde ebenfalls kein Gebrauch gemacht. Die vorhandenen Eigenmittel aus Abschreibungen auf kommerziellen Anlagen und der freie Cash-Flow der Infrastruktur überstiegen bisher den Bedarf an Investitionsmitteln.

#### Investitionsaufwendungen und deren Finanzierung (in Mio. CHF)

	1999	2000
Total Investitionsaufwendungen SBB	1503	1569
<i>davon zu Lasten des FinöV-Fonds</i>	638	654
Total Investitionsaufwand ordentliches Budget (Gegenstand LV)	865	916
<i>davon kommerzielle Investitionen</i>	85	76
Beiträge Dritter	95	60
Substanzerhaltungsbeitrag	711	733
Grundbedarf (Darlehen Bund)	61	80
Darlehensaufnahme beim Bund zu Marktkonditionen	0	0
Eigenfinanzierung aus Cash-Flow SBB	-2	43
<b>Total</b>	<b>865</b>	<b>916</b>

### 3 Investitionen in die Substanzerhaltung und die Entwicklung der Infrastruktur

Die aus dem ordentlichen Budget getätigten Investitionen von rund 3,3 Milliarden Franken<sup>10</sup> verteilen sich etwa wie folgt: 40% Substanzerhaltung, 30% Rationalisierung, 18% Sicherheit/Kundennutzen und 12% Wachstum/Markt. Diese Verteilung macht deutlich, dass die Leistungsvereinbarung in erster Linie der Erhaltung der bestehenden Infrastruktur in ihrem Wert und ihrer Funktionalität dient. Für Netzerweiterungen und grössere Investitionen zur Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs ist hingegen der FinöV-Fonds vorgesehen. Da Anlagen zumeist nicht eins zu eins ersetzt wurden, war jede Erneuerung Anlass, die entsprechenden Einrichtungen daraufhin zu überprüfen, ob sie den an sie gestellten Anforderungen noch gerecht werden. Eine Anlagenerneuerung wurde daher wenn möglich und sinnvoll mit einer Anpassung an den neuesten Stand der Technik verbunden, was in vielen Fällen wiederum eine Erhöhung der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit ermöglichte. Für alle Linien des SBB-Netzes wurden in diesem Zusammenhang Konzepte erstellt. Die Linienkonzepte dienen als Basis für die jährliche Aktualisierung des mittelfristigen Investitionsplans.

Mit der Leistungsvereinbarung 1999–2002 waren folgende Investitionsziele verbunden:

- Massnahmen zur Reduktion der Betriebskosten (Rationalisierung)
- Gewährleistung einer sicheren und störungsfreien Verkehrsabwicklung
- Förderung der Interoperabilität
- Anpassung der Infrastruktur an die aktuell absehbare Verkehrsentwicklung

Nachfolgend wird auf einige wichtige Massnahmen in den genannten Bereichen eingegangen.

#### **Massnahmen zur Reduktion der Betriebskosten (Rationalisierung)**

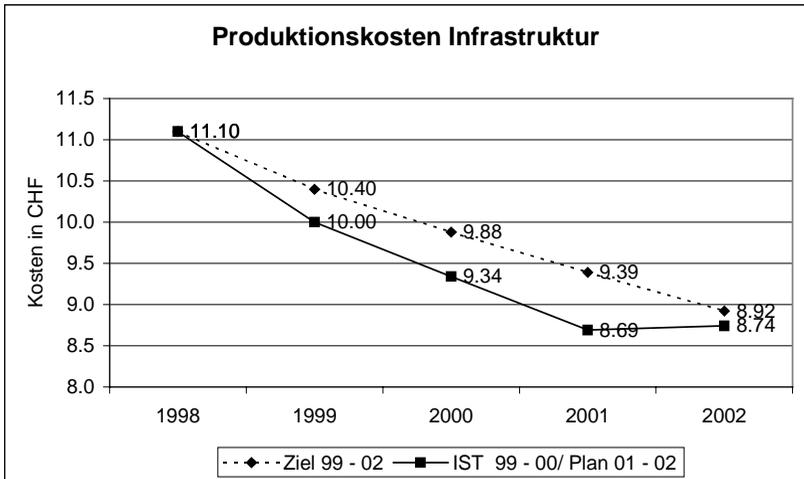
Ein typisches Beispiel einer Rationalisierungsmassnahme war der Ersatz veralteter durch moderne, automatisierbare Stellwerke. Die SBB AG hat den Weg zu einer hoch automatisierten Betriebsführung eingeschlagen. Die Arbeiten, die unter dem Titel «Rail Control Center» laufen, machen heute bereits einen grossen Teil der Investitionstätigkeit im Bereich der Sicherheitstechnik aus. Im Hinblick auf die in der LV 2003–2006 beginnende Umstellung der Sicherheitstechnik auf den europäischen Standard ETCS (European Train Control System) wurde beim Ersatz der Stellwerke besonders auf die Aufwärtskompatibilität der neuen Anlagen geachtet.

Der gesamte Bereich Unterhalt wurde einer umfassenden Reorganisation unterzogen. Dank dieser Massnahme konnten die Unterhaltskosten in den beiden letzten Jahren um rund 10% gesenkt werden.

Obwohl viele der Massnahmen erst vor kurzem realisiert wurden, machten sich die daraus resultierenden Kosteneinsparungen schon im Gesamtergebnis der Infrastruktur bemerkbar. Die folgende Abbildung verdeutlicht, dass das Ziel, die Produktivität jährlich um 5% zu steigern, bzw. die Produktionskosten – gemessen in

<sup>10</sup> Das entspricht ca. 60% der effektiven Mittel des Zahlungsrahmens zur LV 1999–2002, die restlichen 40% dienen der Abgeltung der ungedeckten Kosten des Infrastrukturbetriebs.

Franken pro abgesetztem Trassenkilometer – entsprechend zu reduzieren, in der Berichtsperiode klar erreicht werden konnte.



### **Gewährleistung einer sicheren und störungsfreien Verkehrsabwicklung**

Die Leistungsvereinbarung 1999–2002 formulierte als Ziel ausdrücklich, dass das hohe Sicherheitsniveau bei dichter Zugfolge bewahrt werden muss. 120 Millionen Franken wurden allein in den Jahren 1999 und 2000 in den Ausbau des Zugsicherungssystems ZUB investiert. Damit sind alle Gefahrenpunkte abgesichert, bei welchen das Risiko aufgrund der örtlichen Situation und der Intensität der Nutzung einen gewissen Wert überschreitet (mehr als 20 sogenannte Risikoeinheiten). Bis Ende 2004 werden ausserdem 45 Millionen Franken in die Verbesserung der Sicherheit in Tunneln investiert. 23 bestehende Tunneln werden mit Fluchtwegen, Handläufen und einer Fluchtwegkennzeichnung ausgerüstet.

