

Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2011–2012

*Der Schweizerische Bundesrat
und*

die Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB),

gestützt auf Artikel 8 Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998¹ über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) und Artikel 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957² (EBG),
vereinbaren:

Präambel

¹ Diese Leistungsvereinbarung legt die gemeinsam von der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB (SBB) für die Jahre 2011–2012 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.

² Als Folge einer Änderung der Finanzhaushaltsverordnung beträgt die Laufzeit dieser Leistungsvereinbarung nur zwei Jahre. Damit wird sichergestellt, dass das 2011 neu gewählte Parlament über den Zahlungsrahmen und die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013–2016 beschliessen kann.

³ Gemäss Artikel 7a SBBG legt der Bundesrat gestützt auf diese Leistungsvereinbarung die strategischen Ziele für die SBB (Eignerstrategie) fest. Die Zielvorgaben der Leistungsvereinbarung werden in der Eignerstrategie ergänzt und konkretisiert.

⁴ Gleichzeitig mit der Leistungsvereinbarung bestellt der Bund 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 2011–2012 bereitgestellt.

⁵ Die Bestellung zur Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur ist auf die im Rahmen des FinöV-Fonds und des Infrastrukturfonds separat finanzierten Projekte abgestimmt.

⁶ Die Bestellungen von Leistungen in den Bereichen Personenverkehr und Güterverkehr erfolgen mit separaten Vereinbarungen.

¹ SR 742.31

² SR 742.101

1. Abschnitt: Gegenstand und Grundlagen

Art. 1 Gegenstand

¹ Diese Leistungsvereinbarung legt die Ziele der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen für die Jahre 2011–2012 fest.

² Sie definiert das vom Bund bei der SBB für die Jahre 2011–2012 bestellte Infrastrukturangebot.

Art. 2 Rechtsgrundlagen

Diese Vereinbarung stützt sich auf Artikel 8 SBBG und die Artikel 49 ff. EBG sowie auf die Verordnung vom 4. November 2009 über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV, SR 742.120).

Art. 3 Rahmenbedingungen

Die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Festlegung der gegenseitigen Leistungen sind:

- a. Trassenpreise, deren Höhe sich bestimmt nach der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122) und den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung Stand vom 7. Juni 1999 (AB-NZV, SR 742.122.4). Für die Dauer der Leistungsvereinbarung wird von folgenden Deckungsbeiträgen ausgegangen:
 1. Regionaler Personenverkehr: 13 Prozent des Spartenerlöses,
 2. Personenfernverkehr: 12 Prozent des Spartenerlöses (gemäss Fernverkehrskonzession Nr. 584),
 3. Güterverkehr: 0;
- b. weitere finanzielle Rahmenbedingungen:
 1. Strombezugskosten für SBB Infrastruktur: 10 Rp./kWh (ab Unterwerk); bei nachgewiesenem Bedarf Erhöhung auf 11 Rp./kWh ab 2012,
 2. Ausgleichszahlung aus dem Bereich SBB Immobilien und dem Zentralbereich an die SBB Infrastruktur: 150 Millionen Franken pro Jahr,
 3. ZVV-Vorteilsanrechnung: je 41 Millionen Franken, für 2011 und 2012;
- c. sonstige Rahmenbedingungen:
 1. Die Sanierung der Pensionskasse SBB erfolgt nach dem Konzept gemäss:
 - Beschluss des Verwaltungsrates der SBB vom 9. September 2009, sowie
 - Botschaft vom 5. März 2010³ zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen, (Sanierung der Pensionskasse der SBB).

³ BBl 2010 2523

Das Konzept geht von einem Bundesbeitrag von 1,148 Milliarden Franken aus. Die beschlossenen jährlichen Sanierungsbeiträge des Arbeitgebers von 2 beziehungsweise 2,5 Prozent der versicherten Lohnsumme und die anteiligen Zinskosten der Direkteinlage vom Januar 2010 in die Pensionskasse SBB führen zu einer entsprechenden Erhöhung des abgeltungsberechtigten Aufwands, der mit dem Zahlungsrahmen abgedeckt ist.

2. Die SBB wahrt die Betreiberinteressen für das ganze SBB-Netz inklusive Gotthard- und Ceneri-Basisstrecke.
3. Die Investitionen für die Inbetriebnahme der Gotthard-Basisstrecke und der zulaufenden Strecken werden aus den Mitteln des FinöV-Fonds finanziert.
4. 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 bereits 2011 stabil genug sind, um streckenseitig L1 LS programmieren zu können.

