



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Verkehr BAV**

# Leistungsvereinbarung

---

gestützt auf Artikel 51 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101), vereinbaren:

die Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV),  
3003 Bern,

und

die Infrastrukturbetreiberin Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, 3014 Bern

**Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen  
Eidgenossenschaft und der Infrastrukturbetreiberin  
Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG für die Jahre 2021–2024**

## *Präambel:*

<sup>1</sup> Diese Leistungsvereinbarung legt die gemeinsam von der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund), vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), und von der Infrastrukturbetreiberin Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG, nachstehend «SBB», für die Jahre 2021–2024 erarbeiteten Ziele und Leistungen für die Sparte Infrastruktur (Geschäftsfeld Netz) fest.

<sup>2</sup> Die mehrjährigen Zielvorgaben und die zwischen dem BAV und der SBB klar getrennten Kompetenzen sollen effiziente unternehmerische Entscheide in einem verlässlichen Rahmen fördern.

<sup>3</sup> Mit dieser Leistungsvereinbarung bestellt das BAV die Leistungen für den Betrieb und zur Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur (Substanzerhalt). Bestellungen von Leistungen in den Bereichen Systemaufgaben, Personenverkehr und Güterverkehr erfolgen mit separaten Vereinbarungen. Die zur Finanzierung der bestellten Infrastrukturleistungen notwendigen Mittel des Bundes werden in einem Zahlungsrahmen für die Jahre 2021–2024 bereitgestellt.

<sup>4</sup> Die Bestellung zur Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur ist auf die separat finanzierten Projekte mit eigener Umsetzungsvereinbarung abgestimmt, namentlich im Rahmen der Grossprojekte ZEB, 4-Meter-Korridor, HGV-Anschluss und STEP sowie im Rahmen der Agglomerationsprogramme mit Finanzierung durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF).

## **1. Abschnitt: Gegenstand, Rechtsgrundlagen und Rahmenbedingungen**

### **Art. 1      Gegenstand**

<sup>1</sup> Diese Leistungsvereinbarung legt im Sinne von Artikel 28 der Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) das Leistungsangebot und die dafür vorgesehenen Abgeltungen an die SBB für die Jahre 2021–2024 verbindlich fest.

<sup>2</sup> Das Leistungsangebot beruht auf der verbindlichen und rechtsgültig unterzeichneten, über die elektronische Schnittstelle Webinterface Daten Infrastruktur (WDI) [www.bav.admin.ch/wdi](http://www.bav.admin.ch/wdi) übermittelten und vom BAV am 23.12.2020 angenommenen Offerte der SBB nach Artikel 27 KPFV.

<sup>3</sup> Widersprechen sich einzelne Bestimmungen dieser Leistungsvereinbarung, einschliesslich der mit WDI übermittelten Offerte und der Anhänge gemäss Artikel 28, so gehen die Bestimmungen der Leistungsvereinbarung der Offerte vor.

### **Art. 2      Rechtsgrundlagen**

Die wesentlichen anwendbaren Rechtsgrundlagen sind:

- a. das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) und subsidiär dazu das Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009 (PBG; SR 745.1) sowie das Obligationenrecht (OR; SR 220);
- b. das Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 (BIFG; SR 742.140);
- c. die Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120);
- d. die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122);

- e. die Verordnung des BAV vom 14. Mai 2012 über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4);
- f. das Subventionsgesetz vom 5. Oktober 1990 (SuG; SR 616.1);
- g. das Gütertransportgesetz vom 25. September 2015 (GüTG; SR 742.41, BBl 2015 7279);
- h. das Bundesgesetz vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB; SR 172.056.1);
- i. die Verordnung vom 12. Februar 2020 über das öffentliche Beschaffungswesen (VöB; SR 172.056.11);
- j. die Verordnung des UVEK vom 18. Januar 2011 über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221);
- k. das Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (BehiG; SR 151.3);
- l. die Verordnung vom 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34);
- m. die Verordnung des UVEK vom 22. Mai 2006 über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342);
- n. die Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV; SR 742.141.1);
- o. das Geoinformationsgesetz vom 5. Oktober 2007 (GeolG, SR 510.62);
- p. die Geoinformationsverordnung vom 21. Mai 2008 (GeoIV, SR 510.620);
- q. das Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG, SR 742.31).

### **Art. 3 Rahmenbedingungen**

Die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Festlegung der gegenseitigen Leistungen sind:

- a. Trassenpreise, deren Höhe sich nach der per 1. Januar 2021 revidierten NZV sowie nach der NZV-BAV bestimmt; für die gesamte Dauer der Leistungsvereinbarung wird insbesondere von den folgenden Bestimmungen ausgegangen:
  - 1. Deckungsbeitrag regionaler Personenverkehr: 8 Prozent des massgeblichen Verkehrserlöses;
  - 2. Deckungsbeitrag Personenfernverkehr und Autoverlad gemäss jeweiligen Konzessionsbestimmungen;
  - 3. die Abgabe von Energie an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) darf im Buchungskreis Infrastruktur Netz weder ungedeckten Kosten verursachen; noch einen Gewinn erzeugen; der in der NZV-BAV festgelegte Preis pro kWh berücksichtigt dementsprechend den Preis ab Unterwerk für Wechselstrom;
- b. weitere finanzielle Rahmenbedingungen:
  - 1. Die Ausgleichszahlungen von SBB Immobilien an SBB Infrastruktur (Netz) betragen gemäss den Strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB 2019-2022 jährlich 150 Millionen Franken.
  - 2. Die Vorteilsanrechnung ZVV erfolgt jährlich zu 45.0 Millionen Franken.
  - 3. Bei Schäden durch Naturereignisse richtet der Bund, gestützt auf Artikel 59 EBG sowie die Artikel 39–41 KPFV, Finanzhilfen aus. Aufgrund dieser Finanzhilfen sind die Infrastrukturbetreiberinnen gehalten, auf den Abschluss von entsprechenden Versicherungen für die dem Netzzugang dienende Infrastruktur nach Artikel 62 Absatz 1 EBG zu verzichten. Leistungen öffentlicher Versicherungen werden bei der Bemessung der Finanzhilfe berücksichtigt.

