

Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2013–2016 (*Entwurf, aktueller Verhandlungsstand BAV-SBB*)

*Der Schweizerische Bundesrat
und die Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB),
gestützt auf Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998¹ über die
Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) und Artikel 97 des Eisenbahngesetzes vom
20. Dezember 1957² (EBG),
vereinbaren:*

Präambel

¹Diese Leistungsvereinbarung legt die gemeinsam von der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2013–2016 erarbeiteten Ziele fest. Dank den mehrjährigen Zielvorgaben und den zwischen Bund und SBB klar getrennten Kompetenzen können die unternehmerischen Entscheide in einem verlässlichen Rahmen rasch und effizient gefällt werden.

²Gemäss Artikel 7a SBBG legt der Bundesrat gestützt auf diese Leistungsvereinbarung die strategischen Ziele für die SBB fest. Gestützt auf die vorliegende Leistungsvereinbarung werden die strategischen Ziele für die Jahre 2011–2014 überprüft und gegebenenfalls angepasst.

³Gleichzeitig mit der Leistungsvereinbarung bestellt der Bund den Betrieb und die Leistungen zur Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur. Die zur Abgeltung der bestellten Infrastrukturleistungen nötigen finanziellen Mittel werden in einem Zahlungsrahmen für die Jahre 2013–2016 bereitgestellt.

⁴Die Bestellung zur Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur ist auf die im Rahmen des FinöV-Fonds und des Infrastrukturfonds separat finanzierten Projekte abgestimmt.

⁵Die Bestellungen von Leistungen in den Bereichen Personenverkehr und Güterverkehr erfolgen mit separaten Vereinbarungen.

SR

- ¹ SR 742.31
- ² SR 742.101

2011–.....

1. Abschnitt: Gegenstand und Grundlagen

Art. 1 Gegenstand

¹ Diese Leistungsvereinbarung legt die Ziele der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen für die Jahre 2013–2016 fest.

² Sie definiert das vom Bund bei der SBB für die Jahre 2013–2016 bestellte Infrastrukturangebot.

Art. 2 Rechtsgrundlagen

Diese Vereinbarung stützt sich auf Artikel 8 SBBG und die Artikel 49–57 EBG sowie auf die Verordnung vom 4. November 2009³ über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV).

Art. 3 Rahmenbedingungen für die Aushandlung der Leistungsvereinbarung

¹ Die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Festlegung der gegenseitigen Leistungen sind:

- a) Trassenpreise, deren Höhe sich bestimmt nach der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998⁴ (NZV) und den Ausführungsbestimmungen vom 7. Juni 1999⁵ zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (AB-NZV). Für die Dauer der Leistungsvereinbarung wird von folgenden Deckungsbeiträgen ausgegangen:
1. Regionaler Personenverkehr: 8 Prozent des Verkehrserlöses,
 2. Personenfernverkehr: vorbehältlich der vorzunehmenden Konzessionsänderung 13 Prozent des Verkehrserlöses (gemäss Fernverkehrskonzession Nr. 584),
 3. Güterverkehr: 0;
- b) weitere finanzielle Rahmenbedingungen:
1. Strombezugskosten für SBB Infrastruktur: 11 Rp./kWh (ab Unterwerk); bei nachgewiesenem Bedarf Erhöhung frühestens per 1.1.2015,
 2. Ausgleichszahlung aus dem Bereich SBB Immobilien und dem Zentralbereich an die SBB Infrastruktur: 150 Millionen Franken pro Jahr,

³ SR 742.120

⁴ SR 742.122

⁵ SR 742.122.4

3. ZVV-Vorteilsanrechnung: 51 997 149 Franken pro Jahr (einschliesslich der Rückzahlung der aufgelaufenen Schuld bis Ende 2012);
- c) sonstige Rahmenbedingungen:
1. Die Sanierung der Pensionskasse SBB erfolgt nach dem Konzept gemäss der Änderung des Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 18. März 2011⁶ (SBBG).
 2. In der Mittelfristplanung als Offerte für die Infrastrukturbestellung wird eine Teuerung von 1% für das Jahr 2013 und 1,5% für die Jahre 2014 bis 2016 berücksichtigt.
 3. Die SBB wahrt die Betreiberinteressen für das ganze SBB-Netz inklusive Gotthard- und Ceneri-Basisstrecke.
 4. Die Investitionen für die Inbetriebnahme der Gotthard-Basisstrecke und der zulaufenden Strecken werden aus den Mitteln des FinöV-Fonds finanziert.
 5. Die Spezifikation für ETCS-Level 1 Limited Supervision (L1 LS) ist ab Ende 2012 Bestandteil der technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI). Es wird davon ausgegangen, dass die L1-LS-spezifischen Anforderungen stabil genug sind, um streckenseitig L1 LS programmieren zu können.

²Die strategischen und finanziellen Ziele im Rahmen der Eignerstrategie sind auf die Infrastrukturbestellung, den Zahlungsrahmen, die Entwicklung der Trassenpreise und die nachfrageorientierte Tarifgestaltung gegenüber den Kundinnen und Kunden abzustimmen.