Art. 4 Abgrenzung der Finanzierungen

¹ Über diese Vereinbarung gewährt der Bund:

- a. finanzielle Mittel für die Abgeltung der in den Jahren 2011 und 2012 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.

² 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.

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 Verkehrspolitische Ziele

Die SBB richtet ihre Leistungen an den vom Bund definierten verkehrspolitischen Zielen aus.

Art. 7 Finanzielle Ziele

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

² Die nicht abgeltungsberechtigten Bereiche erhöhen mit ihren branchenüblichen Gewinnen die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit der SBB.

³ Die SBB Infrastruktur und der regionale Personenverkehr erzielen unter Berücksichtigung der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten mindestens 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 Nutzerinnen und Nutzer sicherzustellen.

Art. 8 Gewährung von Darlehen durch den Bund

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

² Zur Deckung kurzfristiger Liquiditätsengpässe kann der Bund der SBB zu Marktbedingungen rückzahlbare Darlehen in der Höhe von maximal 200 Millionen pro Jahr gewähren.

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

² Anleiheemissionen darf sie 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 Sie entwickelt das Sicherheitsniveau unter Berücksichtigung der Gefährdungspotenziale sowie der wirtschaftlichen Möglichkeiten weiter.

³ Das BAV überprüft im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit die Funktionsfähigkeit des Sicherheitsmanagements in der Praxis.

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.

Art. 13 Strategische Ausrichtung beim Personenverkehr

¹ Der Personenverkehrsbereich sichert den hohen Marktanteil des öffentlichen Verkehrs ab.

² Die SBB betreibt auf Basis der geltenden Fernverkehrskonzession das gesamtschweizerische Fernverkehrsnetz auf einem hohen qualitativen Niveau. Der Personenfernverkehr trägt massgeblich zu einer finanziell nachhaltig gesunden Basis des Gesamtunternehmens bei.

³ Im regionalen Personenverkehr sichert die SBB den bestehenden hohen Marktanteil ab, indem sie das Verhältnis zwischen Abgeltung und Leistung kontinuierlich weiter optimiert. Darüber hinaus bereitet sich die SBB gezielt auf einen allfälligen Ausschreibungswettbewerb vor. Im grenznahen Ausland verfolgt der regionale Personenverkehr eine Wachstumsstrategie, soweit die Risiken für die SBB tragbar sind und eine nachhaltige Profitabilität sichergestellt ist.

⁴ Im internationalen Personenfernverkehr stärkt die SBB ihre Marktstellung durch Kooperationen. Sie stellt so die Integration der Schweiz ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und gute Verbindungen zu wichtigen Wirtschaftszentren sicher.

⁵ Die SBB ergreift betriebswirtschaftlich notwendige Massnahmen und setzt sich im Rahmen der Gremien des Verbandes für den öffentlichen Verkehr (VöV) für die Aufnahme von Elementen einer nachfrageorientierten Preisgestaltung zur Optimierung der Erträge, zur Dämpfung der Nachfragespitzen und zur Glättung der Auslastung von Rollmaterial und Infrastruktur ein.

Art. 14 Strategische Ausrichtung beim Güterverkehr

¹ Im Geschäftsfeld «WLV Schweiz» betreibt die SBB als Systemführerin ein mittelfristig eigenwirtschaftliches Bahngüterverkehrsnetz, das auf den Bedarf der verladenden Wirtschaft ausgerichtet ist. 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.

² Im Geschäftsfeld «International» konzentriert sich SBB Cargo auf die Rolle als Traktionär von KV- und Ganzzugsverkehren auf dem Nord-Süd-Korridor und unterstützt dadurch die Bemühungen des Bundes zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Sie baut tragfähige Partnerschaften auf, sodass mittelfristig ein nachhaltig profitables Geschäftsergebnis erreicht wird.

Art. 15 Strategische Ausrichtung bei den Immobilien

¹ SBB Immobilien leistet einen Beitrag für attraktive und kundenfreundliche Bahnhöfe auf dem ganzen Netz und für die nachfrageorientierte Entwicklung und den Ausbau der Bahnhöfe zu kundenfreundlichen Dienstleistungszentren.

² SBB Immobilien erwirtschaftet mit einem aktiven Portfoliomanagement und einer gezielten Entwicklung der Bahnareale einen branchenüblichen Gewinn und soll an den Wertsteigerungen der Grundstücke partizipieren, welche sich durch Eisenbahn-

Verkehrsverbindungen ergeben. Dabei arbeitet sie eng mit kantonalen und kommunalen Behörden zusammen. Damit leistet SBB Immobilien einen massgeblichen Beitrag für die unternehmerische Weiterentwicklung der SBB.