## **Art. 4 Abgrenzung der Finanzierungen**

<sup>1</sup> Über diese Vereinbarung gewährt der Bund für die Jahre 2021–2024 folgende finanzielle Mittel für die Infrastruktur, wie sie in Artikel 62 Absatz 1 EBG definiert ist:

- a. Abgeltungen für die geplanten ungedeckten Betriebskosten (Betriebsführung und Unterhalt) der Erfolgsrechnung ohne Abschreibungen, einschliesslich der aus diesen Abgeltungen geschuldeten Mehrwertsteuer;
- b. Abgeltungen in der Höhe der effektiven ordentlichen Abschreibungen inkl. Restbuchwerte und der nicht aktivierbaren Kosten der Investitionsrechnung (NAI), abzüglich der in den NAI gebuchten A-Fonds-perdu-Beiträge Dritter und allfälliger Liquidationserlöse, einschliesslich der aus diesen Abgeltungen geschuldeten Mehrwertsteuer;
- c. zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen für den Substanzerhalt nach Artikel 5 Absatz 1 KPFV, der die Abschreibungen und die nicht aktivierbaren Kosten übersteigt.

<sup>2</sup> Nicht Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Gewährung von Mitteln für Infrastrukturausbauten, die über Umsetzungsvereinbarungen nach Artikel 48f EBG sichergestellt werden.

<sup>3</sup> Investitionen in private Anlagen des Schienengüterverkehrs (Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleise) sowie in Agglomerationsprojekte, die der Bund über eine Sonderfinanzierung unterstützt, dürfen nicht mit zusätzlichen Mitteln aus dieser Vereinbarung finanziert werden.

<sup>4</sup> Für die Finanzierung von Bau, Betrieb und Instandhaltung in Bahnhöfen mit Umsteigebeziehungen ist Artikel 35a EBG massgebend. Die SBB verpflichtet sich, ihre Planung frühzeitig mit den weiteren Betroffenen abzustimmen und die im Gesetz vorgesehenen Finanzierungsvereinbarungen abzuschliessen. Dabei steht die Optimierung der Umsteigebeziehungen zwischen der Eisenbahn und anderen öffentlichen, aber auch privaten Verkehrsmitteln und dem Langsamverkehr im Zentrum.

<sup>5</sup> Für die Abgrenzung der Infrastruktur im Einzelnen ist Artikel 13 massgebend.

<sup>6</sup> Systemaufgaben, die der Bund gemäss Artikel 13 über eine separate Vereinbarung unterstützt, dürfen nicht mit zusätzlichen Mitteln aus dieser Vereinbarung finanziert werden.

## **2. Abschnitt: Strategische Stossrichtungen und Hauptziele**

### **Art. 5 Zielsetzungen und Messung der Zielerreichung**

Die Hauptziele und die Messung der Zielerreichung orientieren sich an folgenden strategischen Stossrichtungen: Gewährleistung der Sicherheit, langfristiger Werterhalt der Infrastruktur, hohe Produktivität und Effizienz, Gewährleistung der Verfügbarkeit und der Qualität des Netzes sowie optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten. Die SBB wendet den VöV-Branchenstandard bei den Hauptzielen an und misst deren Erreichung mit Kennzahlen. Die Berichterstattung über die Zielerreichung richtet sich nach Artikel 23.

### **Art. 6 Gewährleistung der Sicherheit**

Die SBB passt das Sicherheitsniveau ihrer Anlagen zielgerichtet an die Entwicklung der geltenden technischen Normen und Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnwesen an und legt die Prioritäten so fest, dass unter Berücksichtigung des wirtschaftlich und finanziell Tragbaren sowie sämtlicher Risiken, die mit dem Betrieb der Bahninfrastruktur verbunden sind, die Sicherheit gewährleistet ist. Insbesondere bedeutet das:

- a. Ein hoher Schutz vor Zugskollisionen und Entgleisungen und die Informationssicherheit der zum Betrieb notwendigen Systeme sind gewährleistet.
- b. Die Sicherheit im Bereich des Zugangs zu den Perrons und des Aufenthalts auf diesen ist gewährleistet.

- c. Die Sicherheit des Personals, insbesondere im Bereich von Arbeitsstellen, ist gewährleistet.
- d. Die für nicht gesetzeskonforme Bahnübergänge bewilligten Sanierungsmassnahmen werden innerhalb eines Jahres ab Rechtskraft der Verfügung umgesetzt.

## **Art. 7 Langfristiger Werterhalt der Infrastruktur**

<sup>1</sup> Die SBB sichert den langfristigen Werterhalt der Infrastruktur systematisch mit einer zielgerichteten und geeigneten Substanzerhaltungsstrategie:

- a. Bei der Umsetzung ihrer Substanzerhaltungsstrategie, basierend auf Produktlebenszyklen, strebt die SBB an, eine wirtschaftlich optimale Nutzungsdauer der Anlagen unter Berücksichtigung der Interessen der Kunden zu erreichen.
- b. Die SBB setzt ihre Substanzerhaltungsstrategie so um, dass der Ziel-Netzzustand langfristig erreicht und erhalten werden kann.
- c. Basierend auf ihrer Substanzerhaltungsstrategie gewährleistet die SBB eine hohe Planungssicherheit des Investitionsbedarfs und aktualisiert die Planung kontinuierlich.
- d. Die SBB stimmt Substanzerhalt, Ausbau und Angebotsplanung stets aufeinander ab und nimmt notwendige konzeptionelle oder strategische Anpassungen koordiniert und in Abstimmung mit dem BAV vor. Nebst dem Netznutzungskonzept führt die SBB zusätzlich für jede Strecke ein Streckenkonzept, das:
  - mindestens die zulässigen Zuglängen, die Perron-Nutzlängen, Einschränkungen der autonomen Benutzbarkeit der Publikumsanlagen und die Streckenkapazität im Soll- sowie im Istzustand aufzeigt;
  - die Funktionalitäten und Kapazitäten für die im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene verzeichneten Anlagen enthält.

