



# Leistungsvereinbarung

---

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

das Bundesamt für Verkehr (BAV), 3003 Bern,

und

die Infrastrukturbetreiberin Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, 3014 Bern

**Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG zur Sparte Infrastruktur für die Jahre 2017–2020**

*Präambel:*

<sup>1</sup> Diese Leistungsvereinbarung legt die gemeinsam vom Bund und der Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG (nachstehend „SBB“) für die Jahre 2017–2020 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 der Bund die Leistungen für den Betrieb und zur Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur (Substanzerhalt). Bestellungen von Leistungen in den Bereichen Personenverkehr und Güterverkehr erfolgen mit separaten Vereinbarungen. Die zur Finanzierung der bestellten Infrastrukturleistungen notwendigen Mittel des Bundes werden in einem Zahlungsrahmen für die Jahre 2017–2020 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, HGV-Anschluss und STEP sowie im Rahmen der Agglomerationsprogramme mit Finanzierung des Infrastrukturfonds.

## **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 Division Infrastruktur, Geschäftsfeld Netz der SBB für die Jahre 2017–2020 verbindlich fest.

<sup>2</sup> Das Leistungsangebot beruht auf der verbindlichen und rechtsgültig unterzeichneten Offerte der SBB nach Artikel 27 KPFV vom 30.10.2015 mit Aktualisierungen vom 13.10.2016 auf Basis des Mittelfristplans 2017-2022 (MUP 2017-2022).

<sup>3</sup> Die Offerte der SBB beruht auf dem Stand der Gesetzgebung am 01.01.2016.

<sup>4</sup> Widersprechen sich einzelne Bestimmungen dieser Leistungsvereinbarung einschliesslich der Anhänge gemäss Artikel 25 und der Inhalt der Offerte gemäss Absatz 2, so gehen die Bestimmungen der Leistungsvereinbarung der Offerte vor.

### **Art. 2 Rechtsgrundlagen**

Die wesentlichsten 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 Eisenbahninfrastruktur (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);
- h. das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB; SR 172.056.1);
- i. die Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 11. Dezember 1995 (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 (GeoIG, 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 2017 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: 13,5 Prozent des massgeblichen Verkehrserlöses (gemäss Fernverkehrskonzession Nr. 584 der SBB);
  - 3. die Abgabe von Energie an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) darf in der Sparte Infrastruktur keine ungedeckten Kosten verursachen;
  - 4. Reduktion des Trassenpreises gemäss Verlagerungsbericht 2015.

b. weitere finanzielle Rahmenbedingungen:

1. Die Ausgleichszahlungen von SBB Immobilien an SBB Infrastruktur (Netz) betragen gemäss den Strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB 2015-2018 jährlich 150 Millionen Franken.
2. Die Vorteilsanrechnung ZVV im Umfang von 183.2 Millionen Franken erfolgt für 2017 mit 48.2 Millionen Franken und ab 2018 jährlich zu 45.0 Millionen Franken.
3. Für die Integration von Betrieb und Unterhalt altrechtlich vereinbarter und von den Kantonen mitfinanzierter Bahninfrastruktur werden für die Jahre 2017 bis 2020 insgesamt 8 Millionen Franken über die vorliegende Vereinbarung finanziert (Vereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr, Schweizerische Bundesbahnen und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs vom 14.09.2016).

c. sonstige Rahmenbedingungen:

Die Sanierung der Pensionskasse SBB erfolgt nach dem Konzept gemäss der Änderung vom 18. März 2011 des SBBG.

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

<sup>1</sup> Über diese Vereinbarung gewährt der Bund für die Jahre 2017–2020 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) und Direktabschreibungen der Erfolgsrechnung,
- b. Abgeltungen in der Höhe der effektiven Abschreibungen und der nicht aktivierbaren Kosten der Investitionsrechnung, sowie
- c. zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen für den die Abschreibungen und die nicht aktivierbaren Kosten übersteigenden Substanzerhalt wie er in Artikel 5 Absatz 1 KPFV definiert ist.

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

<sup>3</sup> Investitionen in Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs (KV) und in Anschlussgleise sowie in Agglomerationsprojekte, die der Bund über eine Sonderfinanzierung unterstützt, dürfen nicht mit zusätzlichen Mitteln aus dieser Vereinbarung finanziert werden soweit nicht eine anteilige Finanzierung aus der Leistungsvereinbarung mit dem BAV vereinbart wurde.