Art. 4 Abgrenzung der Finanzierungen

¹Über diese Vereinbarung gewährt der Bund:

- a) finanzielle Mittel für die Abgeltung der in den Jahren 2013–2016 geplanten ungedeckten Kosten einschliesslich der Abschreibungen der Eisenbahninfrastruktur der SBB, wie sie in Artikel 62 Absatz 1 EBG definiert ist; sowie
- b) zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen für die Finanzierung von Investitionen zur Anpassung an die Erfordernisse des Verkehrs und den Stand der Technik.

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

⁶ BBl 2011 2741

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

2. Abschnitt: Ziele für die SBB

Art. 5 Grundsätze der Leistungserbringung

¹ Die SBB und die von ihr beherrschten Tochterfirmen richten ihre Leistungen auf die Marktbedürfnisse aus und messen der Wirtschaftlichkeit, der Qualität, der Kundenzufriedenheit und der Pünktlichkeit sowie der Sicherheit eine hohe Priorität bei.

² Der Bund ermöglicht der SBB und ihren Tochterfirmen mit fairen Wettbewerbsbedingungen und einem adäquaten unternehmerischen Freiraum eine effiziente Leistungserbringung. Er erwartet unter der Gewährleistung eines hohen Qualitätsstandards und der Substanzerhaltung der Anlagen eine weitere Steigerung der Produktivität.

³ Lassen die Marktverhältnisse in einzelnen Geschäftsbereichen über längere Zeit keinen kostendeckenden Betrieb zu, so erbringt die SBB ihre Leistungen nur aufgrund einer Bestellung durch die öffentliche Hand und einer im Voraus bestimmten Abgeltung.

Art. 6 Strategische Ausrichtung der Divisionen SBB

¹ SBB Personenverkehr sichert im nationalen Personenfernverkehr ihren Marktanteil ab. Im internationalen Personenfernverkehr stärkt sie ihre Marktstellung insbesondere durch Kooperationen. Im regionalen Personenverkehr sichert die SBB in der Schweiz den bestehenden hohen Marktanteil ab und stärkt ihre Marktposition im grenznahen Ausland.

² SBB Cargo AG betreibt ein mittelfristig eigenwirtschaftliches Bahngüterverkehrsnetz im Binnen- und Import-/Exportverkehr. Sollte sich das bestehende Netz als nicht bedarfsgerecht erweisen, so erarbeitet die SBB auf der Basis einer verursachergerechten Kostenzuteilung die Entscheidungsgrundlagen für eine Erhöhung der Abgeltungen zuhanden des Bundes. SBB Cargo International erbringt als Traktionär von KV- und Ganzzug-Verkehren auf dem Nord-Süd-Korridor profitable Güterverkehrsleistungen.

³ SBB Infrastruktur betreibt und erhält das Schienennetz, die Bahnstromversorgung, die Bahnkommunikation und die Bahnhöfe gemäss den Zielen des Bundes für das Infrastrukturangebot (vgl. 3. Abschnitt) und im Rahmen der vom Bund bestellten Leistungen (vgl. 4. Abschnitt).

⁴ SBB Immobilien leistet einen Beitrag zu attraktiven und kundenfreundlichen Bahnhöfen. Sie schafft durch eine gezielte Entwicklung der Bahnareale einen

Mehrwert für die SBB, insbesondere auch für Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur sowie für die Sanierung der Pensionskasse SBB.

Art. 7 Finanzielle Ziele

¹ Die SBB erwirtschaftet ein Jahresergebnis, das zu einer finanziell gesunden Basis des Gesamtunternehmens führt.

² Die verzinsliche Verschuldung der SBB wird mittelfristig begrenzt und langfristig gesenkt.

³ Die SBB Infrastruktur und der regionale Personenverkehr erzielen unter Berücksichtigung der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten ein ausgeglichenes Jahresergebnis.

⁴ Die SBB stellt mit dem Bund in der Angebotsgestaltung sicher, dass die Gesamtsystemkosten, insbesondere die Betriebs- und Investitionsfolgekosten nachhaltig finanziert werden.

⁵ Neben der Finanzierung durch Bund und Kantone ist durch eine vorausschauende Preispolitik eine angemessene Mitfinanzierung durch die Nutzenden sicherzustellen.

Art. 8 Gewährleistung von Darlehen durch den Bund

¹ Die SBB kann beim Bund für Investitionen des Verkehrsbereichs sowie für kommerzielle Investitionen rückzahlbare Darlehen zu Marktbedingungen in der Höhe von maximal 800 Millionen Franken pro Jahr aufnehmen.

² Die SBB kann beim Bund zur Deckung kurzfristiger Liquiditätengpässe rückzahlbare Darlehen zu Marktbedingungen in der Höhe von maximal 200 Millionen pro Jahr aufnehmen.

³ Die SBB meldet der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) ihren voraussichtlichen jährlichen Mittelbedarf so früh wie möglich.

⁴ Die SBB und die EFV regeln die Darlehensgewährung, die Information und Koordination in einer Vereinbarung.

Art. 9 Beschaffung von Mitteln am Kapitalmarkt

¹ Die SBB koordiniert und regelt mit der EFV die Aufnahme von Mitteln am Kapitalmarkt.