<sup>2</sup> Die Einhaltung der Substanzerhaltungsstrategie, das heisst die Nachhaltigkeit der Investition, wird durch die SBB für jedes Projekt beurteilt und dokumentiert.

## **Art. 8 Hohe Produktivität und Effizienz**

Die SBB steigert die Produktivität in der Bewirtschaftung der Infrastruktur und gewährleistet einen nachhaltigen und effizienten Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen. Sie erhöht die Effizienz der vom Bund gewährten Subventionsmittel wie folgt:

- a. Die SBB setzt ihre Anlagenstrategien unter Berücksichtigung der Interessen der Kunden so um, dass sie kontinuierlich die Effizienz (Kosten-Leistungs-Verhältnis) der in Betrieb und Substanzerhalt eingesetzten Finanzmittel erhöht.
- b. Die SBB gewährleistet mit ihren Anlagenstrategien einen nachhaltigen und effizienten Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen und optimiert dabei die Investitions- und Folgekosten für die Infrastruktur.
- c. Die SBB sucht die Zusammenarbeit mit anderen ISB, um bei Bedarf das erforderliche Knowhow sicherzustellen oder zu nutzen oder um Beschaffungen, operative Tätigkeiten oder andere Projekte gemeinsam durchzuführen.
- d. Gemäss Artikel 10 Absatz 3 EBV erwartet der Bund, dass die ISB für einen energieeffizienten Betrieb sorgen, insbesondere die Energieverluste der Infrastruktur vermindern, die Energieeffizienz der Gebäude steigern sowie energieeffiziente Fahrzeuge nutzen. Im Rahmen der anstehenden Projekte soll immer angestrebt werden, den Wirkungsgrad zu verbessern und den Anteil erneuerbarer Energie zu erhöhen.

## **Art. 9 Gewährleistung der Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes**

Die SBB gewährleistet unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit auf folgende Weise eine hohe Leistungsfähigkeit, Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes und der Anlagen, sodass die Nutzung des gesamten schweizerischen Schienennetzes optimiert werden kann:

- a. Die SBB sorgt für die Einhaltung und Verbesserung der Interoperabilität gemäss den für ihre Infrastruktur geltenden Anforderungen. Sie fördert im Rahmen ihrer Erneuerungs- und Ausbauprogramme die Interoperabilität mit den Infrastrukturen anderer ISB im In- und Ausland und schafft optimale Übergangsverhältnisse.
- b. Die SBB gewährleistet eine hohe Verfügbarkeit der Anlagen und eine möglichst stabile Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Produktivität und Effizienz im Betrieb und Substanzerhalt. Zur Verbesserung der Reaktionsfähigkeit und zur Reduktion der Interventionszeiten arbeitet sie eng mit den EVU zusammen und schafft diskriminierungsfreie Möglichkeiten für den Austausch von Personal.
- c. Die Priorität in der Betriebsführung wird auf die Sicherstellung der Reiseketten gelegt. Im Störfall hat die Gewährleistung des Betriebs Vorrang vor der Pünktlichkeit des einzelnen Zuges. Der Güterverkehr wird sinngemäss gleichbehandelt.
- d. Die Frist zur Umsetzung des BehiG betreffend die baulichen Anpassungen der Infrastruktur (bis Ende 2023) wird unter Anwendung der "Planungsanweisung BehiG" des BAV und im Rahmen der Verhältnismässigkeit eingehalten.
- e. Die Anlagen für den Bahnzugang weisen eine angemessene Qualität auf.
- f. Die regelmässig auf dem Netz der SBB verkehrenden EVU, die Besteller im konzessionierten Personenverkehr und die Güterverkehrsbranche werden diskriminierungsfrei in die Planungsprozesse zur Dimensionierung der Anlagen einbezogen. Dabei sind die Ergebnisse der Bedarfsprüfung sowohl für den Personenverkehr wie auch für den Güterverkehr im Rahmen des Planungsprozesses gleichermassen zu berücksichtigen. Dies gilt in gleicher Weise für die Planung der Intervalle für den Substanzerhalt.

## **Art. 10 Optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten**

Die SBB gewährleistet einen diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur und sorgt wie folgt für die optimale Zuteilung der Kapazitäten:

- a. Die SBB stellt der Trassenvergabestelle die für eine optimale Zuteilung der Kapazitäten erforderlichen Grundlagen zur Verfügung.
- b. Die SBB macht die für den Netzzugang relevanten technischen Parameter der Infrastrukturanlagen sowie die gesicherten Kapazitäten auf den einzelnen Strecken nach den aktuellen Netznutzungsplänen auf dem Internet zugänglich.

## **3. Abschnitt: Standards**

### **Art. 11 Einzuhaltende Standards**

<sup>1</sup> Die SBB baut und erhält ihre Infrastruktur gemäss den geltenden gesetzlichen Anforderungen und Normen. Projekte, die wegen hoheitlichen Vorgaben nur mit erheblichen Mehrkosten realisiert werden können, sind vorgängig mit dem BAV abzusprechen; dabei sind Alternativen im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 EBV aufzuzeigen. Überdies gelten insbesondere die nachfolgenden Vorgaben generell.