<sup>4</sup> Für die Abgrenzung der Infrastruktur im Detail ist Artikel 11 massgebend.

## **2. Abschnitt: Qualitative und quantitative Ziele**

### **Art. 5 Gewährleistung der Sicherheit**

Die SBB passt das Sicherheitsniveau seiner Anlagen zielgerichtet und risikoorientiert an die Entwicklung der geltenden technischen Normen und Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnwesen an unter Berücksichtigung des wirtschaftlich und finanziell Tragbaren. Insbesondere heisst das:

- a. Ein hoher Schutz vor Zugkollisionen und Entgleisungen ist gewährleistet.
- b. Die Sicherheit des Personals, insbesondere im Bereich von Arbeitsstellen, ist im Sinne der Unfallverhütung gewährleistet.
- c. Im Rahmen des Substanzerhalts sind die Anforderungen der Richtlinie des BAV vom 10. August 2009 (Sicherheit bestehender Tunnel) bis Ende 2019 oder bis zum mit dem BAV vereinbarten Termin zu erfüllen. Grundlage dazu ist das von der SBB eingereichte Konzept bzw. die darin angegebenen Massnahmen und Termine unter Berücksichtigung der Beurteilung durch das BAV.
- d. Die Sicherheit der Reisenden, insbesondere im Bereich des Zugangs zu Perrons und des Aufenthalts auf diesen, ist gewährleistet.
- e. Das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) entspricht den aktuellen gesetzlichen Anforderungen. Allfällige Auflagen und Hinweise aus der Sicherheitsgenehmigung sind bearbeitet und termingerecht umgesetzt.

### **Art. 6 Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes**

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

- a. Die regelmässig auf dem Netz der SBB verkehrenden EVU werden diskriminierungsfrei in die Planungsprozesse zur Dimensionierung der Anlagen einbezogen.
- b. Die Ergebnisse der Bedarfsprüfung für den Güterverkehr im Rahmen des Planungsprozesses sind bei der Substanzerhaltungsplanung zu berücksichtigen.
- c. Die hohe Verfügbarkeit der Anlagen und eine möglichst stabile Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Produktivität und Effizienz im Betrieb und Substanzerhalt (z.B. Abwägung zwischen Streckensperrungen versus Unterhalt bei laufendem Betrieb) werden gewährleistet.
- d. Die Anlagen für den Bahnzugang weisen eine angemessene Qualität unter Berücksichtigung der BehiG-Vorgaben auf.

### **Art. 7 Optimale Nutzung der Kapazitäten**

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

<sup>2</sup> Die SBB macht die für den Netzzugang relevanten technischen Parameter der Infrastrukturanlagen sowie die Belegung der einzelnen Strecken nach den aktuellen Netznutzungsplänen auf dem Internet zugänglich.

## **Art. 8 Verbesserung der Interoperabilität**

<sup>1</sup> Die SBB sorgt für die Einhaltung bzw. Verbesserung der Interoperabilität gemäss den für die betreffenden Strecken vorliegenden Anforderungen. Sie fördert im Rahmen ihrer Erneuerungs- und Ausbauprogramme die Interoperabilität mit den Infrastrukturen anderer Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) im In- und Ausland sowie mit den auf diesen Strecken eingesetzten Fahrzeugen und schafft optimale Übergangsverhältnisse.

<sup>2</sup> Investitionen in Kreuzungsstellen sind als erste Planungsannahme auf eine nutzbare Länge von mindestens 220 m auszulegen und mit den Vorgaben der Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) abzustimmen. An Haltepunkten mit ein- und aussteigenden Reisenden ist jedes Gleis mit Publikumsanlagen zu versehen, ausser es dient ausschliesslich Regelkreuzungen mit Schnell-, Dienst- oder Güterzügen. Die vorzuhaltende Perronlänge orientiert sich an Standardlängen. Bei Strecken mit genehmigten Netznutzungskonzepten bzw. Netznutzungsplänen gelten diese. Dort wo diese Standards hohe Kosten verursachen und eine Nutzung bis zum Lebensende der Anlage unwahrscheinlich ist, können BAV und SBB im Voraus festlegen, dass auf die Anforderung verzichtet wird.