Das Netz der Zugkontrollleinrichtungen wurde ergänzt. Diese Anlagen überwachen durchfahrende Züge auf heiss laufende Achsen, verschobene Ladungen und weitere Gefahren. Bis Mitte 2002 werden alle vorgesehenen 43 Anlagen verwirklicht sein.

Die Zahl der gemäss UIC-Vorgabe<sup>11</sup> erfassten Betriebsereignisse hat sich von 1999 auf 2000 um 5 reduziert. Ein weiterer Indikator für das Sicherheitsniveau sind die unsicheren Handlungen. Dabei werden Handlungsweisen erfasst, die sich gefährdend auf den Eisenbahnprozess auswirken können, obwohl sie nur in wenigen Fällen tatsächlich zu Unfällen führen. Diese Fälle konnten im Jahr 2000 trotz Mehrverkehr um 5% gegenüber 1999 reduziert werden.

### **Förderung der Interoperabilität**

Die heutigen nationalen Standards, insbesondere im Bereich der Sicherheitstechnik, erschweren oftmals den Zugang zu anderen Netzen. Um schrittweise die Interoperabilität zwischen den Netzen zu erhöhen, wurde in der LV 1999–2002 vereinbart, dass die SBB AG diesem Aspekt im Rahmen von Erneuerungs- und Ausbauprogrammen besonders Rechnung trägt. Markanteste Auswirkung hiervon ist der

Entscheid, die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist mit ETCS auszurüsten. Dieser europäisch normierte Standard in der Sicherheitstechnik wird mittelfristig den Netzzugang erleichtern. Hierzu bedarf es aber auch einer Vielzahl von Anpassungen in bestehenden Netz, wie beispielsweise bei der Erneuerung von Stellwerken. Mit dem Strategieentscheid für das europäische Zugsicherungssystem ETCS auf der BAHN 2000 Neubaustrecke wurde ein wichtiger Schritt für die weitere Verbreitung des gemeinsam beschlossenen europäischen Standards getan. Das einheitliche Sicherungssystem wird in Zukunft den grenzüberschreitenden Einsatz von Triebfahrzeugen und damit den Netzzugang erleichtern.

Die Interoperabilität im Güterverkehr wurde auch durch Anpassungen beim Lichtraumprofil und den Achslasten verbessert. So ist das Netz der SBB, von sehr wenigen Ausnahmen abgesehen, für Fahrzeuge mit einer Achslast von 22,5 Tonnen befahrbar. Im Nord-Süd-Verkehr auf der Lötschberg-Simplon-Achse (Streckenanteil SBB) wurde das Lichtraumprofil für den Huckepackverkehr mit Fahrzeugen mit einer Eckhöhe von 4 Metern erweitert.

### **Anpassung der Infrastruktur an die aktuell absehbare Verkehrsentwicklung**

Während grosse Erweiterungen des Netzes grundsätzlich über den FinöV-Fonds finanziert werden sollen, bietet der Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung über die Budgetrubrik «Infrastrukturinvestitionen Grundbedarf» durchaus Möglichkeiten zur Infrastrukturanpassungen im Sinne einer Angleichung an die gestiegenen Verkehrsbedürfnisse. In der Berichtsperiode konnten so etwa die folgenden Massnahmen zur Erschliessung neuer Marktpotentiale realisiert werden.

Im regionalen Personenverkehr wurden einige neue Haltestellen errichtet, wobei sich Kantone und Gemeinden jeweils zu einem beträchtlichen Teil an der Finanzierung beteiligten. Weitere neue Haltestellen stehen kurz vor der Realisierung. Einige bestehende Haltestellen wurden beim Umbau der Siedlungsentwicklung folgend so verschoben, dass sich kürzere Wege für die Bahnbenützer ergeben.

Der Zugang zur Bahn wurde auch durch einen Ausbau des «Park und Rail»-Angebotes verbessert. Für rund 90 Millionen Franken soll die Zahl der Parkplätze an Bahnhöfen oder Haltestellen bis ins Jahr 2005 auf 34'000 verdoppelt werden. Im Jahr 2001 konnte ein Programm zur Verbesserung der Kundenfreundlichkeit aller rund 600 Regionalbahnhöfe mit einem Aufwand von rund 340 Millionen Franken gestartet werden.

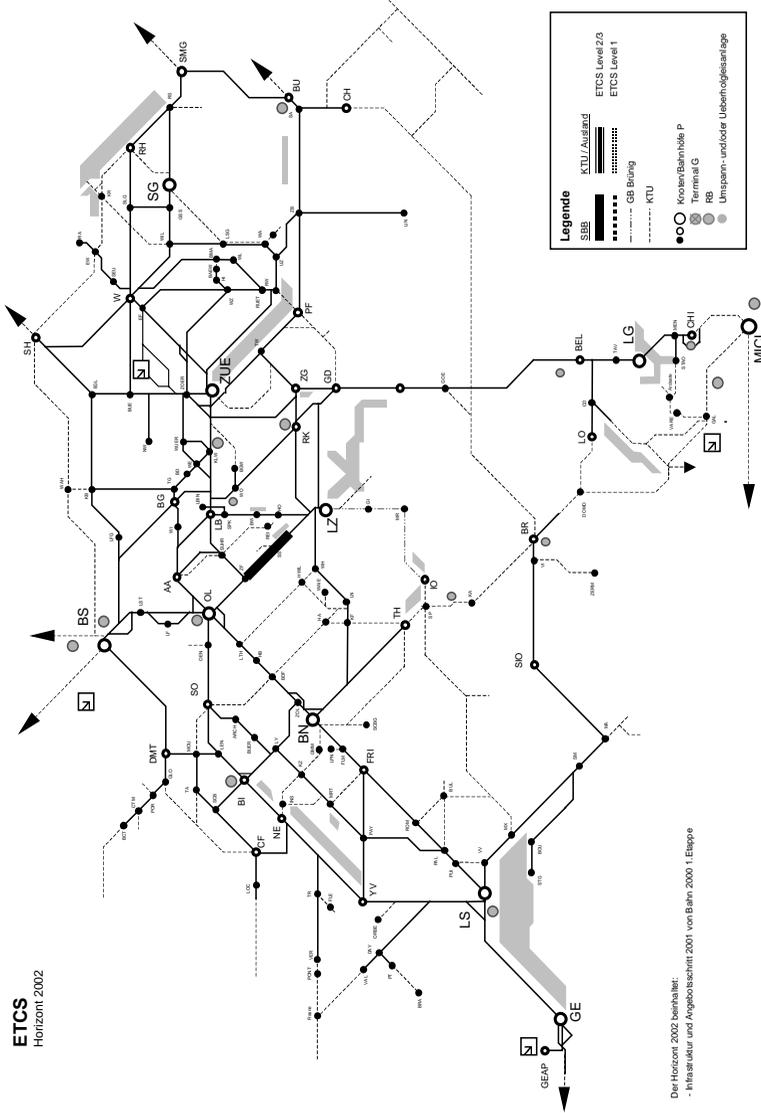
Zur Steigerung des Komforts, und um den mobilitätsbehinderten Menschen den Zugang zu erleichtern, wird ein möglichst ebenerdiges Einsteigen in den Zug angestrebt. Daher werden seit 1999 bei Umbauten die Perrons auf 55 cm erhöht. In den Jahren 1999 bis 2001 erhielten rund 80 Bahnhöfe solche neue Perrons. Im Hinblick auf die Expo.02 wurden nebst Streckenausbauten wichtige Bahnhöfe im Expo-Gebiet ausgebaut und renoviert.