<sup>2</sup> Investitionen in Kreuzungsstellen sind auf eine nutzbare Länge von mindestens 220 m auszulegen. An Haltepunkten ist jedes Gleis mit Publikumsanlagen zu versehen, ausser es dient ausschliesslich Regelkreuzungen mit Schnell-, Dienst- oder Güterzügen. Die vorzuhaltende Perronlänge richtet sich jeweils nach dem Streckenkonzept (Art. 7 Abs. 1 Bst. d) oder den im

Netznutzungskonzept vorgesehenen Zugslängen. Wo diese Standards hohe Kosten verursachen und eine Nutzung bis zum Lebensende der Anlage unwahrscheinlich ist, kann das BAV zusammen mit der SBB im Voraus festlegen, dass auf die Anforderung verzichtet wird.

<sup>3</sup> Der Biodiversität wird bei der Erneuerung und dem Unterhalt der Bahninfrastruktur im Sinne des vom Bundesrat am 6. September 2017 verabschiedeten Aktionsplans Strategie Biodiversität Schweiz (AP SBS) Rechnung getragen. Gefährdete Arten und deren Lebensräume sind gemäss dem AP SBS mit geeigneten Massnahmen zu erhalten und zu fördern. Die Durchlässigkeit für Wildtiere, Kleintiere und Kleinsäuger wird durch die Sanierung oder die Ergänzung bestehender Durchlässe und die Erstellung von Wildtierüberführungen oder -unterführungen verbessert. Mindestens 20 Prozent der Grünflächen (exkl. Ersatzmassnahmen) auf Arealen der Bahn sind mittelfristig naturnah zu gestalten und entsprechend zu pflegen. Biodiversitätsschwerpunkte sollen erhalten, bei Bedarf erstellt und regional vernetzt werden. Auf den Grünflächen werden zweckmässige Kontroll- und Bekämpfungsmassnahmen gegen invasive gebietsfremde Arten umgesetzt. Der Einsatz von Herbiziden (Glyphosat) wird minimiert, risikoarme Alternativen werden bevorzugt. Die Anlagenbeleuchtung wird mit dem Ziel einer minimalen Störung von Mensch und Natur sowie zur Förderung der Nachtdunkelheit optimiert. Weiter gilt Tragwerke von Übertragungsleitungen sowie Fahrleitungsanlagen sind so auszugestalten, dass Vögel auf diesen keine Erd- oder Kurzschlüsse auslösen können. Es gilt die BAV-Richtlinie «Vogelschutz bei Fahrleitungsanlagen und bei auf Fahrleitungstragwerken installierten Übertragungsleitungen».

<sup>4</sup> Die weitere Umsetzung von ETCS / GSM-R hat basierend auf den Vorgaben der Systemführerin ETCS resp. GSM-R zu erfolgen. Die Umsetzung muss abgestimmt sein mit der ERTMS-Strategie des BAV.

<sup>5</sup> Die SBB stellt den Betrieb des Streckennetzes mit ETCS Level 1 Limited Supervision bzw. Level 2 sicher. Sie stellt den Erhalt des dafür erforderlichen Knowhows sicher und trägt die Verantwortung für die technische und betriebliche Abstimmung zwischen den ISB und den EVU.

<sup>6</sup> Die Einhaltung der Umweltgesetzgebung wird bei der Erneuerung und dem Unterhalt der Bahninfrastruktur überprüft und die notwendigen Massnahmen zum Schutz der Umwelt werden umgesetzt (z. B. Massnahmen zum Schutz vor Baulärm oder zum Schutz der Gewässer).

## **4. Abschnitt: Beschreibung der zu erbringenden Leistungen**

### **Art. 12 Zu betreibende Infrastruktur**

<sup>1</sup> Die von der SBB nach dieser Vereinbarung zu betreibende Infrastruktur nach Artikel 62 EBG bezieht sich auf die nach Artikel 10 KPFV konzessionierten Strecken (exkl. der Betriebsführung im Aaretal und Oberwallis gemäss Vertrag mit der BLS Netz AG).

<sup>2</sup> Die SBB kann im Auftrag Dritter weitere Strecken betreiben. Die Abgeltung für den Betrieb dieser Strecken ist nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.

<sup>3</sup> Veränderungen im Grundstückbedarf sind hinsichtlich zukünftiger bahnbetrieblicher Nutzung zu prüfen. Dem BAV sind Veräusserungen von Grundstücken der Sparte Infrastruktur zur Genehmigung zu unterbreiten.

– eine bahnbetriebliche Nutzung aufweist;

– im Umfeld eines nicht BehiG-konformen Bahnhofs liegt;

– als potentieller Ersatzstandort für Abstellanlagen in Frage kommt (Fläche >5000m<sup>2</sup>).

Das BAV teilt dem Unternehmen das Resultat der Überprüfung in der Regel innerhalb von 30 Arbeitstagen nach Erhalt der vollständigen Unterlagen mit. Streitigkeiten werden nach Artikel 51a EBG geregelt.

<sup>4</sup> Die SBB erhält die Anlagen für den Güterverkehr gemäss den Festlegungen und Verzeichnissen des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene in ihrer Funktion und Kapazität. Es plant die Weiterentwicklung dieser Anlagen unter Berücksichtigung der Interessen der Nutzer, der Kantone und Gemeinden. Dem wirtschaftlichen Bahnzugang für die Verloader ist besondere Beachtung zu schenken. Eine Schliessung oder eine Anpassung der Kapazität oder Funktionalität ist nur in Absprache mit dem BAV sowie unter der Voraussetzung möglich, dass sie dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene nach Artikel 3 GÜTG entspricht.

