

## **Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2013–2016**

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
und*

*die Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB),*

gestützt auf Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998<sup>1</sup> über  
die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) und  
Artikel 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>2</sup> (EBG),  
*vereinbaren:*

### *Präambel*

<sup>1</sup> Diese 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.

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

<sup>3</sup> Gleichzeitig 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.

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

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

<sup>1</sup> SR 742.31

<sup>2</sup> SR 742.101

## 1. Abschnitt: Gegenstand und Grundlagen

### Art. 1                    Gegenstand

- <sup>1</sup> Diese Leistungsvereinbarung legt die Ziele der SBB für die Jahre 2013–2016 fest.  
<sup>2</sup> 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 2009<sup>3</sup> über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV).

### Art. 3                    Rahmenbedingungen für die Aushandlung der Leistungsvereinbarung

<sup>1</sup> Die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Festlegung der gegenseitigen Leistungen sind:

- a. Trassenpreise, deren Höhe sich bestimmt nach der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998<sup>4</sup> (NZV) und den Ausführungsbestimmungen vom 7. Juni 1999<sup>5</sup> 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 der SBB Infrastruktur: 11 Rp./kWh (ab Unterwerk); bei nachgewiesenem Bedarf Erhöhung frühestens per 1. Januar 2015,
  2. Ausgleichszahlung aus dem Bereich SBB Immobilien und dem SBB Zentralbereich an die SBB Infrastruktur: 150 Millionen Franken pro Jahr,
  3. ZVV-Vorteilsanrechnung: 51 997 149 Franken pro Jahr (einschliesslich der Rückzahlung der aufgelaufenen Schuld bis Ende 2012);

<sup>3</sup> SR 742.120

<sup>4</sup> SR 742.122

<sup>5</sup> SR 742.122.4

c. sonstige Rahmenbedingungen:

1. Die Sanierung der Pensionskasse SBB erfolgt nach dem Konzept gemäss der Änderung vom 18. März 2011<sup>6</sup> des SBBG.
2. In der Mittelfristplanung als Offerte für die Infrastrukturbestellung wird eine Teuerung von 1 Prozent für das Jahr 2013 und 1,5 Prozent für die Jahre 2014–2016 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.

<sup>2</sup> Die 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

<sup>1</sup> Über 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.

<sup>2</sup> Weitergehende 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>6</sup> BBl 2011 2741

## 2. Abschnitt: Ziele für die SBB

### Art. 5 Grundsätze der Leistungserbringung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 der SBB

<sup>1</sup> Die 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.

<sup>2</sup> Die 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.

<sup>3</sup> Die 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).

<sup>4</sup> Die 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

<sup>1</sup> Die SBB erwirtschaftet ein Jahresergebnis, das zu einer finanziell gesunden Basis des Gesamtunternehmens führt. In jedem Bereich soll mittelfristig ein ausgeglichener Cashflow erreicht werden.

<sup>2</sup> Die verzinsliche Verschuldung der SBB wird mittelfristig begrenzt und langfristig gesenkt.

<sup>3</sup> Die Geschäftsfelder Infrastruktur Netz und regionaler Personenverkehr erzielen unter Berücksichtigung der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten ein ausgeglichenes Jahresergebnis.

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

<sup>5</sup> 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

<sup>1</sup> Die SBB kann beim Bund für Investitionen des Verkehrsbereichs sowie für kommerzielle Investitionen rückzahlbare Darlehen zu Marktbedingungen in der Höhe von durchschnittlich 800 Millionen Franken pro Jahr aufnehmen, jedoch in den Jahren 2013–2016 maximal 3,2 Milliarden Franken.

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

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

<sup>4</sup> Die SBB und die EFV regeln die Darlehensgewährung, die Information und Koordination in einer Vereinbarung.

#### **Art. 9**                    Beschaffung von Mitteln am Kapitalmarkt

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

<sup>2</sup> Sie darf Anleiheemissionen nur nach Zustimmung der EFV begeben.

#### **Art. 10**                  Sicherheit

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

<sup>2</sup> Zusätzlich entwickelt sie das Sicherheitsniveau unter Berücksichtigung der Gefährdungspotenziale sowie der wirtschaftlichen Möglichkeiten weiter.

