

Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2007–2010

*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 2007–2010 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 Der Bundesrat erlässt gestützt auf diese Leistungsvereinbarung eine Eignerstrategie für die SBB. Die Zielvorgaben der Leistungsvereinbarung werden in der Eignerstrategie ergänzt und konkretisiert.

³ 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 2007–2010 bereitgestellt.

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

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

¹ SR 742.31

² SR 742.101

1. Abschnitt: Zweck und Grundlagen

Art. 1 Zweck

¹ Diese Leistungsvereinbarung legt die gemeinsam von der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB (SBB) für die Jahre 2007–2010 erarbeiteten Ziele fest.

² Sie definiert das vom Bund bei der SBB für die Jahre 2007–2010 bestellte Infrastrukturangebot.

Art. 2 Rechtsgrundlagen

Diese Vereinbarung stützt sich auf Artikel 8 SBBG und die Artikel 49 ff. EBG.

Art. 3 Planungsgrundlagen

Die Bestellung des Infrastrukturangebots beruht auf folgenden Planungsgrundlagen und -annahmen:

a. Trassenpreis:

- Trassenpreissystem gemäss Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122),
- Trassenpreise (Mindestpreis) gemäss den Ausführungsbestimmungen vom 19. August 2005 zur NZV (AB-NZV, SR 742.122.4),
- Deckungsbeitrag im regionalen Personenverkehr auf dem am 17. September 2002 durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) festgelegten Niveau von 14 % des Spartenerlöses,
- Deckungsbeitrag im Personenfernverkehr auf dem am 4. Dezember 2004 durch das BAV festgelegtem Niveau von 8% des Spartenerlöses,
- Abbau der Trassenpreissubventionen im Wagenladungsverkehr gemäss dem vom Parlament genehmigten Entlastungsprogramm 03,
- Deckungsbeitrag im Güterverkehr auf dem am 17. Dezember 2005 von der SBB festgelegten Niveau von 0.52 Rp. pro Nettotonnenkilometer,
- Lärmbonus gemäss dem ab 1. Januar 2004 vom BAV festgelegten Niveau von 1 Rp./Achskilometer für lärmsanierte Fahrzeuge des Personen- und Güterverkehrs; ab dem 1. Januar 2010 sinkt der Lärmbonus für lärmsanierte Fahrzeuge im Personenverkehr auf 0,5 Rp./Achskilometer;

b. weitere finanzielle Rahmenbedingungen:

- Strombezugskosten für SBB Infrastruktur auf dem bestehenden Niveau von 9,5 Rp./kWh (ab Unterwerk),
- Ausgleichszahlung aus dem Bereich SBB Immobilien und dem Zentralbereich an die SBB Infrastruktur: 150 Millionen Franken pro Jahr,

- ZVV-Vorteilsanrechnung: 2007: 38 Millionen Franken, 2008: 39 Millionen Franken 2009: 40 Millionen Franken und 2010: 41 Millionen Franken (Akontozahlungen),
 - pauschale Reduktion der Vorsteuerkürzung: 3,5 % für die Jahre 2007–2010;
- c. sonstige Planungsannahmen:
- Die Planungen der SBB beruhen auf der Annahme, dass im Zeitraum der LV 07–10 eine Lösung für die Sanierung der Pensionskasse der SBB gefunden wird, zu der Bund und SBB entsprechende Beiträge leisten.
 - Der Lötschberg-Basistunnel wird am 9. Dezember 2007 vollständig in Betrieb genommen.
 - Die Betreiberinteressen für den Gotthard-Basistunnel werden gemäss der Vereinbarung vom 27. September 2000 gewahrt.
 - Die Finanzierung der Investitionen für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und der zulaufenden Strecken auf der Gotthard-Achse erfolgt aus den Mitteln des FinöV-Fonds. Sie ist Gegenstand einer separaten Vereinbarung. Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament eine entsprechende Vorlage.
 - ETCS-Level 2 wird im Dezember 2006 auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist in Betrieb genommen. Im Dezember 2007 wird die maximale Streckengeschwindigkeit auf der Neubaustrecke von 160 km/h auf 200 km/h erhöht. Der ETCS-Euroloop ist ab 2009 verfügbar (Limited Supervision verfügbar ab 2010). Der massgebende europäische ETCS-Standard basiert auf den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI).