<sup>5</sup> Führen Projekte des Substanzerhalts oder andere Massnahmen der SBB zu einer Veränderung der Nutzungsmöglichkeiten der Infrastruktur, so beurteilt die SBB deren Kompatibilität mit dem bestehenden und geplanten Verkehrsangebot, insbesondere künftigen Angebotskonzepten (STEP-Ausbauschritte). Sie unterbreitet ihre Beurteilung dem BAV zur Prüfung. Als Veränderung der Nutzungsmöglichkeiten gelten namentlich die Aufhebung von Kreuzungsstellen und Spurwechseln sowie die Reduktion der Perronnutzlänge, der Auswechlänge, der verfügbaren Perrongleise, der Annahme- und Formationsgleise, der zulässigen Achslasten und Zuglängen, des Lichtraumprofils, der Zugfolgezeit, der Abstellkapazitäten und die Verlängerung der Umsteigewege.

<sup>6</sup> Die SBB stellt dem BAV Geodaten über die Infrastruktur zur Verfügung. Dazu gehören die Daten für den Geobasisdatensatz Nr. 98 gemäss Anhang 1 GeoIV.

<sup>7</sup> Die Rangierbahnhöfe nach Artikel 5 NZV-BAV und Anhang 5 des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene sind in der Bestellung enthalten. Eine allfällige Überprüfung der Zahl der notwendigen Rangierbahnhöfe und von deren Ausgestaltung erfolgt nach den im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene festgelegten Prozessen.

### **Art. 13 Abgrenzung der bestellten Leistungen**

<sup>1</sup> Die Abgrenzung der Infrastruktur richtet sich nach den Artikeln 62 und 64 EBG. Das heisst insbesondere, dass folgende Leistungen bei der SBB im Rahmen dieser Vereinbarung weder direkt noch indirekt ungedeckte Kosten verursachen dürfen:

- a. Distribution von Fahrausweisen;
- b. Bau, Betrieb und Unterhalt von Anlagen zur Stromerzeugung;
- c. Bau, Betrieb und Unterhalt von Anlagen zur Wasser- oder 50-Hz-Stromversorgung, soweit diese über den Eigenbedarf hinausgeht;
- d. Investitionen sowie Unterhalt und Betrieb von Kundeninformationsanlagen bei der Infrastruktur, die über den mit dem BAV erarbeitenden Standard hinausgehen und nicht die Systemaufgaben zur Kundeninformation nach Absatz 2;
- e. Bau und Betrieb von Anlagen für den Busverkehr sowie für den privaten Strassenverkehr (z. B. Park&Ride-Anlagen);
- f. Bau und Betrieb von KV-Umschlagsanlagen und von Anschlussgleisen nach GÜTG;
- g. Serviceleistungen nach Artikel 23 NZV für EVU;
- h. anteilige Übernahme von Aufgaben (Kosten), die nicht im Zusammenhang mit der Sparte Infrastruktur stehen;
- i. Vorfinanzierungen von Investitionen;
- j. die schweizweite Netzplanung sowie der Bau, Betrieb und Erhalt der 132kV/16,7-Hz-Bahnstromversorgung für das Normalspurnetz;
- k. Versicherungsprämien für Naturschäden, ausgenommen obligatorische kantonale Gebäudeversicherungen.

<sup>2</sup> Ausserhalb dieser Vereinbarung bestellt das BAV bei der SBB über das Netz der SBB hinausgehenden Leistungen (Systemaufgaben). Über die vorliegende Vereinbarung dürfen ausser den durch die SBB direkt zu tragenden Kosten, keine weiteren Kosten finanziert werden. Gemäss den separaten Verträgen zwischen dem BAV und der SBB erbringt die SBB folgende separat finanzierte Leistungen:

1. Sie sammelt und publiziert Daten der Kundeninformation des öffentlichen Verkehrs und zur Vernetzung von Verkehrsangeboten (Soll-, Prognose- und Ist-Fahrplandaten). Für die Periode 2021-24 sind befristet auch Aufgaben enthalten, die schrittweise eine bessere Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Mobilitätsangeboten beinhalten.
2. Sie erbringt die Leistungen als Systemführerin ETCS für das Normalspurnetz.
3. Sie erbringt die Leistungen als Systemführerin GSM-R für das gesamte Schweizer Schienennetz.
4. Sie erbringt die übergeordneten Aufgaben im Bereich TSI TAF/TAP.
5. Sie baut, betreibt und erhält die für die Bahnstromversorgung 16,7 Hz erforderlichen Unterwerke und Frequenzumformer sowie das Fahrstromleitsystem und Energiemesssystem.

## **5. Abschnitt: Finanzieller Rahmen**

### **Art. 14 Subventionen**

<sup>1</sup> Der Bund gewährt der SBB für die Jahre 2021–2024 die in Artikel 16 Absatz 1 festgelegten Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge, welche dem Planungsstand bei Abschluss der vorliegenden Vereinbarung entsprechen. Der effektive Mittelbedarf wird durch die ISB im WDI unter Berücksichtigung der Bestimmungen gemäss Artikel 15, 17 und 26 laufend aktualisiert. Massgebend bei der Festlegung des finanziellen Rahmens während der Laufzeit dieser Vereinbarung sind stets die gültigen und vom BAV angenommenen Eingaben im WDI.

