



CH-3003 Bern, BAV - sn

A-Post

An die Infrastrukturbetreiberinnen

Aktenzeichen: zwg / BAV-223-00057/00007/00002

Ihr Zeichen:

Bern, 18. Mai 2018

Leistungsvereinbarungen LV 2021–2024: Vorgaben zur Erstellung der Grundofferte

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben Sie am 29. November 2017 im Rahmen der Fachtagung über den vorgesehenen Ablauf zur Aushandlung der Leistungsvereinbarungen 2021–2024 vorinformiert. Wie angekündigt erhalten Sie hiermit die für die Erstellung der Grundofferte notwendigen Angaben.

Die rechtlichen Grundlagen bleiben gegenüber der LV 2017-20 weitgehend unverändert.

1. Controllingkreislauf

Die Steuerung der LV erfolgt über ein integriertes Zielsystem, das themenspezifisch von den strategischen Stossrichtungen und Zielen über einheitliche Kennzahlen und weitere Berichterstattung zur Messung der Zielerreichung bis zu ISB-spezifischen Vorgaben und Aufgaben ein Gesamtbild ermöglichen soll. Die Vorgaben dazu sind nachstehend beschrieben. Ein Schwergewicht liegt darin, den Finanzbedarf für die Eisenbahninfrastruktur zu stabilisieren. Dies erfordert angesichts der weiter anstehenden Ausbauten ständige Bemühungen um Verbesserungen und Effizienzsteigerungen.

2. Strategische Stossrichtungen und LV Ziele

Das BAV legt als Besteller die folgenden strategischen Stossrichtungen fest:

- Die ISB passen das Sicherheitsniveau ihrer Anlagen ständig zielgerichtet an die Entwicklung der geltenden technischen Normen und Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnwesen an und legen ihre

Bundesamt für Verkehr BAV
Gerhard Zwahlen
Postadresse: CH-3003 Bern
Standort: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 465 42 78, Fax: +41 58 462 59 78
gerhard.zwahlen@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch

Prioritäten so fest, dass unter Berücksichtigung des wirtschaftlich und finanziell Tragbaren sowie sämtlicher Risiken **die Sicherheit gewährleistet ist.**

- Die ISB **sichern den langfristigen Werterhalt der Infrastruktur** systematisch mit zielgerichteten und geeigneten Substanzerhaltungsstrategien.
- Die ISB steigern die Produktivität in der Bewirtschaftung der Infrastruktur und gewährleisten einen nachhaltigen und effizienten Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen. Die ISB erhöhen damit die Effizienz der vom Bund gewährten Subventionsmittel.
- Die ISB gewährleisten unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit eine **hohe Leistungsfähigkeit, Verfügbarkeit und Qualität** des Netzes und der Anlagen und optimieren dabei die Nutzung der gesamten Schweizer Schieneninfrastruktur.
- Die ISB gewährleisten einen diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur sowie deren Interoperabilität und sorgen für die optimale Zuteilung der Kapazitäten.

Im Rahmen der Vorbereitung der LV 2021-2024 werden die Ziele aus der LV 2017-2020 zu den einzelnen Stossrichtungen nach ihrer Gültigkeit vertieft überprüft und gegebenenfalls angepasst. Die Messung der Zielerreichung wird über die Kennzahlen (siehe Ziffer 4) und die Unterlagen gemäss Berichterstattung LV erfolgen.

3. Finanzielle Absprungbasis

Die finanzielle Absprungbasis für die Leistungsvereinbarung 2021–2024 bildet die effektiv umgesetzte Leistung während der LV-Periode 2013–2016 und im Jahr 2017 sowie ergänzend die gemäss realistischer Planung erreichbare Leistung 2018–2020. Es geht in keinem Fall darum, die ursprünglich geplante Leistung und deren Umsetzungsrhythmus für die LV 2017-2020 fortzuschreiben.