³ Mit den erwirtschafteten Mitteln leistet der Bereich eine Ausgleichszahlung von jährlich 150 Millionen Franken, an den Infrastrukturbereich und sichert die Finanzierung und Rückzahlung des ersten von den SBB aufgenommenen Darlehens zur Sanierung der PK im Umfang von 1,5 Milliarden Franken.

3. Abschnitt: Ziele für das Infrastrukturangebot

Art. 16 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus

Die SBB entwickelt das bestehende Sicherheitsniveau unter Berücksichtigung des wirtschaftlich und finanziell Tragbaren der technischen Entwicklung und des Gefährdungspotenzials weiter. Sie richtet sich dabei insbesondere auf folgende Unterziele aus:

- a. Ein hoher Schutz vor Zugskollisionen und Entgleisungen ist gewährleistet (vgl. auch Letter of common understanding: Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung im Netzzugang vom 16. November 2009).
- b. Das Sicherheitsniveau in Eisenbahntunnels wird im Rahmen der Substanzerhaltungsprogramme auf den anerkannten Stand der Technik gebracht.
- c. Das Sanierungsprogramm für die Bahnübergänge ist bis 2012 so weit voranzutreiben, dass Ende 2014 (innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Frist) alle Bahnübergänge gesetzeskonform sind.
- d. Die Sicherheit im Bereich des Zugangs zu und des Aufenthalts auf den Perrons wird im Rahmen von Neu- und Umbauten erhöht.
- e. Risiken aus Altlasten und aus Störfällen werden so reduziert, dass sie den Vorgaben des Bundes genügen.

Art. 17 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 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. 18 Optimale Nutzung der Kapazitäten und diskriminierungsfreier
 Netzzugang

¹ Die 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. 19 Verbesserung der Interoperabilität

¹ 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 Zug-sicherungssysteme SIGNUM und ZUB 121 durch EuroZUB und EuroSignum abgelöst. Die Migration des Gesamtnetzes zu ETCS Level 1 Limited Supervision beginnt 2011 und soll 2017 abgeschlossen sein. 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 SBB Infrastruktur trägt als Systemführerin ETCS die Verantwortung für die technische und betriebliche Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie sorgt für den Aufbau und Erhalt des dafür erforderlichen Knowhows.

³ Die SBB Infrastruktur betreibt und entwickelt das GSM-R-Netz Schweiz. Die Migration der analogen Zugfunksysteme der SBB auf GSM-R soll 2011 (bis auf die Strecken Kreuzlingen–Rorschach und Zürich–Tiefenbrunnen–Ziegelbrücke) abgeschlossen sein. 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 Eisenbahnverkehrsunternehmungen diskriminierungsfrei zugänglich.

⁴ 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 BAV-Richtlinie betreffend Sicherheitsanforderungen für bestehende Eisenbahntunnels (Bundesamt für Verkehr, 10. August 2009) derart aus, dass sie mit Signalen der jeweiligen kantonalen POLYCOM-Netze versorgt werden können.

⁵ Die SBB Infrastruktur beachtet auf ihrem Streckennetz die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI).

Art. 20 Erhöhung der Produktivität

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

² Sie gewährleistet die Transparenz gegenüber dem BAV durch die Vorlage gesonderter Rechnungen für einzelne Strecken und Knoten des SBB-Netzes.

³ 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 Infrastrukturbetreibern die Möglichkeit, sich an Materialbeschaffungen, Unterhaltsverträgen und Energiekäufen zu beteiligen.

4. Abschnitt: Bestellte Leistungen bei SBB Infrastruktur

Art. 21 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 der mittelfristigen Infrastrukturplanung – Stand vom 8. Juni 2010 – für die Jahre 2011 und 2012 geplanten ungedeckten Kosten gelten als Grundlage für die Bemessung der Infrastrukturabgeltung (Betriebsbeiträge). Spätere Anpassungen der finanziellen Planung führen zu keiner Anpassung der Abgeltungen.

Art. 22 Zu betreibende Strecken und Knoten

¹ Die Bestellung des Bundes umfasst den Betrieb⁴, 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 finden bedarfsorientiert statt. SBB Infrastruktur legt diese in Absprache mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (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, welche am 1. Januar 2011 bestehen. Eine Schliessung ist nur möglich, wenn diese auf absehbare Zeit nicht mehr genutzt werden oder deren Aufrechterhaltung sehr unwirtschaftlich wäre. Das BAV ist vorgängig über beabsichtigte Schliessungen zu informieren.