² Sie darf Anleiheemissionen nur nach Zustimmung der EFV begeben

Art. 10 Sicherheit

¹ Die SBB sorgt mit einem bereichsübergreifenden Sicherheits- und Qualitätsmanagement dafür, dass das bestehende hohe Sicherheitsniveau erhalten bleibt.

² Zusätzlich entwickelt sie das Sicherheitsniveau unter Berücksichtigung der Gefährdungspotenziale sowie der wirtschaftlichen Möglichkeiten weiter.

Art. 11 Beteiligungen und Kooperationen

¹ Die SBB kann unter Berücksichtigung dieser Leistungsvereinbarung und im Rahmen ihrer finanziellen und personellen Möglichkeiten Beteiligungen und Kooperationen (Allianzen, Gründung von Gesellschaften sowie andere Formen der Zusammenarbeit) im In- und Ausland eingehen, wenn diese

- a) das Kerngeschäft im Inland unterstützen oder eine andere strategisch-industrielle Logik aufweisen; und
- b) zur Erreichung der strategischen Ziele und langfristig zur Sicherung oder Steigerung des Unternehmenswertes beitragen.

² Die Beteiligungen und Kooperationen müssen auf jeden Fall führungsmässig eng betreut werden. Zudem ist dem Risikoaspekt genügend Rechnung zu tragen.

Art. 12 Rolle der SBB im öffentlichen Verkehr

¹ Das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr bedarf einer landesweiten Abstimmung bei der Planung der Leistungserbringung.

² Die SBB erstellt zusammen mit den anderen Transportunternehmen und unter Mitwirkung des Bundes ein integriertes nationales Angebot. Die SBB übernimmt die federführende Koordination für den Personenverkehr und bindet den Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr in das Gesamtsystem ein. Sie fördert durchgehende Transportketten und die kombinierte Mobilität.

³ Die SBB fördert im Rahmen ihrer Tätigkeiten im direkten Verkehr die Entwicklung und Umsetzung abgestimmter Marketing- und Vertriebslösungen sowie einer modernen Kundeninformation.

3. Abschnitt: Zielsetzungen für das Infrastrukturangebot

Art. 13 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus

Die SBB gewährleistet ein hohes Sicherheitsniveau und optimiert es unter Berücksichtigung des wirtschaftlich und finanziell Tragbaren, der technischen Normen und Sicherheitsvorschriften und des Gefährdungspotenzials weiter. Sie richtet sich dabei insbesondere auf folgende Unterziele aus:

- a) Ein hoher Schutz vor Zugskollisionen und Entgleisungen ist gewährleistet.
- b) Eine hohe Sicherheit des Personals ist gewährleistet.
- c) Das Sicherheitsniveau in Eisenbahntunnels wird im Rahmen der Substanzerhaltungsprogramme auf den anerkannten Stand der Technik gebracht.

- d) Das Sanierungsprogramm für die Bahnübergänge ist abzuschliessen, so dass Ende 2014 (innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Frist) alle Bahnübergänge gesetzeskonform sind.
- e) Im Bereich des Zugangs zu Perrons und des Aufenthalts auf diesen wird im Rahmen von Neu- und Umbauten ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet. Die Umsetzung von Ausgleichsmassnahmen und Anlagensanierungen für die Ausgestaltung des sicheren Bereichs auf Perrons sind im 2013 zwischen SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abzustimmen.
- f) Risiken aus Altlasten und aus Störfällen werden so reduziert, dass sie den gesetzlichen Vorgaben genügen.

Art. 14 Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes

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

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

Art. 15 Optimale Nutzung der Kapazitäten und diskriminierungsfreier Netzzugang

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

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

Art. 16 Verbesserung der Interoperabilität

¹Die SBB Infrastruktur fördert im Rahmen ihrer Erneuerungs- und Ausbauprogramme die Interoperabilität mit den Infrastrukturen anderer Netzbetreiberinnen im In- und Ausland. Zu diesem Zweck werden die bestehenden streckenseitigen Zugsicherungssysteme SIGNUM und ZUB 121 durch EuroZUB und EuroSignum abgelöst. Die Migration des Gesamtnetzes zu ETCS Level 1 Limited Supervision wird so weitergeführt, dass sie 2017 abgeschlossen werden kann. Erste Priorität bei der Ablösung haben die Nord-Süd-Achsen Basel–

Domodossola und Basel–Chiasso/Luino (gemäss den Festlegungen im Rahmen des Korridors Rotterdam–Genua).

² Die Zuläufe zum Gotthard- und Ceneri-Basistunnel (Pollegio Nord – Castione Nord, Brunnen – Altdorf-Rynächt) werden mit ETCS Level 2 ausgerüstet. Ab 2025 dehnt die SBB Infrastruktur ETCS Level 2 im Rahmen der Substanzerhaltung sukzessive auf das ganze Normalspurnetz aus. Im Rahmen einer Erstanwendung von ETCS Level 2 auf konventionellen Strecken wird die Strecke Lausanne (exkl.) - Simplon mit ETCS Level 2 ausgerüstet und ab 2015 etappiert in Betrieb genommen.