Der Güterverkehr profitiert beispielsweise vom Ersatz der Ablaufsteuerung und des Disposystems im Rangierbahnhof Limmattal. Mit diesen Massnahmen konnte die Kapazität im wichtigsten Rangierbahnhof der Schweiz um 10% erhöht werden.

Andererseits wurden nicht mehr notwendige oder unzuweckmässige Anlagen im Rahmen des Programms «Schlanke Infrastruktur» aufgehoben. Insgesamt werden sich die Unterhaltskosten aus diesem Programm um 14 Mio. Fr. jährlich reduzieren.

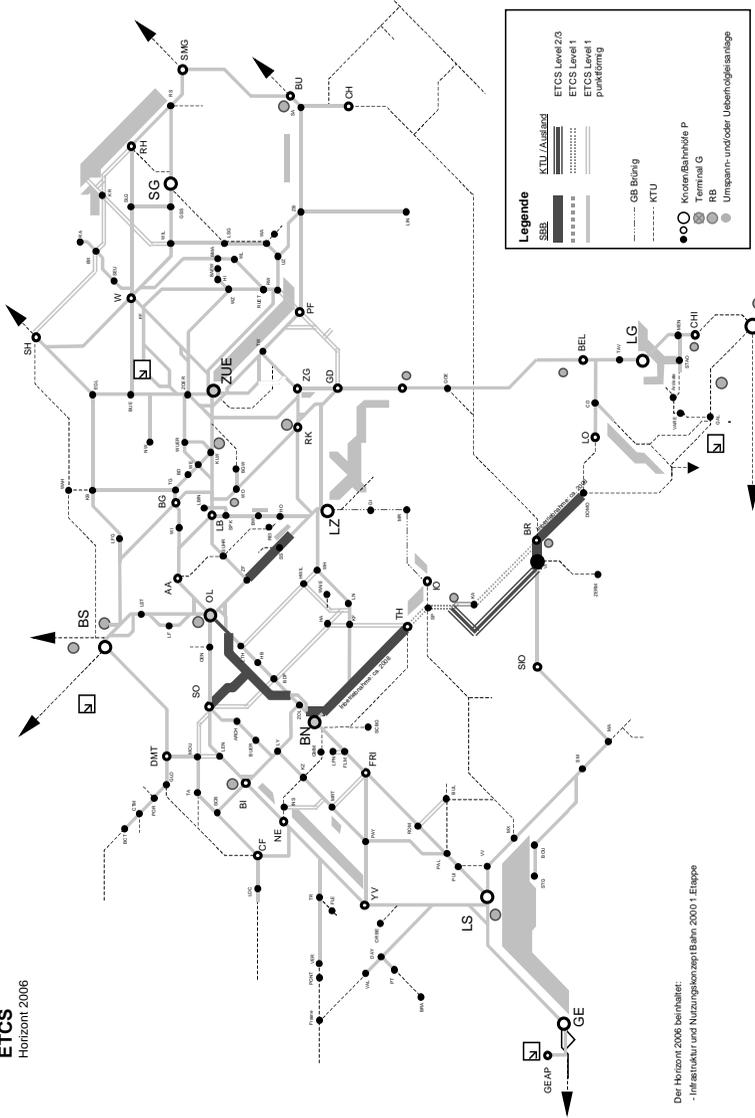
Bei der in der Botschaft zur Leistungsvereinbarung 1999–2002 enthaltenen Projektliste handelte es sich um einen Auszug (Projekte über 20 Millionen Franken) aus dem damaligen mittelfristigen Investitionsplan der SBB AG. Ein Grossteil dieser Projekte betraf Vorhaben von Bahn 2000, die über den FinöV-Fonds finanziert wurden. Die meisten der übrigen Projekte wurden bzw. werden bis Ende 2002 termingerecht – oftmals auch zu wesentlich tieferen Kosten – abgeschlossen. Da die Investitionsplanung der SBB AG eine rollende Planung ist – der mittelfristige Investitionsplan wird alljährlich aktualisiert – wurden aber auch einige Projekte, sei es wegen Verzögerungen beim Plangenehmigungsverfahren oder aufgrund neuer Erkenntnisse zeitlich verzögert und können erst im Rahmen der neuen Leistungsvereinbarung 2003–2006 abgeschlossen werden.