<sup>3</sup> Die Konzepte zur Zugbeeinflussung, welche gemäss Richtlinie BAV „Migration von SIGNUM / ZUB zu ETCS L1 LS“ dem BAV eingereicht wurden, sind in Umsetzung oder umgesetzt. Sie werden bei Veränderungen der Rahmenbedingungen überprüft und wo nötig angepasst.

<sup>4</sup> Die SBB hat dem BAV eine Bestandsaufnahme vorzulegen bezüglich Mindestlänge der Gleisfreimeldeabschnitte und eine entsprechende Planung, bis wann die nicht konformen Abschnitte korrigiert werden.

<sup>5</sup> Die SBB sorgt für die Voraussetzungen, damit ab 2025 ETCS Level 2 im Rahmen des vereinbarten Migrationsplanes sukzessive auf das ganze interoperable Streckennetz ausgedehnt werden kann. Sie stellt den Aufbau und Erhalt des dafür erforderlichen Knowhows sicher. Sie rüstet die Strecken gemäss Migrationsplan ETCS Level 2 mit ETCS Level 2 aus und trägt die Verantwortung für die technische und betriebliche Abstimmung zwischen den ISB und den EVU.

<sup>6</sup> Bis Ende 2017 muss auf der nicht interoperablen Strecke Emmenbrücke-Hübeli (Abzw)–Hochdorf ETCS L1 LS für die Fahrt von Normalspurtriebfahrzeugen verfügbar sein.

<sup>7</sup> Die SBB betreibt und entwickelt das GSM-R-Netz Schweiz. Als Systemführerin GSM-R stellt sie die Interoperabilität mit anderen in- und ausländischen Bahnen sicher, prüft und beschafft die infrastrukturseitigen GSM-R-Endgeräte und macht diese den ISB diskriminierungsfrei zugänglich. Sie erarbeitet rechtzeitig die Planung für die Einführung der Nachfolgeneration von GSM-R und stimmt diese mit dem BAV ab.

## **Art. 9 Effizienter Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen**

<sup>1</sup> Die SBB steigert die Produktivität in Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturanlagen und erhöht damit die Effizienz der vom Bund gewährten Subventionsmittel auch auf lange Sicht.

<sup>2</sup> Die SBB verfügt über anerkannte Instrumente, um ihre Anlagenstrategie effektiv umsetzen zu können. Sie steigert die Effizienz mit geeigneten Substanzerhaltungsstrategien und gewährleistet einen nachhaltigen und effizienten Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen. Generell ist bei allen Investitionsentscheidungen die Optimierung der Investitions- und Folgekosten für Infrastruktur und Verkehr anzustreben (Lebenszykluskosten-Analyse).

<sup>3</sup> Die SBB gewährleistet eine hohe Planungssicherheit und aktualisiert die Planung kontinuierlich (rollende Planung). Zudem stimmt sie Substanzerhalt, Ausbau und Angebotsplanung stets aufeinander ab und nimmt allfällig notwendige konzeptionelle oder strategische Anpassungen koordiniert vor.

<sup>4</sup> Die SBB achtet bei der Bewirtschaftung der Infrastruktur darauf, dass die Nutzung der gesamten Schweizer Schieneninfrastruktur optimiert werden kann. Insbesondere sucht sie die Zusammenarbeit mit anderen ISB, um Materialbeschaffungen, Unterhaltsverträge und Energiekäufe gemeinsam zu realisieren.

<sup>5</sup> Gemäss Artikel 10 Absatz 3 EBV erwartet der Bund, dass die SBB für einen energieeffizienten Betrieb sorgt, 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.

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

#### **Art. 10 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 (SBB I-Netz) zur Genehmigung zu unterbreiten, sofern das Grundstück

- 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>).

Sollte das BAV mit der Veräusserung nicht einverstanden sein, teilt das BAV der SBB dies innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt der vollständigen Unterlagen mit. Andernfalls ist die SBB frei, das Grundstück zu verkaufen. Streitigkeiten richten sich nach Art. 51a EBG.

<sup>4</sup> Die SBB erhält die Freiverladeanlagen für den Güterumschlag, welche am 1. Januar 2017 bestehen. Die SBB überprüft periodisch die Zahl der notwendigen Freiverladeanlagen, wobei eine Schliessung nur möglich ist, wenn diese dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene nach Artikel 3 GÜTG entspricht.