Insbesondere die Investitionsplanung und die Planung der Unterhaltsarbeiten hat die Gesamtsicht inklusive allfälliger Ausbaumassnahmen und die Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen.

Wir erwarten, dass die durch die ISB angestrebten Effizienzsteigerungen im Betrieb und beim Substanzerhalt vermehrt zu einer Kosteneindämmung und idealerweise zu einer Kostensenkung führen werden.

Die Kostenentwicklung beim Betrieb (Unterhaltskosten, Verkehrssteuerungskosten, Verwaltungskosten und übrige Betriebskosten) muss vom Unternehmen beherrscht werden. Ein Mehrbedarf ist in jedem Fall zu begründen und auf geeignete Weise zu kompensieren, sei es auf Seiten der Investitionskosten (bei Neuabgrenzungen zwischen der Investitionsrechnung und der Erfolgsrechnung), sei es durch höhere Erlöse aus Mehrverkehr oder auf andere Weise.

Die Kostenentwicklung bei den Investitionen muss die möglichen Effizienzsteigerungen und die effektive Umsetzbarkeit in Summe berücksichtigen. Abweichungen vom langfristigen Jahresbedarf sind ausführlich zu begründen und in der Regel nur für kleinere Unternehmen möglich.

Wir erinnern daran, dass die Abschreibungsabgeltung Bestandteil des Investitionsbeitrags ist und jeweils per Ende Jahr auf den effektiven Bedarf abgestimmt wird. Für den Finanzierungsbedarf hat die Abschreibungsabgeltung keine eigenständige Bedeutung mehr.

Wenn hier die Beherrschung des Finanzierungsvolumens als wichtiger Punkt erscheint, darf das nicht so verstanden werden, dass Leistung und Qualität in den Hintergrund rücken. Vielmehr sollen Kostenkontrollen, Vereinheitlichung von Normalien, Hinterfragen von Standards und Betrachtungen zur Nachhaltigkeit (heisst abgestimmte, nicht maximale Lebensdauern) helfen, die Leistungsfähigkeit und Qualität des Infrastrukturbetriebs weiter zu erhöhen. Einen gewissen Schwerpunkt sehen wir derzeit in der Verbesserung der Abläufe im Störfall. Die direkte Sicht auf den Kunden im Eisenbahnbetrieb darf nicht verloren gehen, auch wenn das Personal nicht mehr an jeder Stelle im Netz präsent ist.

4. Kennzahlen LV

Im 2016 hat die VöV AGr LV Kenngrössen ihre Arbeiten im Auftrag der KiS aufgenommen, um die Kennzahlen im Bereich Substanzerhalt Infrastruktur zu überprüfen. Das Ziel der AGr ist, Kennzahlen zu definieren, die für das Reporting gegenüber dem Besteller, der Allgemeinheit und gegen innen dienen können und einen Beitrag zur Umsetzung der Infrastruktur-Strategie leisten. Dabei sollen die ISB weiterhin individuelle Zielwerte verfolgen können, die mit der LV vereinbart werden. Die Anwendung der Kennzahlen wird für alle ISB vereinheitlicht, die differenzierte Meldung der Kennzahlen nach Grössenklassen entfällt.

Im Rahmen der Arbeiten der VöV AGr wurden die bestehenden Kennzahlen LV 2017-2020 nach der Steuerbarkeit überprüft, angepasst und neue Kennzahlen zum Werterhalt definiert, wie die Erneuerungsraten Gleis und Weichen, Stopfrate und Schleifrate. Das neue Kennzahlensystem wurde im Pilotversuch im Jahr 2017 getestet. Die VöV AGr wird die Resultate aus dem Pilot im April 2018 auswerten. Die Ergebnisse werden in die offizielle Empfehlung der VöV aufgenommen. Der Zeitplan für die Anhörung wurde zwischen VöV und BAV abgestimmt, damit das Kennzahlenset sicher für alle ISB für die LV 2021 bis 2024 eingeführt werden kann.