⁴ Ausgenommen die Betriebsführung auf den Streckenabschnitten der Lötschbergachse (Gümligen)–(Thun) sowie (Sierre/Siders)–(Domodossola), welche im Bestellauftrag des Bundes von der BLS Netz AG wahrgenommen wird.

⁵ Die SBB Infrastruktur kann im Auftrag Dritter weitere Strecken betreiben. Die Abgeltung für den Betrieb dieser Strecken ist nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.

Art. 23 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 und am Ceneri in ihr Netz (voraussichtlich 2017).

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 EVU gehören.

Art. 24 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, welche über die mit dem BAV abgestimmten Standards hinausgehen und nicht die zentrale Informationsplattform gemäss Artikel 25 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 über die Förderung des Bahngüterverkehrs [BGFV, SR 740.12] 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 1992 über die Anschlussgleise [AnGV; SR 742.141. 51] vereinbart ist);
- g. Serviceleistungen gemäss Artikel 23 NZV für Eisenbahnverkehrsunternehmen;

- h. anteilige Übernahme von Aufgaben des Konzerns, anderer Divisionen oder Dritter, welche 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, welche gegenüber der Planung des Bundes vorgezogen werden sollen.

Art. 25 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 Trassenvergabeestelle 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 (PBG, SR 745.1).
- 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) aufbereitet und für interessierte Abnehmerinnen und Abnehmer bereitstellt, und sorgt für die Erhaltung der Substanz dieser Plattform.
- 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 Normalspurnetz. Diese Aufgaben sind durch den vom BAV regulierten Bahnstrompreis zu finanzieren.

Art. 26 Betriebsbeiträge

Der Bund gewährt der SBB für die Erbringung der in den Artikeln 20 und 22 bestellten Infrastrukturleistungen für die Jahre 2011–2012 Betriebsbeiträge im Umfang von 1015 Millionen Franken.

Art. 27 Investitionsbeiträge

Mit der Bestellung des Bundes verpflichtet sich die SBB, ihre Infrastruktur entsprechend den vereinbarten Zielen zu betreiben und weiterzuentwickeln. Für die Jahre 2011–2012 werden Investitionsbeiträge im Umfang von 2307 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. 29);
- d. fahrplanbedingte Anpassungen zur Sicherstellung von Transportketten.

Art. 28 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 sie 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 2011–2012 insgesamt 2092 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. 29 Erweiterungsinvestitionen

¹ Bund und SBB haben sich auf die Realisierung folgender Projekte mit einem Mittelbedarf aus dem Zahlungsrahmen für die Jahre 2011–2012 von insgesamt 215 Millionen Franken verständigt:

Projekt	Nutzen	Gesamtkosten	Nettokosten SBB Infrastruktur (abzüglich Beiträge Dritter)			
		Total brutto	Total netto	bis 2010	LV 11–12	ab 2013
2. Rheinbrücke Basel	Kapazitätsengpass beseitigen GV, FV, RV	51,7	51,7	16,2	19,2	16,3
3. Gleis Rütli–Zollikofen	Kapazitätsengpass beseitigen GV, FV, RV	70,6	43,4	19,0	24,4	0,0
Bahnhof Giubiasco, Verlängerung Gl. 36	Entschärfung Knotenkonflikt	42,1	42,1	1,2	5,0	35,9
Olten–Aarau, Leistungssteigerung Däniken–Wöschnau	Voraussetzung Fahrzeitverkürzung O–W (Vorbereitung Eppenbergtunnel)	83,1	80,2	4,1	34,1	42,0

Projekt	Nutzen	Gesamt- kosten	Nettokosten SBB Infrastruktur (abzüglich Beiträge Dritter)			
		Total brutto	Total netto	bis 2010	LV 11–12	ab 2013
Olten–Biel, Überholungsgleise Oensingen/Luterbach	Kapazitätsengpass beseitigen GV, FV, RV	16,7	16,7	0,0	16,7	0,0
Bahnhof Lupfig, Bahnhof- ausbau für Güterverkehr	Marktentwicklung Güterverkehr	15,4	15,4	9,0	6,4	0,0
Lausanne, Paleyres Verlängerung Abstellanlage	Kapazitätssteigerung Knoten Lausanne	19,5	9,7	0,6	0,5	8,6
Durchmesserlinie Zürich, Beitrag an Kostenanteil FV	Kapazitätssteigerung Knoten Zürich FV, RV	350,0	350,0	50,0	74,0	226,0
ca. 30 weitere Projekte < 10 Mio.	diverse leistungs- steigernden Massnahmen	256,4	205,9	52,7	34,7	118,5
Total		905,4	815,3	152,8	215,0	447,3

² Können die in Absatz 1 aufgelisteten Projekte im Zeitraum 2011–2012 nicht wie geplant realisiert werden, so kann das BAV mit der SBB vereinbaren, dass die freien Mittel für die Realisierung anderer Infrastrukturprojekte verwendet werden.