Art. 4 Abgrenzung zu Sonderfinanzierungen

¹ Die ordentliche Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur über diese Vereinbarung umfasst die Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten einschliesslich der Abschreibungen sowie die Bereitstellung der darüber hinaus notwendigen Investitionsmittel.

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 und allenfalls 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: Zielsetzungen für die SBB

Art. 5 Grundsätze der Leistungserbringung

Die SBB richtet ihre Leistungen im Infrastruktur- und im Verkehrsbereich auf die Marktbedürfnisse aus. Der Bund ermöglicht ihr mit fairen Wettbewerbsbedingungen und einem adäquaten unternehmerischen Freiraum eine effiziente Leistungserbringung. Er erwartet unter der Gewährleistung eines hohen Qualitätsstandards eine weitere Steigerung der Produktivität. Lassen die Marktverhältnisse in einzelnen Geschäftsbereichen über längere Zeit keinen kostendeckenden Betrieb zu, so erbringt die SBB ihre Leistungen nur auf Grund 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 Zielsetzungen aus. Sie erbringt im Rahmen ihrer unternehmerischen Kompetenzen insbesondere folgende Beiträge:

- a. Der Personenverkehrsbereich leistet einen massgeblichen Beitrag zur Erhöhung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs.
- b. SBB Cargo unterstützt mit einer kostengünstigen Produktion und marktgerechten Angeboten die Bemühungen des Bundes, den Transitgüterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Im Wagenladungsverkehr (WLV) erstellt SBB Cargo im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Betriebs ein flächendeckendes Angebot.
- c. Die SBB Infrastruktur unterhält das Eisenbahnnetz unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklung nachhaltig und setzt die Ausbauprojekte zeit-, kosten- und umweltgerecht um. Sie unterstützt durch eine optimale Trassenplanung die Trassenbenützer in deren Zielerreichung und setzt sich als Miteigentümerin und Auftraggeberin an der Trassenvergabeabestelle für die diskriminierungsfreie Trassenzuteilung ein.

Art. 7 Finanzielle Ziele

¹ Die SBB Infrastruktur und der regionale Personenverkehr erzielen unter Berücksichtigung der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten mindestens ein ausgeglichenes Ergebnis.

² In den nicht abgeltungsberechtigten Bereichen erarbeitet die SBB einen angemessenen Gewinn.

³ Der erarbeitete Gewinn schafft den für die unternehmerische Weiterentwicklung, die Beteiligung an der Sanierung der SBB-Pensionskasse und die Leistung der im Rahmen der Eigenerstrategie vereinbarten Ausgleichszahlungen aus dem Bereich Immobilien notwendigen Handlungsspielraum.

⁴ Die SBB kann beim Bund zu Kapitalmarktbedingungen Mittel in der Höhe von maximal 300 Millionen Franken pro Jahr aufnehmen. Der Bundesrat kann in besonderen Fällen (z.B. Beitrag der SBB für die Sanierung der SBB-Pensionskasse) höhere Summen bewilligen.

Art. 8 Sicherheit

Die SBB sorgt mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagement dafür, dass das Sicherheitsniveau laufend der technischen Entwicklung und dem Gefährdungspotenzial angepasst und unter Berücksichtigung des wirtschaftlich Tragbaren auf einem hohen Stand gehalten wird. Das BAV überprüft im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit die Funktionsfähigkeit des Sicherheitsmanagements in der Praxis.