³ Die SBB Infrastruktur trägt als Systemführerin ETCS die Verantwortung für die technische und betriebliche Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und den EVU. Sie sorgt für den Aufbau und Erhalt des dafür erforderlichen Knowhows. Sie erarbeitet bis Januar 2013 einen Migrationsplan ETCS Level 2 und stimmt diesen mit dem BAV ab.

⁴ Die SBB Infrastruktur betreibt und entwickelt das GSM-R-Netz Schweiz. Als Systemführerin GSM-R stellt sie die Interoperabilität mit anderen in- und ausländischen Bahnen sicher, prüft und beschafft GSM-R-Endgeräte und macht diese den EVU diskriminierungsfrei zugänglich. Für Strecken, die bis Ende 2016 mit ETCS L2 ausgerüstet werden, muss GSM-R die erforderliche Versorgungsqualität aufweisen.

⁵ Zur Verbesserung der Kommunikation zwischen den SBB-eigenen Ereignisdiensten und den Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit rüstet die SBB Infrastruktur ihre Tunnels gemäss den Vorgaben der Richtlinie des BAV vom 10. August 2009 betreffend Sicherheitsanforderungen für bestehende Eisenbahntunnels derart aus, dass sie mit Signalen der jeweiligen kantonalen POLYCOM-Netze versorgt werden können.

⁶ Die SBB Infrastruktur beachtet auf ihrem Streckennetz die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI).

Art. 17 Erhöhung der Produktivität

¹ Die SBB steigert die Produktivität in Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Infrastrukturanlagen und erhöht damit die Effizienz der eingesetzten Subventionsmittel.

² Bei allen Investitionsentscheiden ist die Optimierung der Investitions- und Folgekosten für Infrastruktur und Verkehr (Life-Cycle-Cost-Analyse) anzustreben.

³ Sie leistet zudem einen Beitrag für eine nachhaltige und effiziente Ressourcennutzung insbesondere zur Erhöhung der Energieeffizienz und zur Reduktion der Umweltbelastung.

⁴ Die SBB prüft in allen Bereichen der Sicherheit (Security, Safety) langfristig kostengünstigere Massnahmen und führt diese ein, ohne das hohe Sicherheitsniveau insgesamt zu gefährden.

⁵ Sie gewährleistet die Transparenz gegenüber dem BAV durch die Vorlage gesonderter Rechnungen für einzelne Strecken und Knoten des SBB-Netzes.

⁶ Die SBB achtet bei der Bewirtschaftung der Infrastruktur darauf, dass die Nutzung der gesamten Schweizer Schieneninfrastruktur optimiert und die ungedeckten Kosten gesenkt werden können. Insbesondere bietet sie anderen Infrastrukturbetreiberinnen die Möglichkeit, sich an Materialbeschaffungen, Unterhaltsverträgen und Energiekäufen zu beteiligen.

4. Abschnitt: Bestellte Leistungen bei SBB Infrastruktur

Art. 18 Grundsätze der Infrastrukturbestellung

¹ Gemäss Artikel 49 Absatz 3 EBG finanziert der Bund Strecken von nationaler Bedeutung allein. Demnach wird die gesamte am 1. Januar 2010 bestehende, gemäss der Übergangsbestimmung zur Änderung des EBG vom 20. März 2009 als konzessioniert geltende Eisenbahninfrastruktur der SBB, einschliesslich der in dieser Vereinbarung explizit bestellten zentralen Dienstleistungen für das schweizerische Bahnnetz, allein vom Bund finanziert.

² Die gemäss dem Stand der Verhandlungen vom 3. November 2011 für die Jahre 2013–2016 geplanten ungedeckten Kosten gelten als Grundlage für die Bemessung der Infrastrukturabgeltung. Spätere Anpassungen der finanziellen Planung führen zu keiner Anpassung der Abgeltungen.

Art. 19 Zu betreibende Strecken und Knoten

¹ Die Bestellung des Bundes umfasst den Betrieb⁷, den Unterhalt, die Erneuerung und die punktuelle Weiterentwicklung sämtlicher Strecken und Knoten des Netzes der SBB einschliesslich der Fahrleitungsanlagen, Unterwerke und Frequenzumformer.

² Die Planung der Erhaltungs- und Erweiterungsarbeiten findet bedarfsorientiert statt. SBB Infrastruktur legt sie in Absprache mit den EVU in den Netzzugangsbestimmungen fest.

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

⁴ Die SBB Infrastruktur erhält die Freiverladeanlagen für den Güterumschlag, die am 1. Januar 2013 bestehen. Diese Anlagen dürfen nur geschlossen werden, wenn sie auf absehbare Zeit nicht mehr genutzt werden oder ihre Aufrechterhaltung sehr unwirtschaftlich wäre. Das BAV ist vorgängig über beabsichtigte Schliessungen zu informieren.

⁵ Die SBB Infrastruktur kann im Auftrag Dritter weitere Strecken betreiben. Die

⁷ Ausgenommen die Betriebsführung auf den Streckenabschnitten der Lötschbergachse (Gümligen)–(Thun) sowie (Sierra/Siders)–(Domodossola), welche im Bestellauftrag des Bundes von der BLS Netz AG wahrgenommen wird.

Abgeltung für den Betrieb dieser Strecken ist nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.