**ETCS**  
Horizont 2002



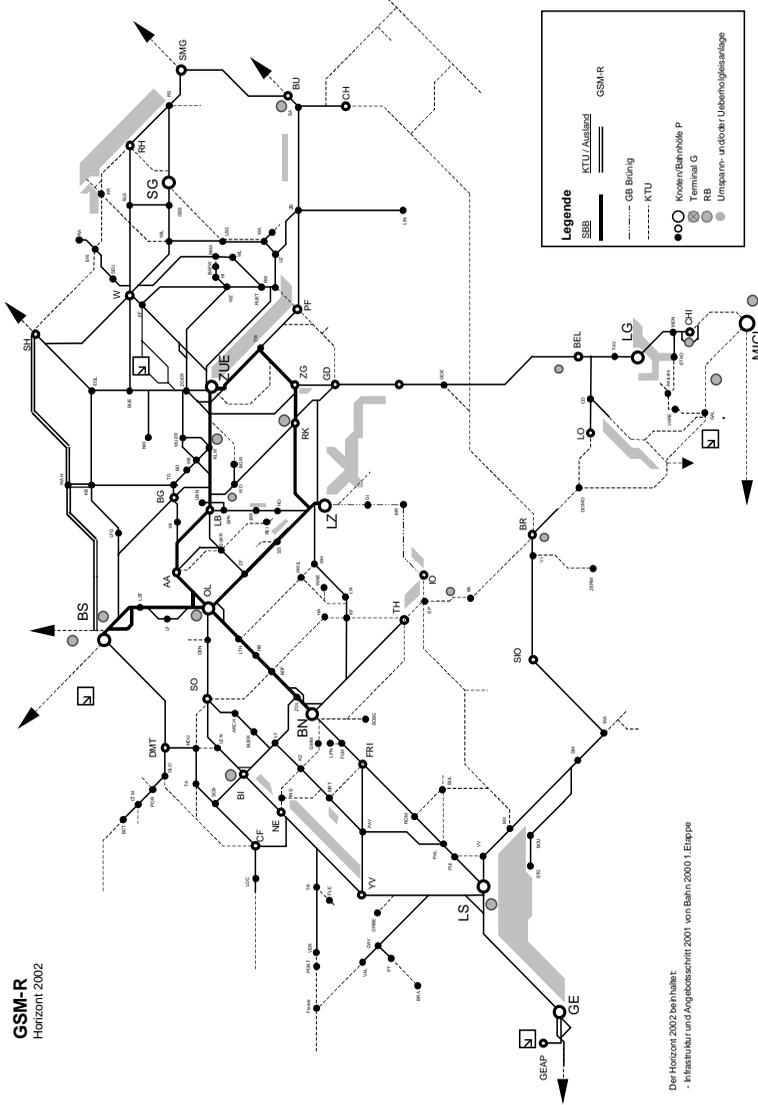
Der Horizont 2002 beinhaltet  
- Einsatz der Angebotschart 2001 von Bahn 2000 1, Etappe

**ETCS**  
Horizont 2006



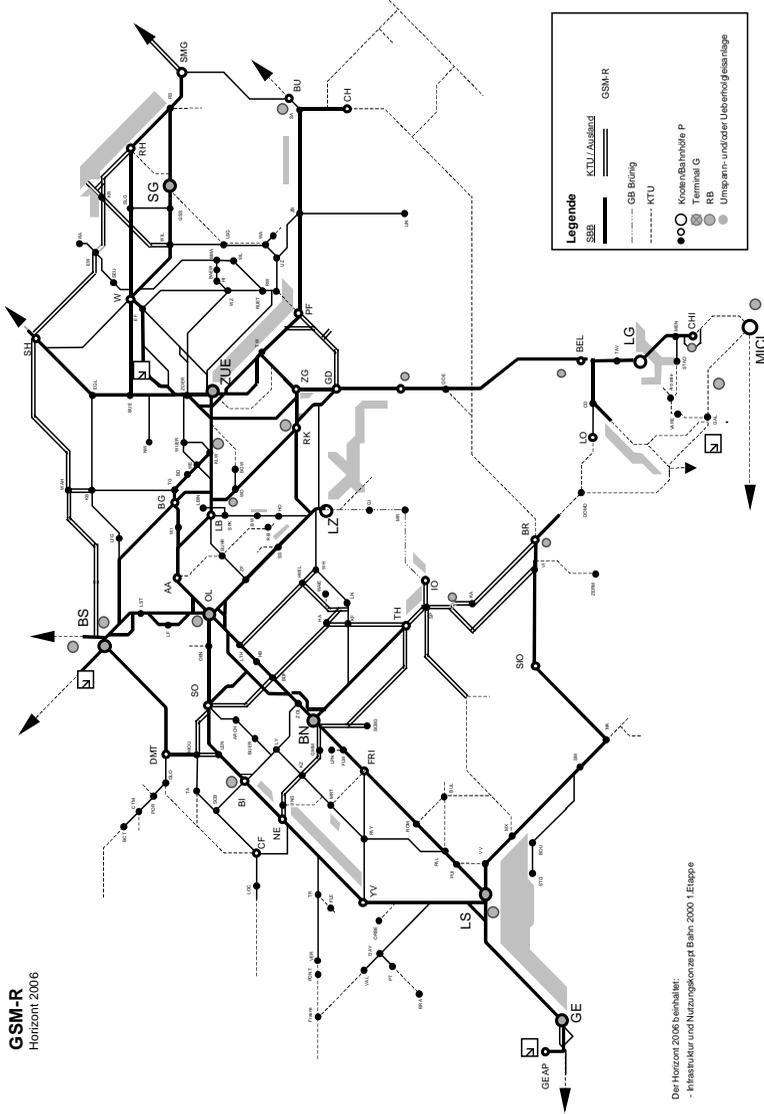
Der Horizont 2006 beinhaltet:  
- Infrastruktur und Nutzungskonzept (Bahn, 2000) 1. Etappe

**GSM-R**  
Horizont 2002



Der Horizont 2002 beinhaltet:  
- Infrastruktur und Angebotsstruktur 2001 von Bahn 2000-1. Etappen