Art. 9 Beteiligungen und Kooperationen

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 das Kerngeschäft im Inland unterstützen oder eine andere strategisch-industrielle Logik aufweisen und zur Erreichung der strategischen Ziele und langfristig zur Sicherung oder Steigerung des Unternehmenswertes beitragen. Die Beteiligungen und Kooperationen müssen auf jeden Fall führungsmässig eng betreut werden, und dem Risikoaspekt ist genügend Rechnung zu tragen.

Art. 10 Strategische Ausrichtung beim Personenverkehr

¹ Das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr bedarf einer landesweiten Abstimmung bei der Planung und Leistungserbringung. Die SBB erstellt zusammen mit den anderen Transportunternehmen und unter Mitwirkung des Bundes ein integriertes nationales Angebot; sie übernimmt dabei die federführende Koordination. Der Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr ist in das Gesamtsystem einzubinden.

² Die nachfragegerecht optimierten Angebotskonzepte liefern dem Infrastrukturbereich und dem Bund die nötigen Grundlagen für die Planung der Erweiterungsinvestitionen.

³ Die SBB betreibt, gestützt auf die geltende Konzession, das gesamtschweizerische Fernverkehrsnetz auf einem hohen qualitativen Niveau und erzielt daraus einen angemessenen Gewinn.

⁴ 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.

⁵ Im grenzüberschreitenden Personenverkehr stärkt die SBB ihre Marktstellung, soweit dies zur Zielerreichung nach Artikel 7 Absatz 2 dient.

Art. 11 Strategische Ausrichtung beim Güterverkehr

¹ SBB Cargo setzt die eingeschlagene Transitstrategie (grenzüberschreitende Produktion aus einer Hand) konsequent um und baut im alpenquerenden Verkehr das eigene Verkehrsvolumen weiter aus, soweit die damit verbundenen Risiken für die SBB tragbar sind und eine nachhaltig profitable Leistungserstellung nicht gefährdet wird.

² Im Wagenladungsverkehr (WLV) erstellt SBB Cargo im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Betriebs ein flächendeckendes Angebot, das sich auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft ausrichtet.

3. Abschnitt: Zielsetzungen für das Infrastrukturangebot

Art. 12 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus

Die SBB passt das bestehende hohe Sicherheitsniveau unter Berücksichtigung des wirtschaftlich Tragbaren laufend der technischen Entwicklung und dem Gefährdungspotenzial an. Sie richtet sich dabei insbesondere auf folgende Unterziele aus:

- Ein hoher Schutz vor Zugkollisionen und Entgleisungen ist gewährleistet.
- Das Sicherheitsniveau in Eisenbahntunnels wird im Rahmen der Substanzerhaltungsprogramme auf den anerkannten Stand der Technik gebracht.
- Das Sanierungsprogramm für die Bahnübergänge ist bis 2010 so weit voranzutreiben, dass die Arbeiten bis Ende 2012 abgeschlossen sind.
- Die Sicherheit im Bereich des Zugangs zu und des Aufenthalts auf den Perrons wird im Rahmen von Neu- und Umbauten erhöht.
- Risiken aus Altlasten und aus Störfällen sind reduziert.

Art. 13 Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes

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

- Die Dimensionierung der Anlagen und die damit einhergehenden Planungsarbeiten sind auf die Anforderungen aller im jeweiligen SBB-Netzbereich verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen abzustimmen.
- Die hohe Verfügbarkeit der Anlagen und der stabil aufgebaute Fahrplan gewährleisten eine pünktliche Verkehrsabwicklung.
- Die Zahl der Verspätungsminuten pro Zugskilometer bleibt trotz der höheren Netzauslastung konstant.

Art. 14 Optimale Nutzung der Kapazitäten und diskriminierungsfreier
Netzzugang

¹ Die SBB Infrastruktur beteiligt sich zusammen mit anderen interessierten Infrastrukturbetreiberinnen an einer rechtlich und organisatorisch unabhängigen Trassenvergabestelle.

² Die SBB Infrastruktur setzt sich als Miteigentümerin wie auch als Auftraggeberin der unabhängigen Trassenvergabestelle für die Sicherstellung der diskriminierungsfreien Trassenvergabe ein.