#### **Art. 11**                  Beteiligungen und Kooperationen

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr bedarf einer landesweiten Abstimmung bei der Planung der Leistungserbringung.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 Infrastruktur 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, sodass 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 Ausgleichmassnahmen und Anlagensanierungen für die Ausgestaltung des sicheren Bereichs auf Perrons sind im Jahr 2013 zwischen der 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. Das BAV und die SBB sprechen sich regelmässig ab.

**Art. 15**            Optimale Nutzung der Kapazitäten und diskriminierungsfreier Netzzugang

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

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Die 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 Zugssicherungssysteme SIGNUM und ZUB 121 durch EuroSignum und EuroZUB 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).

<sup>2</sup> Die Zuläufe zum Gotthard- und zum Ceneri-Basistunnel (Pollegio Nord–Castione Nord, Brunnen–Aldorf-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 Pully – Simplon mit ETCS Level 2 ausgerüstet und ab 2015 etappiert in Betrieb genommen.

<sup>3</sup> 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 Know-hows. Sie erarbeitet bis Januar 2013 einen Migrationsplan ETCS Level 2 und stimmt diesen mit dem BAV ab.

<sup>4</sup> Die SBB Infrastruktur betreibt und entwickelt das GSM-R-Netz Schweiz. Als Systemführerin GSM-R stellt sie die Interoperabilität mit anderen in- und ausländi-

schen Bahnen sicher, prüft und beschafft GSM-R-Endgeräte und macht diese den EVU diskriminierungsfrei zugänglich. Für Strecken, die bis Ende 2016 mit ETCS Level 2 ausgerüstet werden, muss GSM-R die erforderliche Versorgungsqualität aufweisen.

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

<sup>6</sup> Die SBB Infrastruktur beachtet auf ihrem Streckennetz die TSI.

#### **Art. 17** Erhöhung der Produktivität

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

<sup>2</sup> Sie strebt bei allen Investitionsentscheiden die Optimierung der Investitions- und Folgekosten für Infrastruktur und Verkehr (Life-Cycle-Cost-Analyse) an.

<sup>3</sup> Sie leistet einen Beitrag für eine nachhaltige und effiziente Ressourcennutzung insbesondere zur Erhöhung der Energieeffizienz und zur Reduktion der Umweltbelastung.

<sup>4</sup> Sie prüft in allen Bereichen der Sicherheit (Security, Safety) langfristig kostengünstigere Massnahmen und führt diese ein, ohne das hohe Sicherheitsniveau insgesamt zu gefährden.

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

<sup>6</sup> Sie 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 der SBB Infrastruktur**

#### **Art. 18** Grundsätze der Infrastrukturbestellung

<sup>1</sup> 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.



<sup>2</sup> Die gemäss der mittelfristigen Unternehmensplanung der SBB Infrastruktur Netz (Stand: 24. Januar 2012) 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

<sup>1</sup> Die Bestellung des Bundes umfasst den Betrieb<sup>7</sup>, den Unterhalt, die Erneuerung und die punktuelle Weiterentwicklung sämtlicher Strecken und Knoten des Netzes der SBB, einschliesslich der Fahrleitungsanlagen, Unterwerke und Frequenzumformer.

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

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Die SBB Infrastruktur kann im Auftrag Dritter weitere Strecken betreiben. Die Abgeltung für den Betrieb und die Substanzerhaltung dieser Strecken ist nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.

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

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

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

<sup>3</sup> Sie wird aus Mitteln des FinöV-Fonds finanziert.

<sup>4</sup> 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;

<sup>7</sup> Ausgenommen ist die Betriebsführung auf den Streckenabschnitten Gümligen–Thun sowie Sierre/Siders–Domodossola der Lötschbergachse, welche im Bestellauftrag des Bundes von der BLS Netz AG wahrgenommen wird.

- b. die Schulungen im Hinblick auf die Inbetriebnahme, soweit sie nicht in das Aufgabengebiet der EVU 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 2009<sup>8</sup> 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 der Verordnung vom 26. Februar 1992<sup>9</sup> über die Anschlussgleise vereinbart ist);
- g. Serviceleistungen gemäss Artikel 23 NZV für die EVU;
- h. anteilige Übernahme von Aufgaben der Zentralbereiche 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.