<sup>2</sup> Die SBB meldet nach Artikel 25 KPFV jeweils bis Ende November den effektiven oder den bis Ende Jahr geschätzten Abschreibungsaufwand und die nicht aktivierbaren Investitionskosten (Direktabschreibungen der Investitionsrechnung NAI), abzüglich der A-Fonds-perdu-Beiträge Dritter und allfälliger Liquidationserlöse, einschliesslich der aus diesen Abgeltungen geschuldeten Mehrwertsteuer. Entsprechend erfolgt durch das BAV die Aufteilung der Investitionsbeiträge auf Abschreibungsabgeltung und Darlehen in Form eines Schreibens bis Ende Januar des Folgejahres. Das BAV-Schreiben ist von den ISB zu bestätigen. Die Abschreibungsabgeltung ist ohne Einfluss auf Gewinn/Verlust und basierend auf den effektiv angefallenen Kosten zu verbuchen. Korrekturen bei den Darlehen sind im folgenden Geschäftsjahr zu bilanzieren.

### **Art. 15 Einsatz der verfügbaren Investitionsmittel**

<sup>1</sup> Grundlage für die Investitionsbeiträge ist die angenommene Offerte im WDI mit den finanziellen und terminlichen Angaben gemäss Investitionsplan der SBB. Dabei wird vorausgesetzt, dass die SBB bei den Investitionen die geltenden Normen und Regeln einhält und wo erforderlich über eine rechtskräftige Baubewilligung verfügt.

<sup>2</sup> Die vom BAV im WDI angenommene Projektliste der mittelfristigen Investitionsplanung ist verbindlich. Der Investitionsplan ist mindestens jährlich zu aktualisieren. Anpassungen der Projektliste und der Prioritätenordnung erfordern die Zustimmung des BAV im WDI. Die SBB ist ermächtigt, innerhalb einer Anlagengattung nach RTE 29900 und gattungsübergreifend die Prioritätenordnung der Projekte zu ändern. Signifikante Abweichungen grösser +/- 10 Prozent oder grösser als 25 Millionen Franken zwischen den Anlagengattungen werden jedoch unter Rücksprache mit dem BAV vorgenommen.

<sup>3</sup> Die für SR 4.0 reservierten Mittel dürfen nur soweit verwendet werden, als sie vom BAV freigegeben sind.

<sup>4</sup> Die aus dem Denkmalschutz resultierenden Mehrkosten gegenüber einer optimierten Standard-Bauweise sind separat auszuweisen. Die Sicherheit und alle gesetzlichen Auflagen müssen auch bei Einhaltung von Vorgaben des Denkmalschutzes gewährleistet sein.

<sup>5</sup> Die Projektierung der Optionen kann mit den Mitteln aus dieser Vereinbarung finanziert werden. Für die Finanzierung der baulichen Ausführung der Optionen ist eine Repriorisierung der Investitionen im WDI oder ein Nachtrag zu dieser Vereinbarung erforderlich.

<sup>6</sup> Das BAV und die SBB haben sich auf die Realisierung folgender Erweiterungsinvestitionen nach altem Recht mit einem Mittelbedarf aus dem Zahlungsrahmen für die Jahre 2021–2024 von insgesamt 34 Millionen Franken verständigt:

Projekt	Nutzen	Gesamtkosten (Mio. Fr.)	Nettokosten LV (Mio. Fr.) (abzüglich Beiträge Dritter)			
		total brutto	total netto	bis 2020	LV 21-24	ab 2025
2. Rheinbrücke Basel	Kapazitätsengpass beseitigen GV, FV, RV	56.25	56.25	38.58	0.70	16.97
Bahnhof Giubiasco, Verlängerung Gleis 36	Entschärfung Knotenkonflikt	46.87	46.87	45.63	1.24	0
Lausanne Paleyres Verlängerung Abstellanlage inkl. zusätzliches Abstellgleis aus 2. ZV LV 2011-2012	Kapazitätssteigerung Knoten Lausanne	38.53	25.49	22.58	2.91	0
Renens, Verbesserung Zugang zur Bahn	Verbesserung Personenfluss	80.17	24.64	20.87	3.77	0
Lausanne–Vevey Profilanpassungen	Kapazitätssteigerung GV, FV, RV	10.08	7.28	3.15	4.12	0
ca. 10 weitere Projekte < 10 Mio. inkl. Korrektur ARUBA Eppenbergtunnel	Diverse leistungssteigernde Massnahmen sowie diverse Vorprojekte	1030.17	165.02	156.00	9.02	0
Altdorf	Perronverlängerung	55.14	49.08	36.93	12.15	0
<b>Total</b>		<b>1317.21</b>	<b>374.64</b>	<b>323.75</b>	<b>33.91</b>	<b>16.97</b>

## Art. 16 Finanzieller Rahmen LV 2021–24 SBB

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbestellung in dieser Leistungsvereinbarung beruht auf der vom BAV im WDI angenommenen Offerte vom 23.12.2020. Alle Beträge sind in Millionen Franken.

	2021	2022	2023	2024	Total
Betriebsabgeltung	260	230	207	181	<b>878</b>
Investitionsbeitrag	1'780	1'728	1'546	1'544	<b>6'598</b>
<b>Total</b>	<b>2'040</b>	<b>1'958</b>	<b>1'753</b>	<b>1'725</b>	<b>7'476</b>

<sup>2</sup> Von den gemäss Absatz 1 verfügbaren LV-Mitteln sind 346 Millionen für SmartRail 4.0 reserviert.

<sup>3</sup> Zurzeit sind für die SBB Optionen von 612 Millionen Franken vorgesehen (Grundbedarf 300 Mio.; SmartRail 4.0 312 Mio.).

<sup>4</sup> Die Teuerung ist in den oben genannten Beiträgen enthalten und wird nicht separat ausgewiesen. Die Betriebsabgeltungen und die in den Investitionsbeiträgen enthaltenen Abschreibungsabgeltungen gelten als Subventionen, die zu einer Kürzung des Vorsteuerabzugs führen. Zur Berechnung dieser Kürzung wird der Pauschalsatz für die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs angewandt. Die Befreiungen der Mehrwertsteuer werden nach den geltenden Rechtsgrundlagen abgewickelt.