³ Die SBB Infrastruktur setzt sich als Miteigentümerin wie auch als Auftraggeberin dafür ein, dass die Trassenvergabestelle in Abstimmung mit den Infrastrukturbetreiberinnen die Trassen aktiv vermarktet und eine optimale Nutzung der bestehenden Kapazitäten anstrebt.

Art. 15 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. Konkret gilt es folgende Ziele zu erreichen:

- Die Ablösung der bestehenden streckenseitigen Zugsicherungssysteme SIGNUM und ZUB 121 durch EuroSIGNUM-P44 und EuroZUB-P44 beginnt, sobald sich der neue Euroloop und die MiniLEU im operativen Betrieb als vollumfänglich funktionstüchtig erweisen. Erste Priorität bei der Ablösung haben die Nord-Süd-Achsen Basel–Domodossola und Basel–Chiasso/Luino (gemäss den Festlegungen im Rahmen des Korridorprojekts Rotterdam–Genua).
- Sobald «ETCS Level 1 Limited Supervision» zur Verfügung steht, sind die Systeme EuroSIGNUM-P44 und EuroZUB-P44 damit zu ergänzen. Erste Priorität haben die Nord-Süd-Achsen Basel–Domodossola und Basel–Chiasso/Luino.
- Die Arbeiten für die Ausrüstung der Nord–Süd-Achsen Basel–Domodossola und Chiasso/Luino mit EuroSIGNUM-P44 und EuroZUB-P44 bzw. ETCS Level 1 Limited Supervision sind Ende 2010 so weit fortgeschritten, dass bis spätestens Ende 2012 fahrzeugseitig nur noch ETCS-Ausrüstungen notwendig sind.

² Als Systemführerin für ETCS trägt die SBB Infrastruktur gemäss Vertrag vom 4. Oktober 2005 die Verantwortung für die technische und betriebliche Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie sorgt für den Aufbau und Erhalt des dafür erforderlichen Know-hows.

³ Als Systemführerin für GSM-R trägt die SBB Infrastruktur die Verantwortung für die zentralen Netzeinrichtungen und die technische Abstimmung mit den Infrastrukturbetreiberinnen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Sinne der Verbesserung der Interoperabilität ist die Migrationsstrategie GSM-R des Bundes für das verbundene Normalspurnetz der Schweiz weiterzuführen. Die Migration der analogen Zugfunksysteme der SBB auf GSM-R ist bis 2010 abzuschliessen.

⁴ Die Interoperabilität über technische und betriebliche Vorgaben ist unter Wahrung der Diskriminierungsfreiheit sicherzustellen.

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

Art. 16 Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten

¹ Die SBB steigert die Produktivität im Infrastrukturbetrieb. Sie erhöht dadurch die Effizienz der eingesetzten Subventionsmittel und schafft die Voraussetzung für deren Reduktion oder eine Absenkung der Trassenpreise.

² Sie richtet ihre Unterhaltsplanung auf die Optimierung der Lebenszykluskosten (Unterhalt und Erneuerung) der Anlagen aus.

³ Sie analysiert die Erfahrungen anderer Infrastrukturbetreiberinnen und überprüft die Angemessenheit der Baustandards für das gesamte SBB-Netz oder Teile davon.

⁴ Sie steigert die Transparenz durch die Vorlage gesonderter Rechnungen für einzelne Strecken und Knoten des SBB-Netzes.

4. Abschnitt: Bestellte Leistungen bei SBB Infrastruktur

Art. 17 Grundsätze der Infrastrukturbestellung

¹ Der Bund bestellt gemäss Artikel 49 Absatz 3 EBG allein Angebote von nationaler Bedeutung und gilt die geplanten ungedeckten Kosten ab. Bis zur allfälligen Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung gilt die gesamte SBB-Infrastruktur (gemäss der Definition in Art. 62 EBG) einschliesslich zentraler Dienstleistungen für das schweizerische Bahnnetz als Angebot von nationaler Bedeutung.