<sup>5</sup> Die SBB stellt dem BAV Geodaten über die Infrastruktur zur Verfügung. Dazu gehören die Daten für den Geobasisdatensatz Nr. 98 gemäss Anhang 1 GeolV.

<sup>6</sup> Die folgenden Rangierbahnhöfe der SBB nach NZV-BAV Anhang 3 sind in der Bestellung enthalten: Basel RB, Buchs (SG), Chiasso SM, Lausanne Triage und RB Limmattal. Die SBB überprüft periodisch die Zahl der notwendigen Rangierbahnhöfe im Rahmen des vom BAV geführten Planungsprozesses.

<sup>7</sup> Die SBB ist verantwortlich für die Integration der NEAT-Basisstrecke am Ceneri (voraussichtlich 2020) in ihr Netz. Die Integration umfasst die Planung und die Bereitstellung der für den Betrieb und den Unterhalt notwendigen Prozesse, Betriebsmittel und Anlagen. Sie wird über den NEAT-Gesamtkredit finanziert, während der Bedarf an Mitteln für die Betriebsvorbereitung in dieser Vereinbarung berücksichtigt wird. Dazu gehören die Erarbeitung der nötigen Grundlagen und Konzepte hinsichtlich Trassenpreis, Fahrplan und Network-Statement sowie die Schulungen im Hinblick auf die Inbetriebnahme, soweit sie nicht in das Aufgabengebiet der EVU gehören.

### **Art. 11 Abgrenzung der bestellten Leistungen**

Die Abgrenzung der SBB-Infrastruktur richtet sich nach den Artikeln 62 und 64 EBG. Im Detail heisst dies insbesondere, dass folgende Leistungen beim Geschäftsfeld Netz der Division Infrastruktur der SBB im Rahmen dieser Vereinbarung keine ungedeckten Kosten verursachen dürfen, weder direkt noch indirekt:

- a. Distribution von Fahrausweisen;
- b. Bau, Betrieb und Unterhalt von Anlagen zur Stromerzeugung;
- c. Bau, Betrieb und Unterhalt von Anlagen zur Wasser- und 50-Hz-Stromversorgung, soweit über den Eigenbedarf hinausgehend;
- d. Investitionen sowie Unterhalt und Betrieb von Kundeninformationsanlagen bei der Infrastruktur, welche über den mit dem BAV erarbeitenden Standard hinausgehen und nicht die Systemaufgaben zur Kundeninformation nach Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe b betreffen;
- e. Bau und Betrieb von Anlagen für den Busverkehr sowie für den privaten Strassenverkehr (z.B. Park&Ride);
- 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 dem Geschäftsfeld Netz der Division Infrastruktur stehen;
- i. Vorfinanzierungen von Investitionen;
- j. die schweizweite Stromnetzplanung sowie der Bau, Betrieb und Erhalt der 132kV/16.7-Hz-Bahnstromversorgung für das Normalpurnetz.



## **Art. 12 Systemaufgaben (übergeordnete Aufgaben)**

<sup>1</sup> Das BAV bestellt folgende über das Netz einzelner ISB hinausgehende Leistungen (Systemaufgaben). Die anfallenden Kosten für die Systemaufgaben werden dem beauftragten ISB über diese Leistungsvereinbarung abgegolten:

- a. SBB Infrastruktur erbringt Leistungen für die kurz- bis mittelfristige Fahrplanplanung für die Netze der SBB, BLS und SOB gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der SBB.
- b. SBB Infrastruktur sammelt und publiziert Daten der Kundeninformation des öffentlichen Verkehrs (Soll-, Prognose- und Ist-Fahrplandaten) gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der SBB.
- c. SBB Infrastruktur erbringt die Leistungen als Systemführerin ETCS für das Normalspurnetz gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der SBB.
- d. SBB Infrastruktur erbringt die Leistungen als Systemführerin GSM-R für das gesamte Schweizer Schienennetz gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der SBB.
- e. SBB Infrastruktur erbringt übergeordnete Aufgaben im Bereich TSI TAF/TAP gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der SBB.
- f. SBB Infrastruktur baut, betreibt und erhält die für die Bahnstromversorgung des Normalspurnetzes erforderlichen Unterwerke und Frequenzumformer.