## **Art. 17      Auszahlung der Beiträge**

<sup>1</sup> Die in dieser Vereinbarung festgelegten Beiträge nach Artikel 51b EBG werden monatlich aufgrund des periodisch erstellten Liquiditätsplans (Zahlungsplan im WDI) ausgelöst. Die Auszahlung erfolgt vorbehaltlich des jährlichen Beschlusses der Bundesversammlung über die Entnahmen aus dem Bahninfrastrukturfonds.

<sup>2</sup> Die SBB ist für laufende Aktualisierung ihres Liquiditätsplans (Zahlungsplan) im WDI verantwortlich.

<sup>3</sup> Wenn die liquiden Mittel der Infrastruktur an den Auslösungsdaten voraussichtlich 10 Prozent der durchschnittlich pro Jahr vereinbarten Investitionsmittel übersteigen, muss die SBB den Zahlungsplan über die Auszahlung der verbleibenden Investitionsbeiträge ebenfalls im WDI neu festlegen. Das BAV kann einen höheren Bestand auf dem Investitionskonto zurückfordern. Es kann auf eine Rückzahlung verzichten, wenn das Unternehmen besondere Umstände nachweist (z. B. hoher Anteil an Kunstbauten), die einen höheren Bestand auf dem Investitionskonto begründen.

<sup>4</sup> Die SBB kann beantragen, dass die Beiträge früher ausbezahlt werden, sofern sie nachweisen kann, dass die Zahlungsverpflichtungen die vorhandenen liquiden Mittel übersteigen. In diesem Fall muss die SBB den Plan über die Auszahlung der verbleibenden Investitionsbeiträge ebenfalls neu im WDI festlegen.

## **6. Abschnitt: Bewirtschaftung der Mittel**

### **Art. 18      Bewirtschaftung der Investitionsmittel**

<sup>1</sup> Die SBB bewirtschaftet die Investitionsmittel der Sparte Infrastruktur gesondert von den übrigen Mitteln des Unternehmens. Es führt dafür ein separates Bankkonto (Investitionskonto). Die anfallenden Zinsen, auch aus einer kurzzeitigen Zwischenfinanzierung anderer Sparten sowie bei Verwendung für Anlagen ausserhalb des Netzzugangs gemäss Artikel 62 Absatz 2 EBG, sind als Erlös der Sparte Infrastruktur zu verbuchen.

<sup>2</sup> Nicht verwendete Investitionsbeiträge werden für den Abbau der Verschuldung der Sparte Infrastruktur gegenüber dem Konzern aus Überinvestitionen aus dem ordentlichen Budget und für Substanzerhaltungsmassnahmen verwendet. Das BAV legt zusammen mit der SBB die Verwendung schriftlich fest.

### **Art. 19      Beiträge Dritter**

<sup>1</sup> Die SBB stellt sicher, dass sämtliche vom Gesetz vorgesehenen Beiträge Dritter an eine Finanzierung eingefordert werden. Die SBB reicht dem BAV bis Ende 2021 ihr aktuelles Konzept darüber ein, in welchen Fällen und auf welcher Rechtsgrundlage sie Beiträge Dritter oder Beiträge aus anderen Quellen einfordert. Beiträge Dritter sind im Rahmen der jährlichen LV-Berichterstattung auszuweisen.

<sup>2</sup> Projekte mit finanzieller Beteiligung Dritter nach Art. 58b EBG bedürfen der Absprache mit dem BAV. Für Projekte mit Gesamtkosten von mehr als fünf Millionen Franken muss die SBB eine Finanzierungsvereinbarung mit dem BAV und dem oder den Dritten abschliessen.

## **Art. 20 Mittelverwendung**

<sup>1</sup> Die SBB garantiert, dass die mit dieser Vereinbarung gewährten Mittel ausschliesslich für Investitionen in den Substanzerhalt der abgeltungsberechtigten Infrastruktur nach Artikel 5 Absatz 1 KPFV verwendet werden. Bestehen Zweifel über die Abgrenzung, so entscheidet das BAV.

<sup>2</sup> Bewilligt das BAV der SBB den Einsatz von Investitionsmitteln für Anlagen, die gemäss Artikel 62 Absatz 2 EBG nicht Gegenstand des Netzzugangs sind, so sind diese Mittel gemäss Artikel 15 Absatz 2 ARPV zu verzinsen. Die SBB muss jederzeit in der Lage sein, nachzuweisen, dass die Mieten kostendeckend sind. Fehlbeträge sind primär zulasten anderer Nebengeschäfte, allenfalls zulasten der Sparte Verkehr, zu verbuchen.

## **Art. 21 Ausschreibung und Vergaben**

<sup>1</sup> Die SBB verpflichtet sich, die Aufträge für die mit Mitteln nach Artikel 51b EBG finanzierten Investitionen nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu vergeben.

<sup>2</sup> Da der Bund Mehrheitsaktionär der SBB ist, kommt im Ausschreibungsverfahren grundsätzlich das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) mit dem entsprechenden Rechtsmittelsystem und den Beschwerdemöglichkeiten an die eidgenössischen Rekursinstanzen (Bundesverwaltungsgericht, Bundesgericht) zur Anwendung.