<sup>8</sup> SR 740.12

<sup>9</sup> SR 742.141.51

- 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 2009<sup>10</sup>.
- 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 Substanzerhaltung 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 dem BAV und der 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 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 l der Verordnung vom 1. September 2004<sup>11</sup> über die Koordination des Verkehrswesens im Ereignisfall (VKOVE).

#### **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 für:

<sup>10</sup> SR 745.1

<sup>11</sup> SR 520.16

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

## Art. 25 Investitionen in die Substanzerhaltung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Für die zeitgemässe Erhaltung der SBB-Infrastruktur stehen aus dem Zahlungsrahmen in den Jahren 2013–2016 insgesamt 4852 Millionen Franken zur Verfügung.

<sup>3</sup> Rangier- und Unterhaltsfahrzeuge (Schiene und Strasse) werden ausserhalb des Zahlungsrahmens mit marktverzinlichen 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 für Erweiterungsinvestitionen verwendet. Das BAV und die SBB legen die Verwendung schriftlich fest.

## Art. 27 Erweiterungsinvestitionen

<sup>1</sup> Der Bund und die SBB haben sich auf die Realisierung folgender Projekte mit einem Mittelbedarf aus dem Zahlungsrahmen für die Jahre 2013–2016 von insgesamt 626 Millionen Franken verständigt:

| Projekt                                           | Nutzen                                                              | Gesamtkosten<br>(Mio. Fr.) | Nettokosten SBB Infrastruktur<br>(Mio. Fr.)<br>(abzüglich Beiträge Dritter) |                |             |                           |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|---------------------------|
|                                                   |                                                                     |                            | Total<br>brutto                                                             | Total<br>netto | bis<br>2012 | LV<br>13–16<br>ab<br>2017 |
| 2. Rheinbrücke Basel                              | Kapazitätsengpass beseitigen / GV, FV, RV                           | 48,5                       | 48,5                                                                        | 29,4           | 18,2        | 0,9                       |
| 3. Gleis Rütli–Zollikofen                         | Kapazitätsengpass beseitigen / GV, FV, RV                           | 70,2                       | 37,6                                                                        | 36,7           | 0,9         | 0,0                       |
| Bahnhof Giubiasco, Verlängerung Gleis 36          | Entschärfung Knotenkonflikt/flüssigere Verkehrsabwicklung           | 40,7                       | 40,7                                                                        | 2,2            | 38,5        | 0,0                       |
| Olten–Aarau, Leistungssteigerung Däniken–Wöschnau | Voraussetzung Fahrzeitverkürzung O-W (Vorbereitung Eppenbergtunnel) | 396,2                      | 90,2                                                                        | 11,5           | 78,7        | 0,0                       |