<sup>2</sup> Für die von den Systemaufgaben betroffenen Unternehmen werden ausschliesslich die direkt im jeweiligen Unternehmen anfallenden Kosten sowie die Kosten gemäss den geltenden Nutzungsverträgen über diese Vereinbarung finanziert (Beispielsweise Anbindungskosten, Standortinfrastruktur GSM-R, Grenzbetriebskosten für GSM-R).

## **4. Abschnitt: Finanzieller Rahmen**

### **Art. 13 Subventionen**

<sup>1</sup> Der Bund gewährt SBB Infrastruktur (Geschäftsfeld Netz) für die Jahre 2017–2020 die in Artikel 15 festgelegten Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge.

<sup>2</sup> Die SBB meldet nach Artikel 25 KPFV jeweils Ende Jahr den effektiven bzw. den bis Ende Jahr geschätzten Abschreibungsaufwand und die nicht aktivierbaren Investitionskosten (Direktabschreibungen der Investitionsrechnung). Entsprechend erfolgt die Aufteilung der Investitionsbeiträge auf Abschreibungsabgeltung und Darlehen. Korrekturen aufgrund von ungenauen Schätzungen sind im folgenden Geschäftsjahr zu verbuchen.

### **Art. 14 Einsatz der Investitionsmittel**

<sup>1</sup> Grundlage für die Beiträge des Bundes bilden die finanziellen und terminlichen Angaben in der Offerte vom 30.10.2015 mit Aktualisierungen vom 13.10.2016 (MUP 2017-2022).

<sup>2</sup> Die Projektliste der mittelfristigen Investitionsplanung ist verbindlich. Der Investitionsplan ist jährlich zu aktualisieren und nach den Anlagengattungen dem BAV zusammen mit dem Mittelfristplan (MUP) jeweils per Ende August zur Verfügung zu stellen. Die SBB ist ermächtigt, innerhalb der Anlagengattungen und gattungsübergreifend Projekte zu priorisieren. Signifi-

kante 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 aus dem Denkmalschutz resultierenden Mehrkosten gegenüber einer optimierten Standard-Bauweise sind separat auszuweisen. Die Sicherheit und alle gesetzlichen Auflagen müssen trotz der Vorgaben des Denkmalschutzes gewährleistet sein.

<sup>4</sup> Der Bund und die SBB haben sich auf die Realisierung folgender Ausbauinvestitionen nach altem Recht mit einem Mittelbedarf aus dem Zahlungsrahmen für die Jahre 2017–2020 von insgesamt 233 Millionen Franken verständigt:

Projekt	Nutzen	Gesamtkosten (Mio. Fr.)	Nettokosten LV (Mio. Fr.) (abzüglich Beiträge Dritter)			
			total brutto	total netto	bis 2016	LV 17-20
2. Rheinbrücke Basel	Kapazitätsengpass beseitigen GV, FV, RV	51.9	51.9	38.2	3.1	10.6
Bahnhof Giubiasco, Verlängerung Gleis 36	Entschärfung Knotenkonflikt	54.1	54.1	29.2	24.2	0.7
Lausanne Paleyres Verlängerung Abstellanlage inkl. zusätzliches Abstellgleis aus 2. ZV LV 2011-2012	Kapazitätssteigerung Knoten Lausanne (inkl. LV 2013-2016)	37.4	25.9	1.8	24.1	0
Renens, Verbesserung Zugang zur Bahn	Verbesserung Personenfluss	80.6	24.6	4.9	19.7	0
Lausanne–Vevey Profilanpassungen	Kapazitätssteigerung GV, FV, RV	19.2	15.2	11.5	3.6	0.1
Oberwinterthur, Abstellanlage	Marktbedürfnisse PV (teilweise in Div. VP zur Netzentwicklung)	32.4	31.0	22.3	8.7	0
Durchmesserlinie Zürich, Beitrag an Kostenteiler FV (inkl. vorgezogene Zahlung gemäss 2. ZV zur LV 11-12)	Kapazitätssteigerung FV	407.6	407.6	383.0	24.6	0
ca. 30 weitere Projekte < 10 Mio.	Diverse leistungssteigernde Massnahmen sowie diverse Vorprojekte	376.6	144.8	126.7	18.1	0
Othmarsingen, Mägenwil, Muri, Ausbau Freiamt	Stabilisierung und Optimierung des RV-Angebotes	93.5	24.0	15.2	8.7	0
4m-Korridor Tunnel Crocetto und Coldrerio	Synergie Substanzerhaltung	63.6	32.2	30.6	1.6	0
Zürich Hardbrücke	Verbesserung Personenhdraulik	8.9	8.5	3.3	5.4	0
Rolle	Perronerhöhung und -verlängerung	18.8	4.9	0.6	4.3	0
Givisiez	Projektierung & Ausführung Neue Haltestelle	55.6	51.2	2.0	49.2	0
Altdorf	Perronverlängerung	37.7	32.2	0.9	16.8	14.5
Weinfelden	Perronverlängerung und PU West	28.0	22.8	1.9	20.9	0
<b>Total</b>		<b>1365.9</b>	<b>930.9</b>	<b>672.0</b>	<b>233.0</b>	<b>25.9</b>