³ Projekte mit finanzieller Beteiligung Dritter bedürfen der Absprache mit dem BAV. Für Projekte mit Gesamtkosten von mehr als fünf Millionen Franken ist in der Regel der Abschluss einer trilateralen Finanzierungsvereinbarung (Bund – SBB – Dritte) erforderlich.

5. Abschnitt: Bereitstellung der Mittel

Art. 30 Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur

¹ Die Infrastrukturbestellung in dieser Leistungsvereinbarung beruht auf einem Zahlungsrahmen für die Jahre 2011–2012 von 3322 Millionen Franken. Die Mittel werden wie folgt eingesetzt:

(Mio. Fr.)	2011	2012	Total
Betriebsbeiträge	510	505	1015
Investitionsbeiträge	1140	1167	2307
Total	1650	1672	3322

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 2011–2012 Anspruch auf eine Reduktion der Trassenpreise der S-Bahn von 82 Millionen Franken. Die SBB Infrastruktur erstattet diesen Betrag dem ZVV pauschal (maximale Akontozahlungen).
- b. Vorsteuerabzug:
Gemäss dem Mehrwertsteuergesetz vom 12. Juni 2009 (SR 641.20) 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 2011–2012 ein Vorsteuerabzug von rund 115 Millionen Franken.

Art. 31 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.

Art. 32 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 Betriebsbeiträgen.

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 29 Absatz 3 bleibt vorbehalten.

6. Abschnitt: Controlling

Art. 33 Controlling der Infrastrukturfinanzierung

¹ Das Controlling (Steuerung) der Infrastrukturfinanzierung des Bundes richtet sich nach der Verordnung vom 4. November 2009 über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV, SR 742.120). 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. 34 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. 35 Vorgehen bei Zielabweichungen

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

Art. 36 Relevante Dokumente

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

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

Art. 37 Controlling der Eignerziele für die SBB

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

7. Abschnitt: Änderungen, Inkrafttreten, Geltungsdauer

Art. 38 Anpassung der Leistungsvereinbarung

Bei Änderungen oder bei Nichteintritt einer oder mehrerer der Rahmbedingungen gemäss Artikel 3 nehmen die Vertragsparteien Verhandlungen zur Anpassung der Leistungsvereinbarung auf. Sie werden die Vereinbarung derart anpassen, dass die in der vorliegenden Vereinbarung verankerte Interessens- und Pflichtenlage wieder hergestellt wird. Die Anpassungen erfolgen auf Seiten des Bundes nach Artikel 8 Absatz 3 SBBG.

Art. 39 Inkrafttreten und Geltungsdauer

Diese Vereinbarung tritt am 1. Januar 2011 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2012.

Im Namen
der Schweizerischen Bundesbahnen:

Ulrich Gygi
Verwaltungsratspräsident

Andreas Meyer
CEO

Im Namen
des Schweizerischen Bundesrats:

Doris Leuthard
Bundespräsidentin

Corina Casanova
Bundeskanzlerin

Berichterstattung über die Zielerreichung

Sicherheit

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen	Ziel 2011	Ziel 2012
Zusammenstösse	Anzahl Zusammenstösse mit Beteiligung einer Zugfahrt pro Mio. Trassenkilometer	Anzahl/ Mio. Trkm	monatlich		≤ 0,19	≤ 0,19
Entgleisungen	Anzahl Entgleisungen mit Beteiligung einer Zugfahrt pro Mio. Trassenkilometer	Anzahl/ Mio. Trkm	monatlich		≤ 0,05	≤ 0,05
Gefährliche Bahnübergänge	Anzahl nicht EBV-konformer Bahnübergänge Ende des Jahres	Anzahl	jährlich	Ausblick bis 2014	55	35
Personenunfälle im Zugang zur Bahn	Anzahl verunfallte Personen im Zugang zur Bahn (Bahnhöfe, Haltestellen)	Anzahl	monatlich	jährlich auch alle Fälle berichten	≤ 7	≤ 7