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

| Projekt                                                    | Nutzen                                                                    | Gesamt-<br>kosten<br>(Mio.<br>Fr.) | Nettokosten SBB Infrastruktur<br>(Mio. Fr.)<br>(abzüglich Beiträge Dritter) |                |              |             |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------|-------------|
|                                                            |                                                                           |                                    | Total<br>brutto                                                             | Total<br>netto | bis<br>2012  | LV<br>13–16 |
| Olten–Biel, Überholungs-<br>gleise Oensingen/<br>Luterbach | Kapazitätsengpass besei-<br>tigen / GV, FV, RV                            | 16,8                               | 16,8                                                                        | 11,9           | 4,9          | 0,0         |
| Lausanne, Paleyres Verlän-<br>gerung Abstellanlage         | Kapazitätssteigerung<br>Knoten Lausanne                                   | 19,5                               | 9,8                                                                         | 0,7            | 9,1          | 0,0         |
| Renens, Verbesserung<br>Zugang zur Bahn                    | Verbesserung Personen-<br>fluss                                           | 46,1                               | 15,3                                                                        | 0,9            | 9,4          | 5,0         |
| Knoten Lausanne, Land-<br>und Gebäudeerwerb                | Kapazitätssteigerung                                                      | 30,5                               | 30,5                                                                        | 25,3           | 5,2          | 0,0         |
| Lausanne–Vevey, Profilan-<br>passungen                     | Kapazitätssteigerung,<br>GV, FV, RV                                       | 21,8                               | 19,7                                                                        | 9,0            | 10,7         | 0,0         |
| Knoten Bern, Leistungs-<br>steigerung Bern Ost             | Aufrechterhaltung<br>Zusatzangebot FV,<br>Ausbau S-Bahn Bern              | 28,8                               | 28,8                                                                        | 1,3            | 27,5         | 0,0         |
| Vorprojekt und Planauflage<br>RBL/Gateway Limmattal        | Marktbedürfnis G                                                          | 3,6                                | 3,6                                                                         | 2,6            | 1,0          | 0,0         |
| Knoten Zürich, Leistungs-<br>steigerung Wehntal            | Kapazitätssteigerung, 4.<br>TE FV, RV                                     | 24,0                               | 24,0                                                                        | 1,1            | 22,9         | 0,0         |
| Zürich–Winterthur,<br>Leistungssteigerung<br>Kempththal    | Kapazitätssteigerung, 4.<br>TE FV, RV                                     | 27,4                               | 10,5                                                                        | 0,4            | 10,1         | 0,0         |
| Ausbauten Güterverkehr<br>(Chavornay, Rothenburg)          | Marktbedürfnis GV                                                         | 20,5                               | 20,5                                                                        | 13,1           | 7,4          | 0,0         |
| St. Gallen Winkeln,<br>Umformerwerk                        | Marktbedürfnis PV                                                         | 75,5                               | 75,5                                                                        | 1,3            | 74,2         | 0,0         |
| Oberwinterthur, Abstell-<br>anlage                         | Marktbedürfnis PV                                                         | 38,9                               | 37,2                                                                        | 0,0            | 37,2         | 0,0         |
| Cheyres, Kreuzungsstelle                                   | Marktbedürfnis PV                                                         | 19,0                               | 5,0                                                                         | 0,0            | 5,0          | 0,0         |
| Beitrag DML                                                | Kosten-Anteil FV an<br>Durchmesserlinie Zürich                            | 375,0                              | 375,0                                                                       | 124,0          | 236,0        | 15,0        |
| ca. 20 weitere Projekte<br>< 10 Mio.                       | diverse leistungssteigern-<br>den Massnahmen sowie<br>diverse Vorprojekte | 296,1                              | 174,7                                                                       | 137,4          | 29,1         | 8,2         |
| <b>Total</b>                                               |                                                                           | 1599,1                             | 1065,6                                                                      | 410,5          | <b>626,0</b> | 29,1        |

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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         | <b>1146</b> |
| Investitionsbeiträge | 1258        | 1340        | 1407        | 1473        | <b>5478</b> |
| <b>Total</b>         | <b>1549</b> | <b>1620</b> | <b>1695</b> | <b>1760</b> | <b>6624</b> |

<sup>2</sup> 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 Franken pro Jahr. Die SBB Infrastruktur erstattet diesen Betrag dem ZVV pauschal (maximale Akontozahlungen).
- b. Vorsteuerabzug:  
Gemäss dem Mehrwertsteuergesetz vom 12. Juni 2009<sup>12</sup> führen erhaltene Subventionen zu einer Reduktion des Vorsteuerabzugs. 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Das Jahresergebnis der SBB Infrastruktur ist gemäss Artikel 67 EBG zu bilanzieren.

### Art. 30 Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen

<sup>1</sup> 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.

<sup>12</sup> SR 641.20

<sup>2</sup> Die Auszahlung erfolgt in der Regel vierteljährlich zusammen mit den Betriebsabgeltungen.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> Das Controlling (Steuerung) der Infrastrukturfinanzierung des Bundes richtet sich nach der KFEV<sup>13</sup>. Es soll dazu beitragen, dass die aus dem Zahlungsrahmen für die Infrastruktur gewährten Mittel effektiv und effizient eingesetzt werden.

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

### **Art. 32** Berichterstattung

<sup>1</sup> 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 sie dem BAV einen umfassenden Jahresbericht über die Zielerreichung und die Umsetzung der vereinbarten Erweiterungsinvestitionen.