## Art. 15 Finanzieller Rahmen für die Infrastruktur des Unternehmens

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbestellung in dieser Leistungsvereinbarung beruht auf einem finanziellen Rahmen für die Jahre 2017–2020 nach unten stehender Aufstellung. Die Mittel werden wie in der aktualisierten Offerte vom 13.10.2016 (Basis MUP 2017-2022) angegeben verwendet. Die Aufteilung der Investitionsbeiträge zwischen Abschreibungsabteilung und Darlehen erfolgt gemäss Artikel 13 Absatz 2.

Jahr	Betriebsabteilung	Investitionsbeiträge	Total
2017	388.5	1495.5	1884.0
2018	361.8	1527.7	1889.5
2019	363.0	1590.6	1953.6
2020	372.0	1540.9	1912.9
Summen	1485.3	6154.7	7640.0

<sup>2</sup> Die genannten Beiträge enthalten auch die Teuerung, die nicht separat ausgewiesen werden muss. Die Betriebsabteilungen und die in den Investitionsbeiträgen enthaltenen Abschreibungsabteilungen nach Artikel 13 Absatz 2 gelten als Subventionen, die zu einer Kürzung des Vorsteuerabzugs führen. Zur Berechnung dieser Vorsteuerkürzung wird der Pauschalsatz für die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs angewandt. Die Befehle der Mehrwertsteuer werden nach den geltenden Rechtsgrundlagen abgewickelt.

<sup>3</sup> Anspruch auf Mittel aus der vom BAV verwalteten Reserve besteht für die SBB für:

a. Fahrbahnunterhalt (Erfolgsrechnung)

Für den Fahrbahnunterhalt werden zusätzliche Mittel mit einem Nachtrag zur LV ausbezahlt, wenn die jährliche Reduktion der drei Messgrössen Anzahl Schienenfehler, Gleisgeometrie und Weichenbauteilfehler zusammen nicht dem Zielwert entspricht und sofern SBB Infrastruktur nachweisen kann, dass zusätzliche Massnahmen (Stopfen, Schleifen, Schienenwechsel, Weichenbauteilwechsel, übrige Instandsetzung, Kleinunterhalt, Störungsbehebung, Überwachung) gegenüber den geplanten Mengen der Offerte vom 30.10.2015 umgesetzt werden. Die Jahreszielwerte basieren auf dem Ist-Wert 2015 (Basis LV-Jahresbericht 2015) und nehmen ab dem 01.01.2017 pro Jahr um 3% ab.

b. Fahrbahnerneuerung (Investitionsrechnung)

Für die Fahrbahnerneuerung werden zusätzliche Mittel mit einem Nachtrag zur LV ausbezahlt, wenn aufgrund von systematischen Nachkalkulationen der Einheitskosten Fahrbahnerneuerung aller Projekte ein Mehrbedarf gegenüber der Offerte vom 30.10.2015 nachgewiesen werden kann und die geplante Menge (Meter) eingehalten wurde.

<sup>4</sup> Mittel aus der vom BAV verwalteten Reserve können von der SBB insbesondere beantragt werden:

- a. für Wiederinstandsetzungen nach Naturereignissen.
- b. für den Bau neuer Anschlussweichen.
- c. für die Verbesserung der Verfügbarkeit, Sicherheit und Compliance-Anforderungen des Bahnnetzes ausserhalb der Anlagengattung Fahrbahn. Basis für die Beantragung von Reservemitteln sind die jährlichen Netzzustandsberichte.