Die Kennzahlen LV sind nicht Bestandteil der Grundofferte LV 2021-2024. Die ISB werden die vollständigen Daten für die Berechnung der Kennzahlen erst im Herbst 2019 mit der Offerte LV 2021-2024 dem BAV übermitteln. Der Vorschlag der Zielwerte soll sich an die strategischen Stossrichtungen und die Ziele anlehnen.

5. Trassenpreis

Das Trassenpreissystem wird jeweils auf die neue LV-Periode hin überprüft. Im Gegensatz zu 2013 und 2017 sind keine politischen Vorgaben für die Erhöhung der Trassenerlöse erfolgt. Es wird jedoch überprüft, inwiefern die Züge mit dem (differenzierten) Basispreis ihre Grenzkosten decken. Grundsätzlich sollte die Kostendeckung innerhalb der Infrastruktur gleich bleiben. Zu berücksichtigen sind die Veränderungen aus dem Lärmbonus, da 2020 das Graugusssohlen-Verbot in Kraft tritt. Nach unserem heutigen Kenntnisstand dürfte eine leichte Senkung des Basispreises erforderlich sein und eine leichte Erhöhung des Deckungsbeitrags erfolgen. Für die Grundofferte ist mit dem Trassenpreisniveau 2017–20 und mit den erwarteten Mengen 2021–24 zu rechnen.

6. Investitionsplanung

Im Rahmen der Offerte ist ein vollständiger Investitionsplan im WDI einzupflegen. Die Investitionsplanung ist eine rollende Planung und soll eine Gesamtsicht über alle Investitionen, d.h. Substanzerhaltung und Erweiterungen, geben. Wie bisher sollen kleinere Unternehmen auch die Optionen in ihrer Investitionsplanung darstellen. Die jährliche Anpassung dient in erster Linie dazu, Erkenntnisse aus den bisherigen Netzzustandsberichten, den Erfahrungen und neu erkannte Bedürfnisse aufzunehmen. Im Investitionsplan muss angegeben werden, bei welchen Objekten es sich um Substanzerhaltungsmassnahmen bzw. Erneuerungen (einschliesslich Anpassungen an den Stand der Technik und den Erfordernissen des Verkehrs) und bei welchen Objekten es sich um Erweiterungsinvestitionen handelt.

7. BehiG

Die Umsetzungskonzepte, die die ISB zu Handen BAV, Sektion Grossprojekte, einreichen mussten (vgl. www.bav.admin.ch/mobile-planungsanweisung) und die vom BAV fallweise angepasst wurden, gelten als Planungsvorgabe zur BehiG-Umsetzung bei der Eisenbahn-Infrastruktur.

Eine Änderung der Finanzierungspraxis ist bereits kommuniziert worden. Ab 2019 werden grundsätzlich keine Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen mehr an Infrastrukturmassnahmen ausgerichtet.

Der eigentliche Zweck der BehiG-Finanzhilfen ist es, kostengünstige Massnahmen bzw. Übergangslösungen zu finanzieren, damit die BehiG-Anpassungsfrist 2023 eingehalten werden kann.

In dieser Form wurde dies bislang von den wenigsten ISB realisiert: Das Gros der ISB verfolgt das Konzept, statt kostengünstiger Übergangslösungen vollumfängliche Neubauten der betroffenen Anlagen zu realisieren. Bis 2018 wurden auch diese Neubauten aus BehiG-Mitteln bezuschusst. Dies entspricht aber nicht dem Grundsatz der Umsetzung von Minimallösungen. Da die jährlichen BehiG-Verpflichtungskredite dem ordentlichen Budgetprozess unterliegen, war zudem die Finanzierungsplanung schwierig, was sich alljährlich in von den ISB als Bedarf angemeldeten, aber teilweise nicht beanspruchten Mitteln widerspiegelte. Hinzu kommt, dass die BehiG-Finanzhilfen aus dem allgemeinen Bundeshaushalt und nicht aus dem BIF finanziert werden. Mit Blick auf die insgesamt ausreichend vorhandenen LV-Mittel und dem relativ bescheidenen Anteil, der durch die BehiG-Finanzhilfen an die Projekte beigesteuert werden konnte, werden ab 2019 keine BehiG-Finanzhilfen mehr an Infrastrukturmassnahmen ausgerichtet. Die entsprechende, insgesamt bescheidene Lücke wird durch Mittel aus den LV aufgefangen. Diese Lösung führt bei den ISB und dem BAV zu namhaften administrativen Vereinfachungen.