## **7. Abschnitt: Monitoring**

### **Art. 22 Berichterstattung**

<sup>1</sup> Die SBB berichtet dem BAV über den Stand der Zielerreichung und den Projektfortschritt. Der Umfang der Berichterstattung über die Projekte richtet sich nach den Anforderungen gemäss dem VöV-Standard. Insbesondere gibt der Bericht Auskunft darüber, inwiefern die SBB die Mindestanforderungen an das Investitions-Controlling gemäss Branchenstandard erfüllt. Die SBB informiert die betroffenen Kantone über die mit dieser Vereinbarung verbundenen Themen grundsätzlich im Rahmen der Koordination zwischen den Sparten Infrastruktur und Verkehr. Nebst regelmässigen Aussprachen umfasst die Berichterstattung im WDI:

- a. halbjährliche Zwischenberichte zu den Projekten der Risikokategorie A;
- b. unterjährige Meldungen von zu genehmigenden Anpassungen des Investitionsplans (Programmänderungen);
- c. den Jahresbericht per 31. Dezember, der bis spätestens am darauffolgenden 30. April einzureichen ist; dazu gehören insbesondere:
  1. die Datenübermittlung;
  2. der Geschäftsbericht im Entwurf oder in der definitiven Fassung (inkl. Finanzbericht, falls separat geführt);
  3. Berichte zu den Projekten der Risikokategorie A;
  4. der Netzzustandsbericht gemäss der geltenden RTE 29900;
  5. ein Bericht in kompakter Form zur LV-Umsetzung, der Informationen enthält über:
    - i. die wichtigsten Erkenntnisse, basierend auf den übermittelten Daten;
    - ii. die Zielerreichung und die Gründe für Abweichungen vom Zielwert sowie eingeleitete oder einzuleitende Korrekturen und Massnahmen;

- iii. die getroffenen Massnahmen zur Umsetzung des AP SBS im Bereich der Eisenbahnen im Rahmen der Arbeitsgruppe Böschungen (BAFU/BAV/SBB);
  - iv. die getroffenen Massnahmen gemäss AP SBS zum Erhalt und zur Förderung der Biodiversität.
- d. alle vier Jahre – voraussichtlich erstmals 2023 – Angaben zu Belastung und Auslastung der Infrastruktur für die Berichterstattung des Bundesrates an das Parlament nach Artikel 5 Absatz 2 BIFG.

<sup>2</sup> Die SBB stellt dem BAV alle weiteren für eine effektive Steuerung der Infrastrukturfinanzierung erforderlichen Dokumente und Hintergrundinformationen zur Verfügung, insbesondere die Grundzüge der Anlagenstrategie.

<sup>3</sup> Wesentliche Abweichungen hinsichtlich der Zielerreichung oder des Projektfortschritts sind unter Angabe der Gründe und der Ausgleichsmassnahmen zu dokumentieren und dem BAV innert nützlicher Frist im WDI zu melden. Die Bekanntgabe einer negativen Kostenentwicklung (Mehrkosten) bedeutet nicht, dass diese Kostenentwicklung durch das BAV akzeptiert wird. Stellt das BAV fest, dass Kredite nicht eingehalten werden können, und erachtet es die ergriffenen Massnahmen als ungenügend, so nimmt es Kontakt mit der SBB auf und veranlasst die notwendigen Massnahmen.

<sup>4</sup> Die besonderen Bestimmungen für das Controlling von SR 4.0 bleiben vorbehalten

<sup>5</sup> Das BAV teilt der SBB das Resultat der Prüfung des Jahresberichts mit.

#### **Art. 23 Meldepflicht**

Bei einem begründeten Verdacht auf rechtswidrige Handlungen ist das BAV unverzüglich und umfassend in Kenntnis zu setzen. Die Meldepflicht erstreckt sich auch auf Subakkordanten und übrige leistungserbringende Gesellschaften (z. B. Holdinggesellschaften).

#### **Art. 24 Aufbewahrungspflicht**

Die Planungsgrundlagen für die Erstellung dieser Vereinbarung sind zehn Jahre aufzubewahren.

#### **Art. 25 Rechnungslegung**

Grundlage für die Verbuchung sämtlicher Beiträge ist die RKV. Die SBB bestätigt mit Unterschrift, dass die Offerte den Rechnungslegungsgrundlagen entspricht.

### **8. Abschnitt: Anhänge, Inkrafttreten und Geltungsdauer**

#### **Art. 26 Änderungen**

<sup>1</sup> Änderungen richten sich nach Artikel 29 KPFV und können insbesondere unvorhergesehene Ereignisse wie Naturschäden betreffen. Der Bedarf ist nachzuweisen.

<sup>2</sup> Die Auswirkungen von COVID-19 auf die Betriebsabgeltungen 2021–2024 sind in der vorliegenden Fassung noch nicht berücksichtigt.

<sup>3</sup> Bei einer Anpassung der strategischen Ziele des Bundesrates für die SBB 2019–2022 ist die Vereinbarung auf ihre Erfüllbarkeit zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Die Anpassung erfolgt derart, dass die in der vorliegenden Vereinbarung verankerte Interessens- und Pflichtensituation wiederhergestellt wird.

**Art. 27 Anhänge**

Die Eingaben und Dateianhänge im WDI sind Bestandteile dieser Vereinbarung.

**Art.28 Geltungsdauer**

Diese Vereinbarung gilt für die Jahre 2021–2024. Die Bestimmungen über die bedingt rückzahlbaren Darlehen gelten bis zu deren Rückzahlung oder dem Darlehensverzicht.

**Bundesamt für Verkehr**

.....  
Dr. Peter Füglistaler  
Direktor

.....  
Pierre-André Meyrat  
Stv. Direktor

3003 Bern, .....

**Schweizerische Bundesbahnen SBB AG**

.....  
Vincent Ducrot  
CEO

.....  
Peter Kummer  
Leiter Infrastruktur  
Mitglied der Konzernleitung

3014 Bern, .....