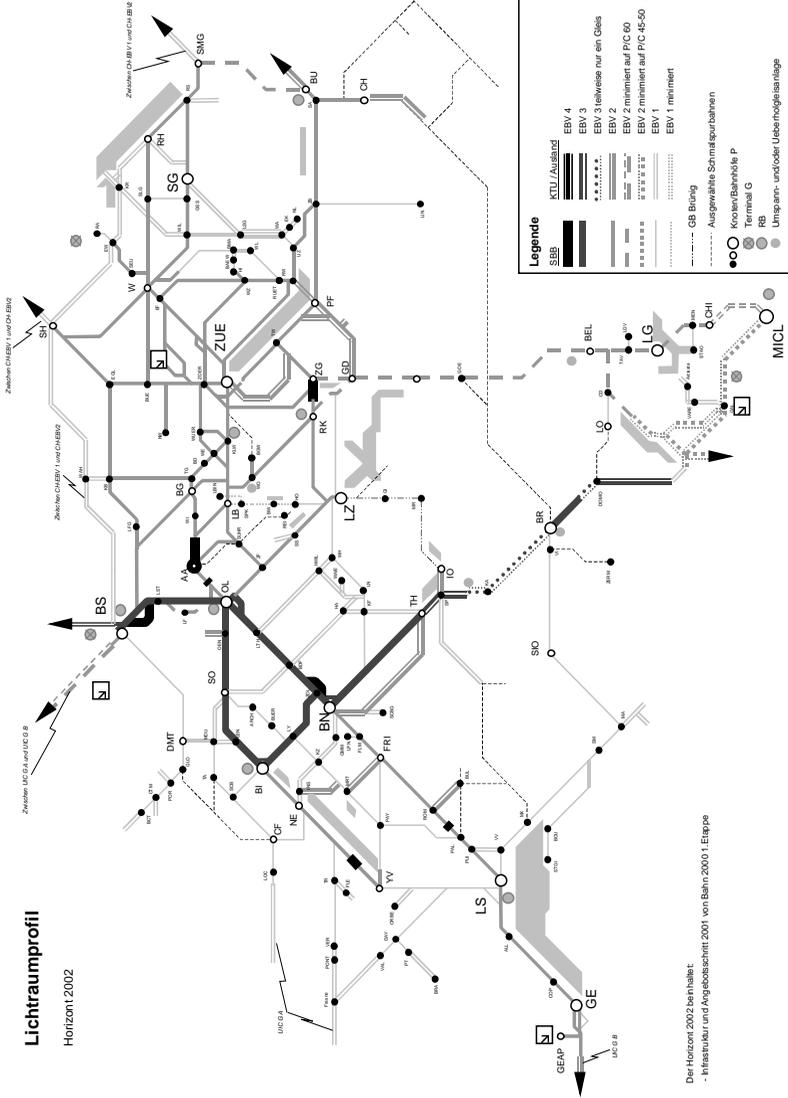
**GSM-R**  
Horizont 2006



Der Horizont 2006 beinhaltet:  
- Infrastruktur und Nutzungskonzept Bahn 2000 1. Etappe

# Lichttraumprofil

Horizont 2002

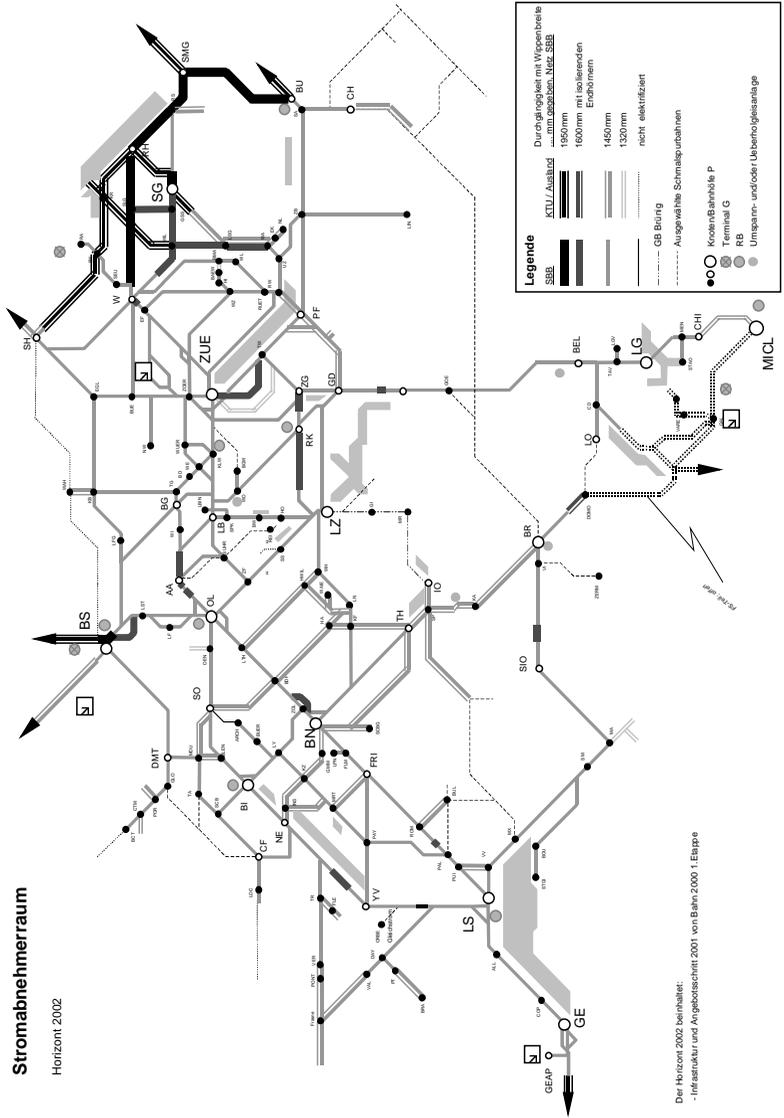


Der Horizont 2002 beinhaltet:  
 - Infrastuktural und Angebotsschnitt 2001 von Bahn 2000-1, Etappe