8. Branchenprogramm SmartRail 4.0

Im Branchenprogramm SmartRail 4.0 sind inzwischen erste Meilensteine erreicht, weitere stehen bevor. Mehrere ISB sind bereits betroffen, und weitere werden über das Programm beziehungsweise den VöV einbezogen. Diverse Pilotprojekte werden bereits in der LV-Periode 2017-20 abgewickelt. Sie sollen jeweils Antworten liefern hinsichtlich Wirtschaftlichkeit im Hinblick auf den Einsatz neuer Technologien. Die entsprechenden Investitionen sind als "LV-Optionen" zu behandeln und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des BAV für die Umsetzung.

9. Systemleistungen

Derzeit wird die Vorlage Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) in den Eidgenössischen Räten behandelt. Es zeichnet sich dabei ab, dass die sogenannten Systemleistungen - es handelt sich um ETCS, GSM-R, Fahrplanplanung, Kundeninformation, TSI TAF/TAP, Bahnstromversorgung bei der SBB und ZBMS bei RhB - künftig über separate Mehrjahresverträge und -kredite finanziert werden. Diese Leistungen müssen somit finanziell von den LV abgrenzbar sein.

10. Weitere Zielsetzungen

Der Aktionsplan Biodiversität wurde vom Bundesrat im September 2017 verabschiedet und beinhaltet auch Massnahmen für die ISB, die aktuell mit dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) implementiert werden.

Das BAV hat sich im Rahmen des Aktionsplanes bereit erklärt, das Thema Biodiversität explizit in die Leistungsvereinbarung für die Infrastruktur aufzunehmen.

Die Anforderungen an die betroffenen Bahnen werden aufgrund der Vorarbeiten des BAFU individuell bekannt gegeben. Die ISB haben danach die entsprechenden Ziele und Umsetzungskonzepte zu formulieren, um den Anforderungen des Aktionsplanes zu genügen. Allenfalls daraus erwachsende Zusatzkosten sind beim Mittelbedarf spezifisch auszuweisen.

11. Webinterface Daten Infrastruktur (WDI)

Die Digitalisierung der LV-Prozesse startete am 16 April 2018 mit der ersten Stufe des WDI. Die Einführungsphase dauert mit der Datenmigration bis zur Eingabe der ersten LV-Grundofferte 2021-2024 im Oktober 2018. Die Dokumentation dazu wird laufend aktualisiert und auf der WDI-Internetseite des BAV zur Verfügung gestellt:

www.bav.admin.ch/wdi

Zuerst müssen mit dem WDI die Grunddaten der LV 2017-2020 übermittelt werden, bevor mit der Grundofferte LV 2021-2024 (Investitionsplan und Finanzdaten zur Erstellung des Mittelfristplanes) gestartet werden kann.

Es ist zu beachten, dass das WDI relativ einfache Vollständigkeitsprüfungen beinhaltet. Es liegt in der Verantwortung der ISB, vollständige und aktuelle Angaben zu liefern. Solange die definierten Mussfelder nicht korrekt eingelesen wurden, kann im WDI nicht mit einer nächsten Etappe begonnen werden. Alle Mussfelder sind in den Unterlagen auf der WDI-Internetseite genau beschrieben. Da die Vollständigkeitsprüfungen digitalisiert wurden, können auch keine Ausnahmen zugelassen werden.