Verfügbarkeit und Qualität im Betrieb (Gewährleistung Leistungsfähigkeit Netz)

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen	Ziel 2011	Ziel 2012
Verfügbarkeit Netz	Ausgefallene Trassenkilometer aufgrund geplanter Sperrungen, die mit Bussen ersetzt werden (in % der Trkm Personenverkehr)	%	jährlich		≤ 0,12	≤ 0,12
Störungen	Anzahl Störungen, die durch Infrastruktur verursacht werden und zu Verspätungen von mehr als 3 Min. führen	Anzahl/ Trkm	monatlich		108	106

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen	Ziel 2011	Ziel 2012
Reisenden- verspätungs- minuten	gesamte Ver- spätungsminuten (> 3 Min.) in 13 Knoten-Bahn- höfen ⁵ multipli- ziert mit Anzahl Reisende	Mio. RV-Min	monatlich	keine Ziel- werte, nur informativ	–	–
Schienen- fehler	Anzahl Schienen- fehler je Haupt- gleiskilometer ⁶	Anzahl/ HG-km	jährlich		15	16
Schienen- brüche	Anzahl Schienen- brüche je Haupt- gleiskilometer	Anzahl/ HG-km	jährlich	keine Ziel- werte, nur informativ	–	–
Gleisgeo- metrie	Anzahl Über- schreitungen der Sofortein- griffsschwelle (SES) je 100 Hauptgleis- kilometer ⁷	Anzahl/ 100 HG-km	jährlich		350	300
Gleisdeforma- tionen	Anzahl Gleis- verwerfungen (> 50 mm) und Verdrückungen (≤ 50 mm) je 100 Hauptgleis- kilometer	Anzahl/ 100 HG-km	jährlich	keine Ziel- werte, nur informativ	–	–
Barrierefreier Zugang zur Bahn	Anzahl Bahnhöfe, % bei denen alle Perronkanten die für den niveau- gleichen Einstieg nötige Höhe aufweisen und bei denen alle Perrons stufenfrei zugänglich sind, im Verhältnis Bahnhöfe total		jährlich	keine Ziel- werte, nur informativ	–	–

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

⁶ Risse, Brüche, Beschädigungen, welche zwingend zur Auswechslung der Schiene führen.

⁷ 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.

Netznutzung

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen	Ziel 2011	Ziel 2012
Verkaufte Trassenkilometer	Gesamte verkaufte Trassenkilometer	Mio. Trkm	monatlich		164	166
Trassenerlöse	Erlöse aus dem Trassenverkauf	Mio. CHF	monatlich	jährlich auch Trassenerlöse nach EVU	855	900
Netznutzungs-effizienz	Trassenkilometer je Hauptgleiskilometer	Trkm/HG-km	jährlich		96	97

Produktivität

Kennzahl	Definition	Masseinheit	Periodizität	Bemerkungen	Ziel 2011	Ziel 2012
Betrieb	Kosten der Verkehrssteuerung, Betriebsstelekkommunikation und Stromversorgung 50 Hz pro Trassenkilometer	CHF/Trkm	jährlich		2,45	2,45
Unterhalt	Unterhaltsaufwendungen pro tausend Bruttotonnenkilometer	CHF/Tsd. Btkm	jährlich		7,30	7,25
Erneuerung	Substanzerhaltungsaufwand (Erneuerung inkl. Modernisierung/Optimierung, ohne Erweiterungsinvestitionen) pro tausend Bruttotonnenkilometer	CHF/Tsd. Btkm	jährlich	keine Zielwerte, nur informativ	–	–
Erneuerung Oberbau	Kosten der Oberbauerneuerung (Typ 1) pro umgebauten Meter (ohne Projektierungskosten) ⁸	CHF/m	jährlich	zusätzlich Ausweis Länge OE Typ 1; Länge gesamt	2260	2220
Subventions-effizienz	Betriebsbeitrag des Bundes pro Trassenkilometer	CHF/Trkm	jährlich		3,10	3,05

⁸ Erneuerungskosten je m für Schienen, Schwellen, Schotter; nur Gleise – ohne Weichen, ohne Erweiterungen.

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
Erweiterungsinvestitionen	Statusbericht	jährlich
Baustandards	Tätigkeitsbericht	jährlich
Netzzustandsbericht	Bericht und elektronische Datei	jährlich
Streckenrechnung	Bericht und elektronische Datei	jährlich