**Stromabnehmerraum**

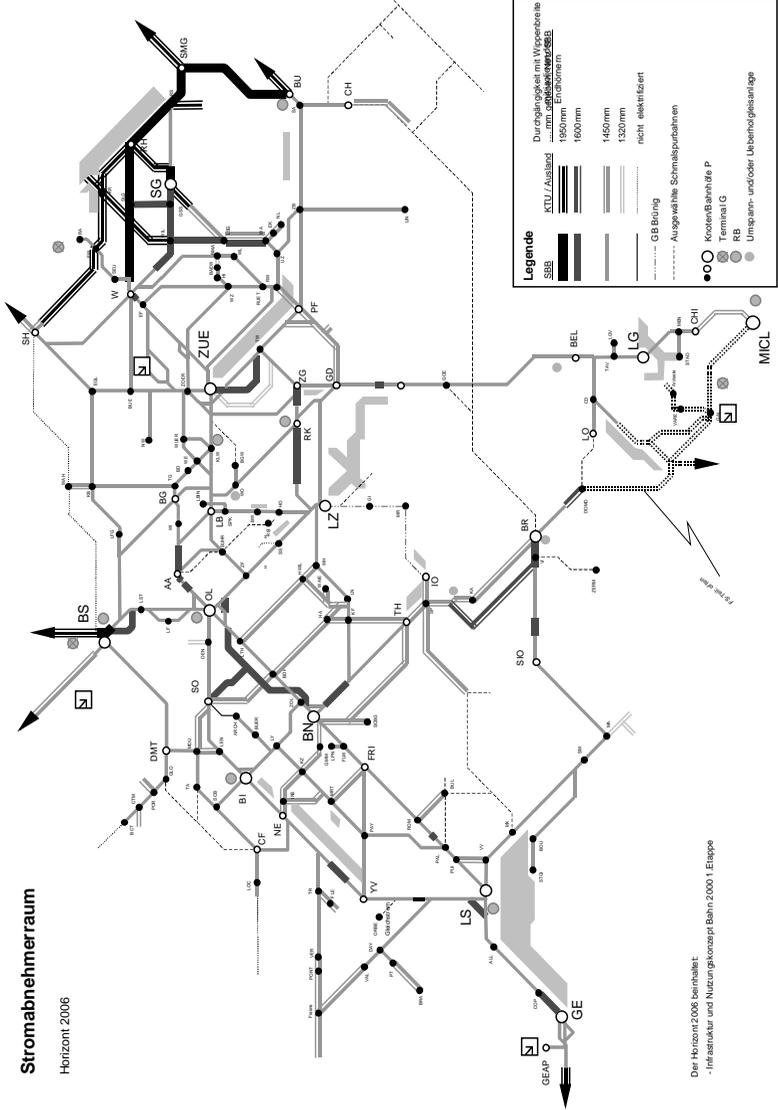
Horizont 2002



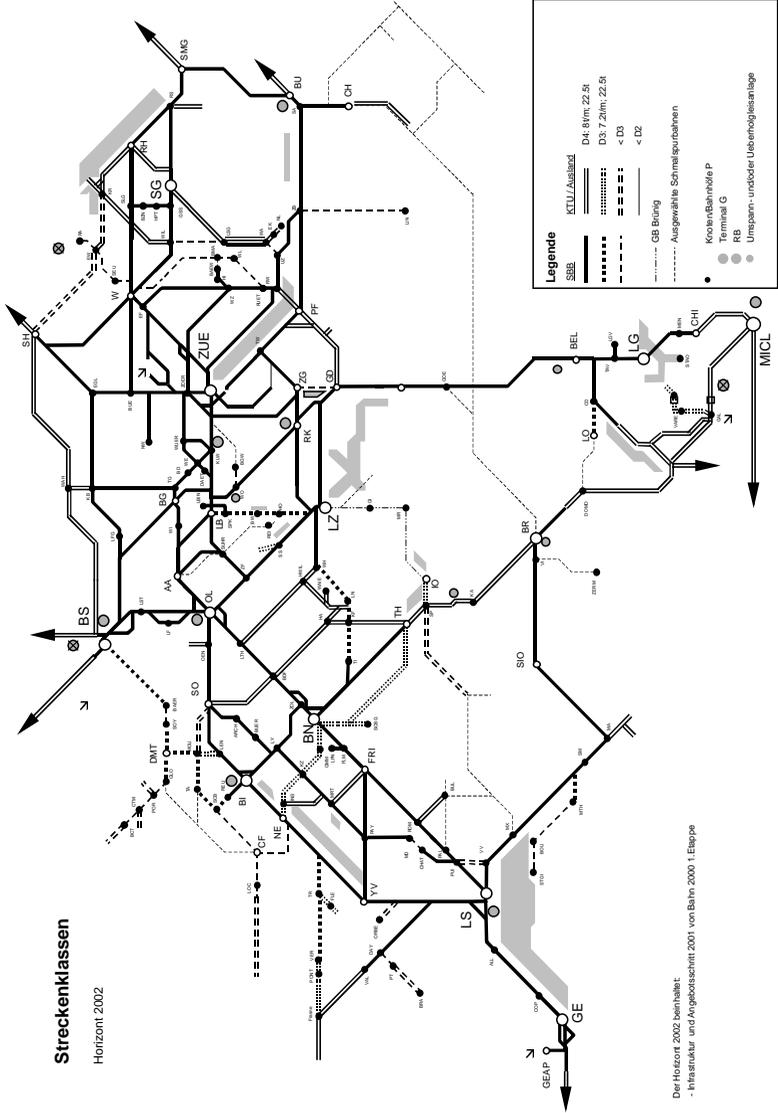
Der Horizont 2002 beinhaltet:  
- Infrastruktur und Angebotschnitt 2001 von Bahn 2000 1. Etappe