<sup>2</sup> 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<sup>14</sup> organisatorische oder finanzielle Sanktionen anordnen.

<sup>13</sup> SR 742.120

<sup>14</sup> SR 742.120

**Art. 34**            Relevante Dokumente

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

<sup>2</sup> Die Planungsgrundlagen für die Erstellung dieser Vereinbarung (Art. 3) sind zehn 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**            Änderungen der Leistungsvereinbarung

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

<sup>2</sup> Ergeben sich in Bezug auf wichtige Rahmenbedingungen nach Artikel 3 erhebliche Änderungen ausserhalb des Verantwortungsbereichs der Vereinbarungspartner, so nehmen diese Verhandlungen über eine Änderung der Vereinbarung auf. Sie ändern die Vereinbarung derart, dass die in der vorliegenden Vereinbarung verankerte Interessens- und Pflichtenlage 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:

...  
Verwaltungsratspräsident

...  
CEO

Im Namen  
des Schweizerischen Bundesrats:

...  
Bundespräsidentin

Corina Casanova  
Bundeskanzlerin



## Berichterstattung über die Zielerreichung

### Sicherheit

| Kennzahl                           | Definition                                                                       | Mass-<br>einheit        | Periodizität | Bemerkun-<br>gen              | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------|-------------------------------|------|------|------|------|
| Zusammenstösse                     | Anzahl Zusammenstösse mit Beteiligung einer Zugfahrt pro Trassenkilometer (Trkm) | Anzahl/<br>Mio.<br>Trkm | monatlich    |                               | 0.19 | 0.19 | 0.19 | 0.19 |
| Entgleisungen                      | Anzahl Entgleisungen mit Beteiligung einer Zugfahrt pro Trkm                     | Anzahl/<br>Mio.<br>Trkm | monatlich    |                               | 0.05 | 0.05 | 0.05 | 0.05 |
| Gefährliche Bahnübergänge          | Anzahl nicht EBV <sup>15</sup> -konformer Bahnübergänge Ende des Jahres          | Anzahl                  | jährlich     |                               | 20   | 0    | 0    | 0    |
| Personenunfälle im Zugang zur Bahn | Anzahl verunfallte Personen im Zugang zur Bahn (Bahnhöfe, Haltestellen)          | Anzahl                  | monatlich    | Jährlich alle Fälle berichten | 7    | 7    | 7    | 7    |

### Verfügbarkeit und Qualität im Betrieb

(Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes)

| Kennzahl           | Definition                                                                                                                 | Masseinheit | Periodizität | Bemerkun-<br>gen | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|------------------|------|------|------|------|
| Verfügbarkeit Netz | Ausgefallene Trassenkilometer aufgrund geplanter Sperrungen, die mit Bussen ersetzt werden (in % der Trkm Personenverkehr) | %           | jährlich     |                  | 0,17 | 0,19 | 0,20 | 0,20 |

<sup>15</sup> Eisenbahnverordnung vom 23. Nov. 1983; SR 742.141.1

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

| Kennzahl                                   | Definition                                                                                                      | Masseinheit        | Periodizität | Bemerkungen                     | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------|---------------------------------|------|------|------|------|
| Störungen                                  | Anzahl Störungen, die durch die Infrastruktur verursacht werden und zu Verspätungen von mehr als 3 Min. führen  | Anzahl / Mio. Trkm | monatlich    |                                 | 104  | 102  | 100  | 100  |
| Reisen-<br>den-<br>verspätungs-<br>minuten | gesamte Verspätungsminuten (> 3 Min.) in 13 Knoten-Bahnhöfen <sup>16</sup> , multipliziert mit Anzahl Reisender | Mio. RV-Min        | monatlich    | keine Zielwerte, informativ     | –    | –    | –    | –    |
| Schienen-<br>fehler                        | Anzahl Schienenfehler je Hauptgleiskilometer <sup>17</sup> (HG-km)                                              | Anzahl/ 100 HG-km  | jährlich     |                                 | 25   | 25   | 25   | 25   |
| Schienen-<br>brüche                        | Anzahl Schienenbrüche je HG-km                                                                                  | Anzahl/ 100 HG-km  | jährlich     | keine Zielwerte, nur informativ | –    | –    | –    | –    |
| Gleisgeo-<br>metrie                        | Anzahl Überschreitungen der Soforteingriffsschwelle (SES) je HG-km <sup>18</sup>                                | Anzahl/ 100 HG-km  | jährlich     |                                 | 220  | 160  | 120  | 100  |
| Gleisde-<br>formatio-<br>nen               | Anzahl Gleisverwerfungen (> 50 mm) und Verdrückungen (< 50 mm) je HG-km                                         | Anzahl/ 100 HG-km  | jährlich     | keine Zielwerte, nur informativ | –    | –    | –    | –    |