- d. zum Ausgleich von tieferen Trasseneinnahmen, sofern die Differenz zur hinterlegten Planannahme grösser als 2% ist. Basis für die Beantragung von Reservemitteln sind die jährlichen LV-Berichterstattungen.
- e. zum Ausgleich von Mehrkosten oder Mindererlösen infolge geänderter Rahmenbedingungen (z.B. Änderungen behördlicher Vorgaben).
- f. zum Ausgleich von Mehrkosten infolge eingetretener Risiken bei Entwicklungsvorhaben.

<sup>5</sup> Die Zuweisung von Reservemitteln erfolgt mit einem Nachtrag zur LV.

## **Art. 16 Auszahlung der Beiträge**

<sup>1</sup> Die in dieser Vereinbarung festgelegten Beiträge nach Artikel 51b EBG werden monatlich aufgrund des periodisch erstellten Liquiditätsplans ausbezahlt.

<sup>2</sup> Der aktuelle Liquiditätsplan ist mindestens jährlich (per Anfang Jahr) zu liefern.

<sup>3</sup> Wenn die liquiden Mittel der Infrastruktur an den Zahlungsdaten voraussichtlich 10 Prozent der durchschnittlich pro Jahr vereinbarten Investitionsmittel gemäss Artikel 15 Absatz 1 übersteigen, kann das BAV mit der SBB den Plan über die Auszahlung der verbleibenden Investitionsbeiträge neu festlegen. Auf eine Verhandlung kann verzichtet werden, wenn die SBB besondere Umstände nachweist (wie z.B. hoher Anteil an Kunstbauten), welche einen höheren Bestand auf dem Investitionskonto begründen.

<sup>4</sup> Die SBB kann beantragen, dass die Beiträge früher ausbezahlt werden, sofern es nachweisen kann, dass die Zahlungsverpflichtungen die vorhandenen liquiden Mittel übersteigen.

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

### **Art. 17 Bewirtschaftung der Investitionsmittel**

<sup>1</sup> Die SBB bewirtschaftet die Investitionsmittel der Sparte Infrastruktur gesondert von den übrigen Mitteln. Sie 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. Erfüllt die SBB die vorstehenden Bedingungen nicht, ist für die Investitionsmittel der Sparte Infrastruktur ein separates Bankkonto zu führen.

<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 und die SBB legen die Verwendung schriftlich fest.

### **Art. 18 Beiträge Dritter**

Projekte mit finanzieller Beteiligung Dritter bedürfen der Absprache mit dem BAV. Für Projekte mit Gesamtkosten von mehr als fünf Millionen Franken muss die SBB eine trilaterale Finanzierungsvereinbarung mit dem BAV und dem/den Dritten abschliessen.

## **Art. 19 Mittelverwendung**

<sup>1</sup> Die SBB garantiert, dass die mit dieser Vereinbarung gewährten Mittel ausschliesslich für Kosten und Investitionen in den Substanzerhalt der abgeltungsberechtigten Infrastruktur nach Artikel 5 Absatz 1 KPFV verwendet werden. Streitigkeiten richten sich nach Artikel 51a EBG.

<sup>2</sup> Wenn das BAV der SBB bewilligt, Investitionsmittel für Anlagen ausserhalb des Netzzugangs gemäss Artikel 62 Absatz 2 EBG einzusetzen, sind diese Mittel gemäss Artikel 15 Absatz 2 ARPV zu verzinsen. Der Rentabilitätsnachweis dieser Investitionen auf der Basis der vollen Kosten gemäss Artikel 64 Absatz 2 EBG ist jährlich vorzulegen und allfällige Fehlbeträge sind primär zulasten anderer Nebengeschäfte, allenfalls zulasten der Sparte Verkehr, zu verbuchen.

## **Art. 20 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 AG ist, kommt im Ausschreibungsverfahren grundsätzlich das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) mit dem entsprechenden Rechtsmittelsystem bzw. den Beschwerdemöglichkeiten an die eidgenössischen Rekursinstanzen (Bundesverwaltungsgericht, Bundesgericht) zur Anwendung.