² Die finanzielle Jahresplanung für den abteilungsberechtigten Bereich der SBB Infrastruktur muss unter Berücksichtigung der in der Eignerstrategie festgelegten Ausgleichszahlungen und der vereinbarten Betriebs- und Investitionsbeiträge ein ausgeglichenes Budget aufweisen. Bei der Aktualisierung der Finanzplanung innerhalb der Laufzeit dieser Vereinbarung kann auch ein Defizit budgetiert werden.

Art. 18 Betriebsbeiträge

Der Bund gewährt der SBB für die Erbringung der in den Artikeln 20 und 21 bestellten Infrastrukturleistungen für die Jahre 2007–2010 Betriebsbeiträge im Umfang von 1790 Millionen Franken.

Art. 19 Investitionsbeiträge

Mit der Bestellung des Bundes verpflichtet sich die SBB, ihre Infrastruktur entsprechend den vereinbarten Zielen zu betreiben und weiterzuentwickeln. Für die Jahre 2007–2010 werden Investitionsbeiträge im Umfang von 4090 Millionen Franken ausgerichtet auf:

- a. die Erhaltung der bestehenden Substanz;
- b. die Anpassung an den Stand der Technik;
- c. nachfrageorientierte und wertvermehrnde Anpassungen und Ausbauten, insbesondere zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen;
- d. fahrplanbedingte Anpassungen zur Sicherstellung von Transportketten.

Art. 20 Zu betreibende Strecken und Knoten

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

² Auch auf Strecken und Knoten, die gemäss den Ausführungsbestimmungen zur Netzzugangsverordnung (AB-NZV, SR 742.122.4) ganzjährig während 24 Stunden betrieben werden, ist ein Erhaltungsintervall von 6 Stunden wöchentlich frei zu halten. Die Erhaltungsintervalle werden im Rahmen der jährlichen Fahrplanplanung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmt.

³ Folgende Rangierbahnhöfe sind in der Bestellung enthalten: Basel RB, Buchs (SG), Chiasso SM, Lausanne Triage, RB Limmattal (einschliesslich Rangieranlage Zürich Mülligen), RB Olten (einschliesslich Däniken), Rotkreuz und Biel/Bienne RB. Die SBB prüft, ob die Zahl der Rangierbahnhöfe nach 2010 von 8 auf 6 Betriebe reduziert werden kann.

⁴ Die SBB Infrastruktur kann Freiverladeanlagen für den Güterumschlag, die auf absehbare Zeit nicht mehr benutzt werden, schliessen.

⁵ Bestehende Gleisanlagen, die im Transitgüterverkehr als Betriebswechsellpunkt dienen können, dürfen nicht zurückgebaut werden. SBB Infrastruktur entwickelt zusammen mit den Verkehrsunternehmen optimal abgestimmte Lösungen. Darüber hinaus ist die Einrichtung von multifunktionalen Betriebsanlagen zu prüfen.

⁶ Die Betreiberinteressen für die NEAT sind gemäss der Vereinbarung vom 27. September 2000 wahrzunehmen.

⁷ Folgende weitere Leistungen dürfen bei der SBB Infrastruktur keine ungedeckten Kosten verursachen:

- Distribution von Fahrausweisen,
- Bau, Betrieb und Unterhalt von Anlagen zur Stromerzeugung und Energieübertragung,
- Bau und Betrieb von Terminalanlagen des kombinierten Verkehrs (eine Finanzierung über diese Vereinbarung ist so lange möglich, als keine Förderung mit Mitteln gemäss VKV³ vereinbart ist),

³ VKV: Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge (Kombiverkehrsverordnung), SR 742.149.