<sup>16</sup> 13 Knoten (Genf, Lausanne, Visp, Luzern, Bellinzona, Bern, Biel, Basel, Olten, Zürich, Winterthur, St. Gallen, Sargans).

<sup>17</sup> Risse, Brüche und Beschädigungen, die zwingend zur Auswechslung der Schiene führen.

<sup>18</sup> 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.

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

| Kennzahl                       | Definition                                                                                                                                                                                              | Masseinheit | Periodizität | Bemerkungen                     | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|---------------------------------|------|------|------|------|
| 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

| Kennzahl                   | Definition                         | Masseinheit  | Periodizität | Bemerkungen                       | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|----------------------------|------------------------------------|--------------|--------------|-----------------------------------|------|------|------|------|
| Verkaufte Trassenkilometer | Gesamte verkaufte Trassenkilometer | Mio. Trkm    | monatlich    |                                   | 172  | 174  | 175  | 179  |
| Trassenerlöse              | Erlöse aus dem Trkm                | Mio. CHF     | monatlich    | zusätzlich Trassenerlöse nach EVU | 1139 | 1182 | 1198 | 1225 |
| Netznutzungseffizienz      | Trkm je HG-km                      | Trkm / HG-km | jährlich     |                                   | 100  | 102  | 102  | 104  |

### Produktivität

| Kennzahl  | Definition                                                                                | Masseinheit     | Periodizität | Bemerkungen | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|-------------|------|------|------|------|
| Betrieb   | Kosten der Verkehrssteuerung, Betriebstelekommunikation und Stromversorgung 50Hz pro Trkm | CHF / Trkm      | jährlich     |             | 2,15 | 2,11 | 2,11 | 2,05 |
| Unterhalt | Unterhaltsaufwendungen pro Bruttotonnenkilometer (Btkm)                                   | CHF / Tsd. Btkm | jährlich     |             | 6,86 | 6,82 | 6,81 | 6,61 |

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

| Kennzahl                       | Definition                                                                                                        | Massein-<br>heit     | Periodizität | Bemerkungen                                     | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------|-------------------------------------------------|------|------|------|------|
| Erneuerung                     | Substanzerhaltungsaufwand (Erneuerung inkl. Modernisierung/Optimierung, ohne Erweiterungs-investitionen) pro Btkm | CHF/<br>Tsd.<br>Btkm | jährlich     | keine Zielwerte, nur informativ                 | –    | –    | –    | –    |
| Erneuerung<br>Oberbau          | Kosten der Oberbauerneuerung (Typ 1) pro umgebauten Meter (ohne Projektierungskosten) <sup>19</sup>               | CHF /<br>m           | jährlich     | zusätzlich Ausweis Länge OE Typ 1; Länge gesamt | 1483 | 1486 | 1496 | 1505 |
| Subventi-<br>ons-<br>effizienz | Betriebsbeitrag des Bundes pro Trkm                                                                               | CHF /<br>Trkm        | jährlich     |                                                 | 1,69 | 1,61 | 1,64 | 1,61 |

### Berichterstattung weitere Zielsetzungen

| 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     |
| Erweiterungs-investitionen      | Statusbericht                                                       | jährlich     |
| Baustandards                    | Tätigkeitsbericht                                                   | jährlich     |
| Netzzustandsbericht             | Bericht und elektronische Datei                                     | jährlich     |
| Streckenrechnung                | Bericht und elektronische Datei                                     | jährlich     |

<sup>19</sup> Erneuerungskosten pro Meter für Schienen, Schwellen und Schotter; nur Gleise – ohne Weichen, ohne Erweiterungen.