Art. 20 Integration der NEAT-Basisstrecken am Gotthard und am Ceneri und deren Finanzierung

¹ Die SBB ist verantwortlich für die Integration der NEAT-Basisstrecken am Gotthard (auf Fahrplanwechsel 2016) und am Ceneri (voraussichtlich 2018/19) in ihr Netz.

² Diese Integration umfasst die Planung und die Bereitstellung der für den Betrieb und den Unterhalt notwendigen Prozesse, Betriebsmittel und Anlagen.

³ Sie wird aus Mitteln des FinöV-Fonds finanziert.

⁴ Der Bedarf an Mitteln für die Betriebsvorbereitung wird im Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung berücksichtigt. Zur Betriebsvorbereitung gehören:

- a) die Erarbeitung der nötigen Grundlagen und Konzepte hinsichtlich Trassenpreis, Fahrplan und Network-Statement;
- b) die Schulungen im Hinblick auf die Inbetriebnahme, soweit sie nicht in das Aufgabengebiet der Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören.

Art. 21 Abgrenzung der bestellten Leistungen

Folgende weitere Leistungen dürfen bei der SBB Infrastruktur weder direkt noch indirekt ungedeckte Kosten verursachen:

- a) Distribution von Fahrausweisen;
- b) Bau, Betrieb und Unterhalt von Anlagen zur Stromerzeugung und Energieübertragung;
- c) Bau, Betrieb und Unterhalt von Anlagen zur Wasser- und 50-Hz-Stromversorgung, soweit diese über den Eigenbedarf hinausgeht;
- d) Investitionen sowie Unterhalt und Betrieb von Kundeninformationsanlagen bei der Infrastruktur, die über die mit dem BAV abgestimmten Standards hinausgehen und nicht die zentrale Informationsplattform gemäss Artikel 22 Buchstabe e betreffen;
- e) Bau und Betrieb von Terminalanlagen des kombinierten Verkehrs (eine Finanzierung über diese Vereinbarung ist so weit möglich, als keine Förderung mit Mitteln gemäss der Verordnung vom 4. November 2009⁸ über die Förderung des Bahngüterverkehrs vereinbart ist);
- f) Bau und Betrieb von Anschlussgleisen (eine Finanzierung über diese Vereinbarung ist so weit möglich, als keine Förderung mit Mitteln gemäss Verordnung vom 26. Februar 1992⁹ über die Anschlussgleise vereinbart ist);

⁸ SR 740.12

⁹ SR 742.141.51

- g) Serviceleistungen gemäss Artikel 23 NZV für EVU;
- h) anteilige Übernahme von Aufgaben des Konzerns, anderer Divisionen oder Dritter, die nicht im Zusammenhang mit der Sparte Infrastruktur stehen;
- i) Vorfinanzierungen von Investitionen;
- j) Planungsleistungen für zusätzliche Angebotsverdichtungen gegenüber dem schweizweit üblichen Grundangebot oder für Massnahmen, die gegenüber der Planung des Bundes vorgezogen werden sollen.

Art. 22 Über das Netz der SBB hinausgehende bestellte Leistungen

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

- a) Die SBB Infrastruktur erstellt im Rahmen des Trassenzuteilungsprozesses zuhanden der Trassenvergabestelle den Jahresfahrplan gemäss den geltenden Vereinbarungen mit den betroffenen Bahnunternehmen;
- b) Sie stellt die Planungsinstrumente (NeTS) für die Fahrplanplanung für das gesamte Schweizer Schienennetz bereit und entwickelt sie weiter;
- c) Sie erstellt die offizielle Fahrplanpublikation für den gesamten öffentlichen Verkehr sowie die öffentliche Fahrplansammlung gemäss Artikel 13 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009¹⁰;
- d) Sie erstellt die mittel- bis langfristige Kapazitätsplanung für das Normalspurnetz (einschliesslich sonderfinanzierter Projekte);
- e) Sie betreibt eine zentrale Informationsplattform für die Kundeninformation, die Fahrplandaten (Plan, Echtzeit, Prognose) sammelt, aufbereitet und für interessierte Abnehmerinnen und Abnehmer bereitstellt, und sorgt für die Erhaltung der Substanz dieser Plattform. Die Kommunikation erfolgt soweit möglich über Normschnittstellen; für kleine Unternehmen wird auch eine Online-Abfragemöglichkeit angeboten;
- f) Sie erbringt die Leistungen als Systemführerin ETCS für das Normalspurnetz auf der Grundlage des Vertrags zwischen BAV und SBB vom 4. Oktober 2005;
- g) Sie stellt als Systemführerin GSM-R für das gesamte Schweizer Schienennetz Dienste des GSM-R-Netzes bereit und bietet diese an;
- h) Sie baut, betreibt und erhält die für die Bahnstromversorgung des Normalspurnetzes erforderlichen Unterwerke und Frequenzumformer;
- i) Sie ist verantwortlich für die schweizweite Netzplanung sowie den Bau, Betrieb und Erhalt der 132kV/16.7-Hz-Bahnstromversorgung für das

¹⁰ SR 745.1

Normalspurnetz. Diese Aufgaben sind durch den vom BAV auf Antrag der SBB festgelegten Bahnstrompreis zu finanzieren;

- j) Sie ist Systemführerin öffentlicher Verkehr Schiene gemäss Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe 1 der Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Ereignisfall (VKOVE) vom 1. September 2004¹¹.