**Stromabnehmerraum**

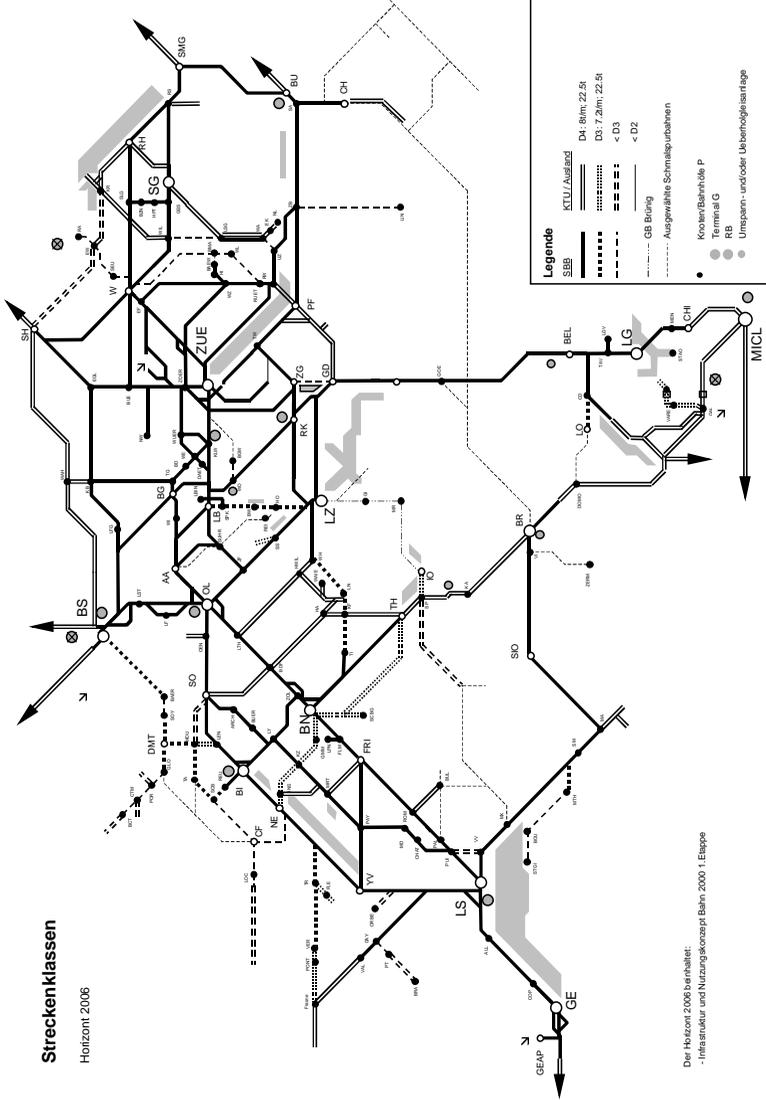
Horizont 2006



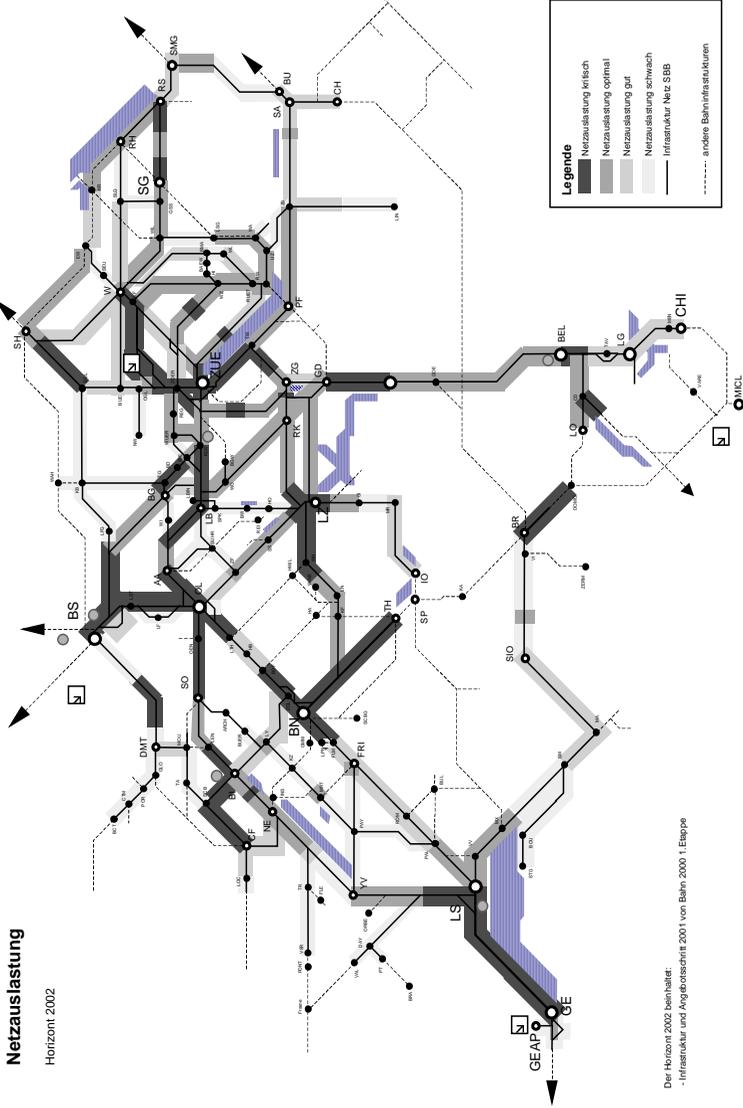
Der Horizont 2006 beinhaltet:  
 - Infrastruktur und Nutzungskonzept Baun 2000/1. Etappe

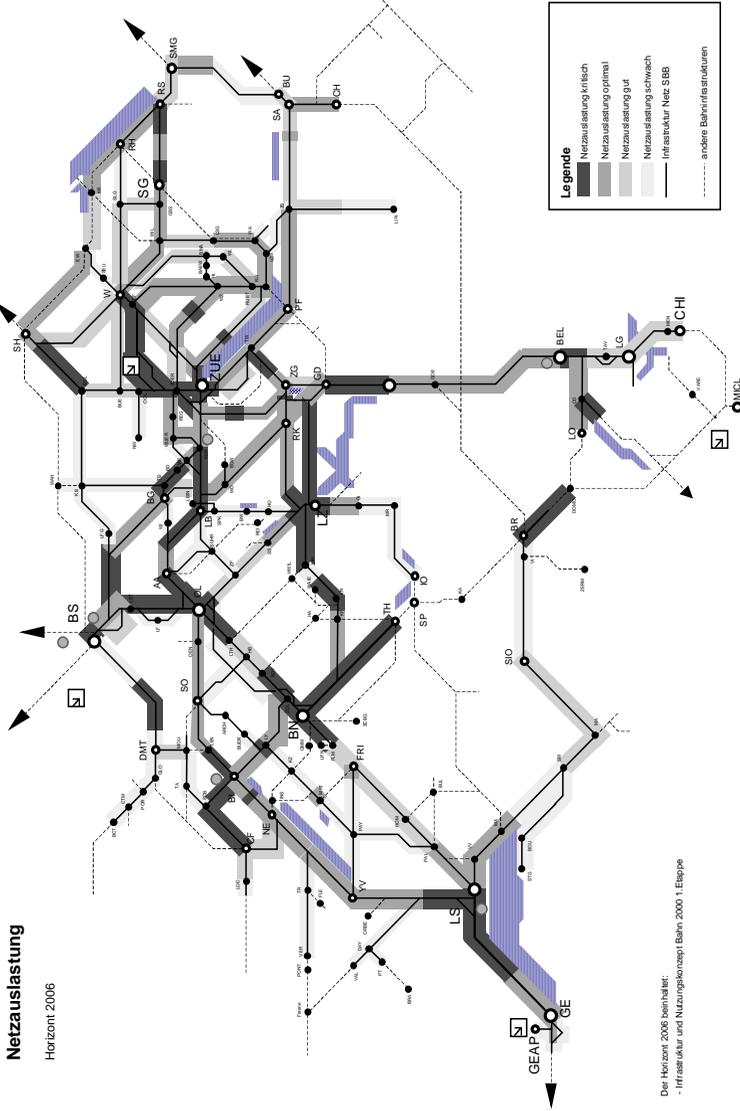


Der Horizont 2002 beinhaltet - Infrastruktur und Angabeschritt 2001 von Bahn 2000, 1. Etappe