## **6. Abschnitt: Monitoring**

### **Art. 21 Berichterstattung**

<sup>1</sup> Die SBB berichtet dem BAV gemäss den als Branchenstandard festzulegenden Grundsätzen im Portfolio-Controlling und nach den unten vereinbarten Modalitäten über den Stand der Zielerreichung. Es informiert die betroffenen Kantone grundsätzlich im Rahmen der Koordination zwischen Infrastruktur und Verkehr. Die Berichterstattung erfolgt:

- a. über regelmässige Aussprachen;
- b. über das ordentliche Monatsreporting von I-Netz der SBB Infrastruktur;
- c. über einen Jahresbericht per 31. Dezember, der bis spätestens am darauffolgenden 30. April einzureichen ist. Der Jahresbericht gibt Auskunft über:
  - i. die allgemeine Geschäftsentwicklung,
  - ii. die Kennzahlen nach Anhang 2,
  - iii. die Kriterien gemäss Artikel 15 Absatz 3 bei Beantragung von Mitteln aus der vom BAV verwalteten Reserve,
  - iv. den Netzzustand gemäss RTE 29900,
  - v. Belastung und Auslastung der Infrastruktur (nur alle vier Jahre für die Berichterstattung an das Parlament),
  - vi. die Mittelverwendung in der Struktur der Anlagengattungen / Mittelherkunft,

- vii. die vereinbarten Ausbauten gemäss Artikel 14 Absatz 4,
  - viii. Projekte mit erheblichen Risiken gemäss Artikel 31 Absatz 5 KPFV
  - ix. den Stand der Umsetzung des BehiG,
  - x. Systemaufgaben,
  - xi. Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsumfrage EVU,
  - xii. die Beteiligung Dritter an Unterhalt, Betrieb und Erneuerung,
- d. über die Ergebnisse der Mittelfristplanung jeweils per Ende August,
- i. Auszug der Mittelfristplanung von SBB Infrastruktur,
  - ii. Investitionsplan in elektronischer Form nach Absprache mit dem BAV,
  - iii. Darstellung der signifikanten Verschiebungen zwischen Anlagengattungen gegenüber dem Vorjahr.

<sup>2</sup> Wesentliche Abweichungen hinsichtlich der Zielerreichung sind unter Angabe der Gründe und der Ausgleichsmassnahmen zu dokumentieren. Stellt das BAV fest, dass Kosten nicht eingehalten werden können und erachtet das BAV die ergriffenen Massnahmen als ungenügend, nimmt es Kontakt mit der SBB auf und veranlasst die notwendigen Massnahmen.

<sup>3</sup> Die SBB stellt dem BAV alle weiteren für eine effektive Steuerung der Infrastrukturfinanzierung erforderlichen Dokumente und Hintergrundinformationen zur Verfügung, insbesondere die Grundzüge der Anlagestrategie.

<sup>4</sup> Das BAV teilt der SBB das Resultat der Prüfung der Jahresberichterstattung mit.

## **Art. 22 Aufbewahrungspflicht**

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

## **Art. 23 Rechnungslegung**

Grundlage für die Verbuchung sämtlicher Beiträge bildet die RKV.

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

### **Art. 24 Änderungen**

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

<sup>2</sup> Bei einer Anpassung der strategischen Ziele des Bundesrates für die SBB 2015–2018 ist die Vereinbarung auf ihre Erfüllbarkeit zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Die Anpassung erfolgt derart, dass die in der vorliegenden Vereinbarung verankerte Interessens- und Pflichtenlage wiederhergestellt wird.

## **Art. 25 Anhänge**

Die folgenden Anhänge sind Bestandteile dieser Vereinbarung:

- a. Mittelfristplanung einschliesslich des Investitionsplans (MUP 2017-2022) gemäss aktualisierter Offerte vom 13.10.2016 (Anhang 1);
- b. Kennzahlen und Zielwerte (Anhang 2);
- c. Details zur Berechnung der Trassenerlöse (Anhang 3).

## **Art. 26 Geltungsdauer**

Diese Vereinbarung gilt für die Kalenderjahre 2017 bis 2020. Die Bestimmungen über die bedingt rückzahlbaren Darlehen gelten bis zu deren Rückzahlung oder dem Darlehensverzicht.

## **Bundesamt für Verkehr**

.....

Dr. Peter Füglistaler

Direktor

Bern, .....

.....

Pierre-André Meyrat

Stv. Direktor

Bern, .....

## **Schweizerische Bundesbahnen SBB AG**

.....

Andreas Meyer

CEO

Bern, .....

.....

Philippe Gauderon

Leiter Infrastruktur

Mitglied der Konzernleitung

Bern, .....