Art. 23 Betriebsabteilung

Der Bund gewährt der SBB für die Erbringung der in den Artikeln 20 und 22 bestellten Infrastrukturleistungen für die Jahre 2013–2016 Betriebsabteilungen im Umfang von 1146 Millionen Franken.

Art. 24 Investitionsbeiträge

Mit der Bestellung des Bundes verpflichtet sich die SBB, ihre Infrastruktur entsprechend den vereinbarten Zielen zu betreiben, zu erhalten und weiterzuentwickeln. Für die Jahre 2013–2016 werden Investitionsbeiträge im Umfang von 5478 Millionen Franken ausgerichtet auf:

- a) die Substanzerhaltung der bestehenden Infrastruktur;
- b) die Anpassung an den Stand der Technik;
- c) nachfrageorientierte Anpassungen und Ausbauten, insbesondere zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen (vgl. Art. 27);
- d) fahrplanbedingte Anpassungen zur Sicherstellung von Transportketten.

Art. 25 Investitionen in die Substanzerhaltung

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

² Für die zeitgemässe Erhaltung der SBB-Infrastruktur stehen aus dem Zahlungsrahmen in den Jahren 2013–2016 insgesamt 4976 Millionen Franken zur Verfügung.

³ Rangier- und Unterhaltsfahrzeuge (Schiene und Strasse) werden ausserhalb des Zahlungsrahmens mit marktverzinslichen Darlehen beschafft, soweit sie nicht einem sonderfinanzierten Grossprojekt zuzurechnen sind.

Art. 26 Verwendung nicht verwendeter Investitionsbeiträge

Nicht verwendete Investitionsbeiträge werden für den Abbau der Verschuldung der Sparte Infrastruktur gegenüber dem Konzern aus Überinvestitionen aus dem ordentlichen Budget, für Substanzerhaltungsmassnahmen und Erweiterungsinvestitionen verwendet. Das BAV und die SBB legen die Verwendung

¹¹ SR 520.16

schriftlich fest.

Art. 27 Erweiterungsinvestitionen

¹ Bund und SBB haben sich auf die Realisierung folgender Projekte mit einem Mittelbedarf aus dem Zahlungsrahmen für die Jahre 2013–2016 von insgesamt 502 Millionen Franken verständigt:

Projekt	Nutzen	Gesamt- kosten (Mio. Fr.)	Nettokosten SBB Infrastruktur (Mio. Fr.) (abzüglich Beiträge Dritter)			
			Total brutto	Total netto	bis 2012	LV 13-16
2. Rheinbrücke Basel	Kapazitätsengpass beseitigen / GV, FV, RV	48,8	48,8	30,9	17,2	0,7
3. Gleis Rütli - Zollikofen	Kapazitätsengpass beseitigen / GV, FV, RV	76,2	43,4	42,6	0,8	0,0
Bahnhof Giubiasco, Verlängerung Gleis 36	Entschärfung Knotenkonflikt / flüssigere Verkehrsabwicklun g	42,8	42,8	1,8	41,0	0,0
Olten - Aarau, Leistungssteige rung Däniken- Wöschnau	Voraussetzung Fahrzeitverkürzung O-W (Vorbereitung Eppenbergtunnel)	90,5	90,5	11,9	78,6	0,0
Olten - Biel, Überholungs- gleise Oensingen / Luterbach	Kapazitätsengpass beseitigen / GV, FV, RV	16,8	16,8	13,3	3,5	0,0
Lausanne, Paleyres Verlängerung Abstellanlage Renens,	Kapazitätssteigerun g Knoten Lausanne	19,5	9,7	0,6	9,1	0,0
Verbesserung Zugang zur Bahn Knoten Lausanne,	Verbesserung Personenfluss	46,1	15,3	0,9	9,4	5,0
Land- und Gebäudeerwer b Lausanne- Vevey, Profilanpassun gen	Kapazitätssteigerun g	30,0	30,0	26,0	4,0	0,0
Knoten Bern, Leistungssteige rung Bern Ost	Kapazitätssteigerun g, GV, FV, RV	20,5	19,5	8,8	10,7	0,0
	Aufrechterhaltung Zusatzangebot FV, Ausbau S-Bahn Bern	28,8	28,8	1,3	27,5	0,0

Projekt	Nutzen	Gesamt-kosten	Nettokosten SBB Infrastruktur (abzüglich Beiträge Dritter)			
			Total brutto	Total netto	bis 2012	LV 13-16 ab 2017
Vorprojekt und Planaufgabe RBL/Gateway Limmattal	Marktbedürfnis G	4,0	4,0	3,0	1,0	0,0
Knoten Zürich, Leistungssteigerung Wehntal	Kapazitätssteigerung, 4. TE FV, RV	24,1	24,0	0,9	23,1	0,0
Zürich-Winterthur, Leistungssteigerung Kempththal	Kapazitätssteigerung, 4. TE FV, RV	27,7	10,6	0,5	10,1	0,0
Ausbauten Güterverkehr (Chavornay, Rothenburg)	Marktbedürfnis GV	17,6	17,6	11,0	6,6	0,0
Beitrag DML	Kosten-Anteil FV an Durchmesserlinie Zürich diverse leistungssteigernde Massnahmen sowie diverse Vorprojekte	375,0	375,0	124,0	236,0	15,0
ca. 20 weitere Projekte < 10 Mio.		300,5	175,6	140,5	22,9	12,2
Total		1168,9	952,4	418,0	501,5	32,9