Für das WDI sind keine Schulungen vorgesehen. Bei der Einführung des WDI und für weitere Informationen steht Ihnen Ihre LV-Ansprechperson der Sektion Schienennetz gerne zur Verfügung.

12. VöV Empfehlung: Standardisierung der Anlagenrechnung und des Controllings Substanzerhalt (LV Controlling), inklusive Investitionsplanung, Investitionscontrolling und Kennzahlen LV

Die Leiter der VöV-Arbeitsgruppen haben Sie anlässlich der Fachtagung 2017 über die Inhalte sowie den Zeitplan bei der Erstellung der neuen Grundlagen für das LV-Controlling informiert. Die von den VöV-Arbeitsgruppen erarbeiteten Grundlagen sollen in **einer** VöV-Empfehlung festgehalten werden. Der VöV wird im 2. Semester 2018 eine Vernehmlassung bei seinen Mitgliedern durchführen. Die Empfehlung soll danach im 1. Quartal 2019 von den zuständigen VöV-Gremien (KIS & KFin) per 2. Quartal 2019 zur Umsetzung freigegeben werden. Die Empfehlung bildet eine wichtige Grundlage für die Erstellung der endgültigen Offerte für die LV 2021-2024. Sobald die Beschlüsse seitens VöV vorliegen, werden wir Ihnen mit einem Rundschreiben die Vorgaben für die endgültige Offerte bekanntgeben.

13. Terminplan

Für die Abschätzung des Mittelbedarfs für die Substanzerhaltung und die Erarbeitung der Botschaft zur Beantragung des Zahlungsrahmens sieht das BAV folgenden Zeitplan vor:

bis Oktober 2018	Nacherfassung der LV 2017-2020 im WDI
bis Oktober 2018	Nacherfassung der Berichterstattung 2017 im WDI
31. Oktober 2018	Eingabe Grundofferte 2021-2024 im WDI
Nov./Dez. 2018	Prüfung der Mittelfristpläne im WDI durch das BAV
Ende 2018	Rückmeldung an die ISB im WDI
Bis März 2019	Überprüfung Schätzung ZR LV 21-24 und interne Abstimmung LV/UV
Bis Juni 2019	Vorbereitung Botschaft zur Beantragung des ZR
Bis September 2019	Vernehmlassung Entwurf Botschaft
15. Oktober 2019	Eingabe endgültige Offerte im WDI
November 2019	Provisorische Mittelzuteilung durch das BAV
Februar 2020	Verabschiedung Botschaft durch den Bundesrat
2./3. Quartal 2020	Erstrat Bundesversammlung / Zweitrat Bundesversammlung
4 Quartal 2020	Unterzeichnung LV 2021-2024

Mit der Eingabe einer Grundofferte sowie einer endgültigen Offerte soll sichergestellt werden, dass für den Betrieb und die Substanzerhaltung ausreichend Mittel zur Verfügung stehen. Damit der Zahlungsrahmen gemäss Artikel 5 BIFG durch die Bundesversammlung beschlossen werden kann, muss die endgültige Offerte spätestens am 15. Oktober 2019 vorliegen. Die Vorgaben für die Eingabe der endgültigen Offerte im WDI werden wir Ihnen gemäss aktueller Planung im 2. Quartal 2019 mit einem separaten Schreiben bekanntgeben.

Wir danken Ihnen bereits jetzt für die Eingabe der Grundofferte im WDI bis spätestens 31. Oktober 2018 bestens. Bei Fragen können Sie sich gern an die jeweilige Sachbearbeiterin bzw. den jeweiligen Sachbearbeiter wenden.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr

Pierre-André Meyrat, stv. Direktor
Abteilung Finanzierung

Dr. Markus Giger, Sektionschef
Sektion Schienennetz

Kopie z.K. an:

- Kantonale Ämter für den öffentlichen Verkehr
- VöV, Dählhölzliweg 12, 3000 Bern 6
- zwg/aa

Intern per Zeiger an:

- FÜ, MEP, BAG, ABR, SPR, BO, sn (alle), her, bea