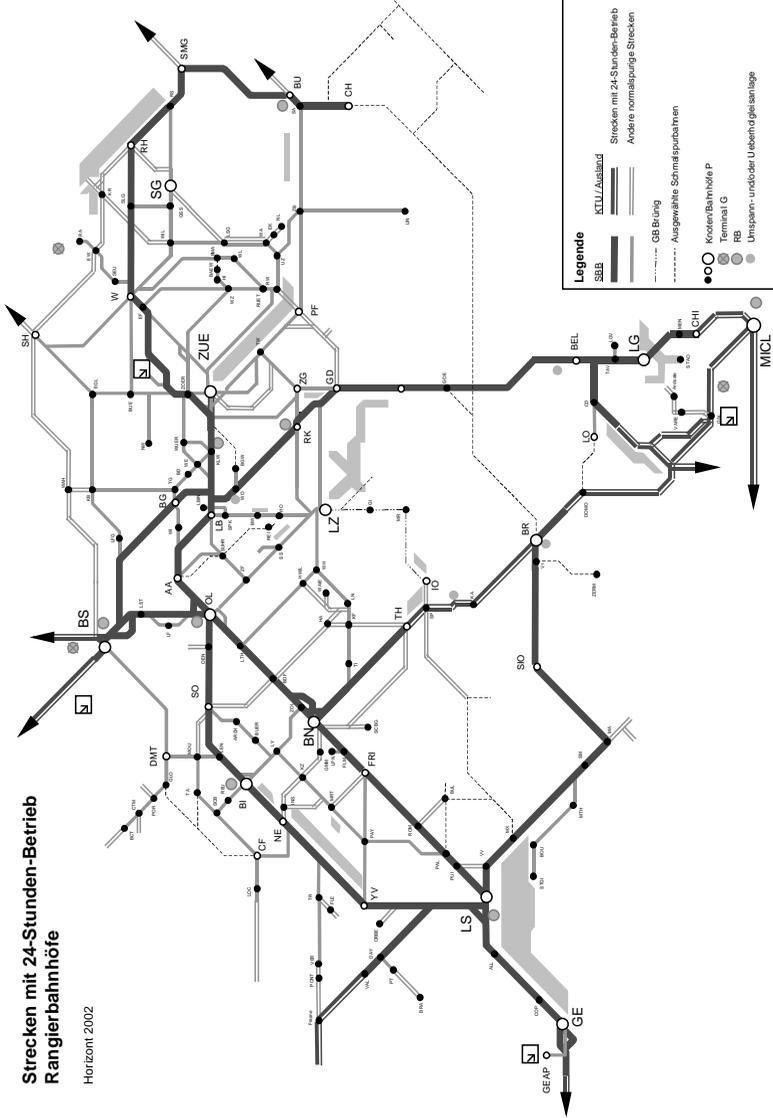
Der Horizont 2006 beinhaltet:  
 - Infrastruktur und Nutzungskonzept Bahn 2000 I, Etappe





**Strecken mit 24-Stunden-Betrieb  
Rangierbahnhöfe**

Horizont 2002



**Legende**

- KTU/Auslauf
- SBB
- Strecken mit 24-Stunden-Betrieb
- Andere normalspurige Strecken
- GB Br/ung
- Ausgewählte Schmalspurbahnen
- Knoten/Bahnhöfe P
- Terminal G
- RB
- Umspann- und/oder Umlenkeinrichtungen

## Kennziffern für das Controlling der Verwendung der Mittel aus dem Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung 2003–2006

<b>Finanzen</b>	Ergebnis Infrastruktur Zahlungsrahmen Anlagenintensität	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plan = 0; Ist &gt;=0</li> <li>2. Einhaltung</li> <li>3. Anlagenwert/Trassenkilometer</li> <li>4. Anlagenwert/Streckenkilometer</li> </ol>
	Produktivität	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Infrastrukturkosten/Streckenkilometer</li> <li>6. Infrastrukturkosten/Trassenkilometer</li> <li>7. Infrastrukturkosten/Bruttotonnenkilometer</li> </ol>
<b>Markt</b>	Trassenverkauf	<ol style="list-style-type: none"> <li>8. Trassenkilometer (differenziert nach SBB P/Cargo und Dritte)</li> <li>9. Trassenerlöse (differenziert nach SBB P/Cargo und Dritte)</li> <li>10. Trassenerlöse/Streckenkilometer</li> </ol>
	Verlagerungsauftrag	<ol style="list-style-type: none"> <li>11. Bruttotonnenkilometer im Güterverkehr</li> </ol>
	Subventionseffizienz	<ol style="list-style-type: none"> <li>12. Betriebsbeitrag/Streckenkilometer</li> <li>13. Betriebsbeitrag/Trassenkilometer</li> </ol>
	Kundenzufriedenheit EVU	<ol style="list-style-type: none"> <li>14. Zufriedenheitsgrad der Primärkunden</li> </ol>
<b>Prozesse</b>	Auslastungsgrad Netz	<ol style="list-style-type: none"> <li>15. in Kartenform (analog Beilagen 12/13)</li> <li>16. Vorhandene Kapazitätsreserve</li> </ol>
	Interoperabilitätsgrad	<ol style="list-style-type: none"> <li>17. Befahrbarkeit/Erreichbarkeit definierter Transitachsen/Industriestandorte (% der definierten Ziele) für verschiedene Streckenanforderungen (1. ETCS; 2. GSM-R; 3. Deutscher Stromabnehmer; 4. Lichtraumprofil EBV 2 und grösser; 5. Streckenklasse D4 und höher)</li> </ol>
	Netzentwicklung	<ol style="list-style-type: none"> <li>18. Zielerreichung der definierten Sollanforderungen</li> </ol>
<b>Zustand des Netzes</b>	Pünktlichkeit in Personenverkehr	<ol style="list-style-type: none"> <li>19. bei der Ankunft (in Verantwortung der Infrastruktur)</li> </ol>
	Sicherheit des Betriebes	<ol style="list-style-type: none"> <li>20. Anzahl Entgleisungen (in Verantwortung der Infrastruktur)</li> <li>21. Anzahl Betriebsgefährdungen (in Verantwortung der Infrastruktur)</li> </ol>
	Fahrleitungsstörungen	<ol style="list-style-type: none"> <li>22. Anzahl Fälle</li> <li>23. Anzahl Verspätungsminuten</li> </ol>
	Signalstörung	<ol style="list-style-type: none"> <li>24. Anzahl Fälle</li> <li>25. Verspätungsminuten</li> </ol>
	Streckenunterbruch	<ol style="list-style-type: none"> <li>26. Anzahl Fälle (verspätete Streckenfreigabe nach Bauarbeiten)</li> <li>27. Verspätungsminuten (verspätete Streckenfreigabe nach Bauarbeiten)</li> </ol>
	Langsamfahrstellen	<ol style="list-style-type: none"> <li>28. Anzahl (orange Tafel ohne Bauarbeiten)</li> </ol>
	Tunnelsicherheit	<ol style="list-style-type: none"> <li>29. in % der «sicheren» Tunnel-km an gesamten Tunnel-km gemäss Sicherheitsstandard</li> </ol>
	Behindertengerechtigkeit	<ol style="list-style-type: none"> <li>30. in % der behindertengerechten Bahnhöfe/Haltestellen</li> </ol>

Die Periodizität der Berichterstattung zu den einzelnen Kennziffern variiert zwischen vierteljährlich und jährlich, je nach Aussagekraft und Erhebungsaufwand der entsprechenden Daten. Die Angaben zum erreichten Interoperabilitätsgrad des Netzes (Kennziffer 17) werden nur für die Berichterstattung am Ende der LV 2003–2006 erhoben.