² Projekte mit finanzieller Beteiligung Dritter bedürfen der Absprache mit dem BAV. Für Projekte mit Gesamtkosten von mehr als fünf Millionen Franken ist der Abschluss einer trilateralen Finanzierungsvereinbarung (Bund – SBB – Dritte) erforderlich.

5. Abschnitt: Bereitstellung der Mittel

Art. 28 Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur

¹ Die Infrastrukturbestellung in dieser Leistungsvereinbarung beruht auf einem Zahlungsrahmen für die Jahre 2013–2016 von 6624 Millionen Franken. Die Mittel werden wie folgt eingesetzt:

(Mio. Fr.)	2013	2014	2015	2016	Total
Betriebsabgeltungen	291	280	288	287	1146
Investitionsbeiträge	1258	1340	1407	1473	5478
Total	1549	1620	1695	1760	6624

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

- a) ZVV-Vorteilsanrechnung:
Zum Ausgleich für geleistete Beiträge an den Infrastrukturausbau der S-Bahn Zürich hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) in den Jahren 2013–2016 Anspruch auf eine Reduktion der Trassenpreise der S-Bahn von 51 997 149 Millionen Franken pro Jahr. Die SBB Infrastruktur erstattet diesen Betrag dem ZVV pauschal (maximale Akontozahlungen).
- b) Vorsteuerabzug:
Gemäss dem Mehrwertsteuergesetz vom 12. Juni 2009¹² führen erhaltene Subventionen zu einem Vorsteuerabzug. Bei Anwendung des von der Eidgenössischen Steuerverwaltung zur Vereinfachung der Mehrwertsteuerberechnung vorgegebenen pauschalen Vorsteuerabzugssatzes von 3,7 Prozent ergibt sich für die SBB Infrastruktur in den Jahren 2013–2016 ein Vorsteuerabzug von rund 216 Millionen Franken.

Art. 29 Ausgleich ungedeckter Betriebskosten

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

² Das Jahresergebnis der SBB Infrastruktur ist gemäss Artikel 67 EBG zu bilanzieren.

¹² SR 641.20

Art. 30 Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen

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

² Die Auszahlung erfolgt in der Regel vierteljährlich zusammen mit den Betriebsabgeltungen.

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

⁴ Beiträge Dritter an Infrastrukturinvestitionen nach Artikel 3 Absatz 4 SBBG erfolgen in der Form von zinslosen Darlehen oder A-Fonds-perdu-Beiträgen. Artikel 27 Absatz 3 bleibt vorbehalten.

6. Abschnitt: Controlling

Art. 31 Controlling der Infrastrukturfinanzierung

¹ Das Controlling (Steuerung) der Infrastrukturfinanzierung des Bundes richtet sich nach der KFEV. Es soll dazu beitragen, dass die aus dem Zahlungsrahmen für die Infrastruktur gewährten Mittel effektiv und effizient eingesetzt werden.

² Die SBB trägt die Verantwortung für die operativen Entscheide und Massnahmen zur Erfüllung der Ziele dieser Vereinbarung.

Art. 32 Berichterstattung

¹ Die SBB berichtet dem BAV in regelmässigen Aussprachen und monatlichen Berichten (Monatsreporting Infrastruktur) über den Stand der Zielerreichung der im Anhang vereinbarten Kennziffern. Bis jeweils Mitte März übermittelt die SBB dem BAV einen umfassenden Jahresbericht über die Zielerreichung und die Umsetzung der vereinbarten Erweiterungsinvestitionen.

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

Art. 33 Vorgehen bei Zielabweichungen

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

Art. 34 Relevante Dokumente

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

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

Art. 35 Controlling der Eigenerziele für die SBB

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

7. Abschnitt: Änderungen, Inkrafttreten, Geltungsdauer

Art. 36 Anpassung der Leistungsvereinbarung

¹Diese Vereinbarung gilt grundsätzlich für vier Jahre. Allfällige Änderungen sind von den eidgenössischen Räten zu genehmigen. Werden im Rahmen des Budgetprozesses des Bundes andere als in Artikel 28 dieser Vereinbarung genannte Beträge beschlossen, so muss die Vereinbarung auf ihre Erfüllbarkeit überprüft werden. Ist eine Anpassung erforderlich, so muss diese von den Räten gleichzeitig mit dem Budget genehmigt werden.

²Ergeben sich in Bezug auf wichtige Rahmenbedingungen nach Artikel 3 erhebliche Änderungen ausserhalb des Verantwortungsbereichs der Vereinbarungspartner, so nehmen die Vertragsparteien Verhandlungen zur Anpassung der Vereinbarung auf. Sie passen die Vereinbarung derart an, dass die in der vorliegenden Vereinbarung verankerten Interessens- und Pflichtenlager wiederhergestellt wird. Die Anpassungen erfolgen auf Seiten des Bundes nach Artikel 8 Absatz 3 SBBG.

Art. 37 Inkrafttreten und Geltungsdauer

Diese Vereinbarung tritt am 1. Januar 2013 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2016.

Im Namen
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der CEO:

Der Verwaltungsratspräsident:

Im Namen
des Schweizerischen Bundesrats

Die Bundespräsidentin:

Die Bundeskanzlerin:

Anhang (Art. 32 Abs. 1): Berichterstattung über die Zielerreichung

Sicherheit

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen
Zusammenstösse	Anzahl Zusammenstösse mit Beteiligung einer Zugfahrt pro Mio. Trassenkilometer (Trkm)	Anzahl / Mio. Trkm	monatlich	
Entgleisungen	Anzahl Entgleisungen mit Beteiligung einer Zugfahrt pro Mio. Trkm	Anzahl / Mio. Trkm	monatlich	
Gefährliche Bahnübergänge	Anzahl nicht EBV ¹³ -konformer Bahnübergänge Ende des Jahres	Anzahl	jährlich	
Personenunfälle im Zugang zur Bahn	Anzahl verunfallte Personen im Zugang zur Bahn (Bahnhöfe, Haltestellen)	Anzahl	monatlich	Jährlich alle Fälle berichten

Verfügbarkeit und Qualität im Betrieb (Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes)

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen
Verfügbarkeit Netz	Ausgefallene Trassenkilometer aufgrund geplanter Sperrungen, die mit Bussen ersetzt werden (in % der Trkm Personenverkehr)	%	jährlich	
Störungen	Anzahl Störungen, die durch die Infrastruktur verursacht werden und zu Verspätungen von mehr als 3 Min. führen	Anzahl / Mio. Trkm	monatlich	
Reisenden-verspätungsminuten	gesamte Verspätungsminuten (> 3 Min.) in 13 Knoten-	Mio. RV-Min	monatlich	keine Zielwerte, informativ

¹³ Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983; SR 742.141.1

Bahnhöfen¹⁴,
multipliziert mit Anzahl
Reisender

Schienen- fehler	Anzahl Schienenfehler je Hauptgleiskilometer ¹⁵ (HG-km)	Anzahl/ HG-km	jährlich	
Schienenbrüche	Anzahl Schienenbrüche je HG-km	Anzahl/ HG-km	jährlich	keine Zielwerte, nur informativ
Gleisgeo- metrie	Anzahl Überschreitungen der Soforteingriffsschwelle (SES) je 100 HG-km ¹⁶	Anzahl/ 100 HG-km	jährlich	
Gleisdeformationen	Anzahl Gleis- verwerfungen (> 50 mm) und Verdrückungen (< 50 mm) je 100 HG-km	Anzahl/ 100 HG-km	jährlich	keine Zielwerte, nur informativ
Barrierefreier Zugang zur Bahn	Anzahl Bahnhöfe, bei denen alle Perronkanten die für den niveaugleichen Einstieg nötige Höhe aufweisen und bei denen alle Perrons stufenfrei zugänglich sind, im Verhältnis zur Gesamtzahl der Bahnhöfe	%	jährlich	keine Zielwerte, nur informativ

Netznutzung

¹⁴ 13 Knoten (Genf, Lausanne, Visp, Luzern, Bellinzona, Bern, Biel, Basel, Olten, Zürich, Winterthur, St. Gallen, Sargans).

¹⁵ Risse, Brüche und Beschädigungen, die zwingend zur Auswechslung der Schiene führen.

¹⁶ Soforteingriffsschwelle (SES): Falls dieser Wert überschritten wird, müssen aufgrund einer technischen Beurteilung Massnahmen getroffen werden, um die Fahrsicherheit zu gewährleisten. Diese Massnahmen können sein: eine Korrektur, eine Geschwindigkeitsreduktion oder eine Streckensperrung.

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

Produktivität

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen
Betrieb	Kosten der Verkehrssteuerung, Betriebstelekkommunikation und Stromversorgung 50Hz pro Trkm	CHF / Trkm	jährlich	
Unterhalt	Unterhaltsaufwendungen pro Tausend Bruttotonnenkilometer (Btkm)	CHF / Tsd. Btkm	jährlich	
Erneuerung	Substanzerhaltungsaufwand (Erneuerung inkl. Modernisierung/Optimierung, ohne Erweiterungsinvestitionen) pro Tausend Btkm	CHF/ Tsd. Btkm	jährlich	keine Zielwerte, nur informativ
Erneuerung Oberbau	Kosten der Oberbauerneuerung (Typ 1) pro umgebauten Meter (ohne Projektierungskosten) ¹⁷	CHF / m	jährlich	zusätzlich Ausweis Länge OE Typ 1; Länge gesamt
Subventions-effizienz	Betriebsbeitrag des Bundes pro Trkm	CHF / Trkm	jährlich	

Berichterstattung weitere Zielsetzungen

¹⁷ Erneuerungskosten pro Meter für Schienen, Schwellen und Schotter; nur Gleise - ohne Weichen, ohne Erweiterungen.

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