- Bau und Betrieb von Anschlussgleisen (eine Finanzierung über diese Vereinbarung ist so lange möglich, als keine Förderung mit Mitteln gemäss AnGV⁴ vereinbart ist),
- Serviceleistungen (gemäss Art. 23 NZV) für Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- Leistungen für andere Infrastrukturbetreiberinnen, die über Artikel 21 LV 07–10 hinausgehen.

⁸ Die SBB Infrastruktur kann im Auftrag Dritter weitere Strecken betreiben. Die Abgeltung für den Betrieb dieser Strecken ist nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.

Art. 21 Über das Netz der SBB hinausgehende bestellte Leistungen

Auf Grundlage der Mittelfristplanung der SBB (Stand November 2005) bestellt der Bund folgende über das Netz der SBB hinausreichende weitere Leistungen bei der SBB Infrastruktur:

- mittel- bis langfristige Kapazitätsplanung für das gesamte Schienennetz (inkl. Planung für Grossprojekte wie ZEB, HGV-Anschluss, NEAT),
- Betrieb der Basisplattform für das Kundeninformationssystem auf dem Normalspurnetz,
- Leistungen als Systemführer ETCS für das Normalspurnetz auf Grundlage des Vertrags zwischen BAV und SBB vom 4. Oktober 2005,
- Bereitstellung und Anbieten von Diensten des GSM-R-Netzes als Systemführer GSM-R für das gesamte Schweizer Schienennetz,
- Fahrplanerstellung für das gesamte Schweizer Schienennetz (inkl. Weiterentwicklung der Planungsinstrumente),
- Herstellung der offiziellen Fahrplanpublikation für den gesamten öffentlichen Verkehr.

Art. 22 Investitionen in die Substanzerhaltung

¹ Die gewährten Investitionsbeiträge aus dem Zahlungsrahmen 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 2007–2010 insgesamt 3700 Millionen Franken zur Verfügung. Diese werden wie folgt eingesetzt:

- Oberbauerneuerungen,
- Automatisierung von Stellwerken,
- Tunnelanierung,

⁴ AnGV: Verordnung über die Anschlussgleise, SR 742.141.51.

- Erneuerung von Perronanlagen (unter Berücksichtigung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes, BehiG, SR 151.3),
- Erneuerung von Telekommunikationsanlagen,
- Sanierung von Brücken,
- Ersatz von Fahrstromanlagen, Unterwerken und Umformern,
- Ablösung der bestehenden Zugsicherungssysteme ZUB und SIGNIM durch ETCS,
- Erneuerung des Zugfunks (GSM-R),
- diverse Ersatzinvestitionen (u.a. Sanierung bzw. Aufhebung von Niveauübergängen, Kundeninformation, Rangierbahnhöfe, Zugkontrollrichtungen, Schutzbauten gegen Naturgefahren).

³ Die Beschaffung von Rangier- und Unterhaltsfahrzeugen (Schiene und Strasse) erfolgt mit marktverzinslichen Darlehen.

Art. 23 Erweiterungsinvestitionen

¹ Mit einem Zahlungsrahmen von 5880 Millionen Franken können in den Jahren 2007–2010 Erweiterungsinvestitionen im Ausmass von rund 390 Millionen Franken realisiert werden. Bund und SBB haben sich unter Einbezug der zugesagten Beiträge Dritter auf die Realisierung folgender Projekte verständigt:

Projekt	Zweck/Nutzen	geplante Gesamt- kosten	Beiträge Kantone	Belastung LV 07–10 in Mio. Franken
2. Rheinbrücke Basel	Kapazitätsengpass beseitigen/GV, FV, RPV	40		40
Bahnhof Castione- Arbedo	Kapazitätssteigerung/ Angebotsverdichtung RPV	24	12 Kanton Tessin	12
3. Gleis Rüti–Zollikofen	Kapazitätsengpass beseitigen/GV, FV, RPV	58	22.4 Kanton Bern	23 (12.6 nach 2010)
3. Teilergänzung S-Bahn, Furttal	Bahnhofsusbauten, RPV	29	14 Kanton Zürich	15
Sissach–Tecknau; Blockverdichtung	Kapazitätssteigerung im Kern- netz Angebotsverdichtung FV	10		10
Bahnhof Giubiasco	Entschärfung Knotenkonflikt/ flüssigere Verkehrsabwicklung	34		24 (10 nach 2010)
Angebot Jurafuss Däniken–Aarau Olten–Biel Biel–Lausanne	Fahrzeitverkürzung FV, Kapazitätssteigerung O-W Achse, Voraussetzung für FV ½ Std-Takt Biel–Lausanne	125		65 (60 nach 2010)
Ausbau Lupfig	Marktentwicklung GV	22	4 privater Interessen- beitrag	18
Basel SBB PB; Perron 8	Kapazitätssteigerung PV	10		10
Verlängerung Abstellanlage Paleyres	Kapazitätssteigerung Knoten Lausanne	10		10
3. Gleis Lenz- burg-Gexi	Kapazitätssteigerung PV, GV	70	60 Kanton Aargau und Restmittel Bahn 2000	10
1. Etappe Doppelspur Cham–Rotkreuz (Freudenberg)	Kapazitätsengpass beseitigen/FV, RPV	40	16 Kanton Zug	24
ca. 50 weitere Projekte < 10 Mio. Fr.	neue Haltestellen, Blockverdichtungen, Spurwechsel etc.	ca. 260	ca. 130	ca. 130
Total (Summen gerundet)		ca. 730	ca. 260	ca. 390 (90)

² Wenn die in Absatz 1 aufgelisteten Projekte im Zeitraum 2007–2010 nicht oder nur teilweise realisiert werden, kann das BAV mit der SBB vereinbaren, die freien Mittel für die Realisierung anderer Projekte zu verwenden.

³ Die in Absatz 1 genannten Beiträge Dritter sind Voraussetzung für die Realisierung des jeweiligen Projekts.

Art. 24 Koordination mit anderen Infrastrukturbetreiberinnen

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

5. Abschnitt: Bereitstellung der Mittel

Art. 25 Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur

¹ Die Infrastrukturbestellung in dieser Leistungsvereinbarung beruht in Übereinstimmung mit dem aktuellen Finanzplan des Bundes auf einem Zahlungsrahmen für die Jahre 2007–2010 von 5880 Millionen Franken. Die Mittel werden wie folgt eingesetzt:

(Mio. Fr.)	2007	2008	2009	2010	Total
Betriebsbeiträge	450	450	450	440	1790
Investitionsbeiträge	990	1012	1034	1054	4090
Total	1440	1462	1484	1494	5880

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 2007–2010 Anspruch auf eine Reduktion der Trassenpreise der S-Bahn von 158 Millionen Franken. SBB Infrastruktur erstattet diesen Betrag dem ZVV pauschal (Akontozahlungen).
- b. Vorsteuerabzug:
Gemäss dem Mehrwertsteuergesetz vom 2. September 1999 (SR 641.20) dürfen erhaltene Subventionen bei der Berechnung des Vorsteuerabzugs nicht berücksichtigt werden. Im Vergleich zur Leistungsvereinbarung für die Jahre 2003–2006 führt die Erhöhung des von der Eidgenössischen Steuerverwaltung zur Vereinfachung der Mehrwertsteuerberechnung vorgegebenen

pauschalen Satzes von 2,7 % auf 3,5 % zu einer zusätzlichen Reduktion des Vorsteuerabzugs. In den Jahren 2007–2010 beläuft sich die Mehrwertsteuerbelastung durch den Vorsteuerabzug auf ca. 210 Millionen Franken (zum Vergleich: 2003–2006 waren es noch 154 Mio. Fr.).

Art. 26 Ausgleich ungedeckter Betriebskosten

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

² Das Jahresergebnis der SBB Infrastruktur ist gemäss Artikel 64 EBG zu bilanzieren.

Art. 27 Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen

¹ Der Bund stellt den Grundbedarf an Investitionsmitteln in Form von Abgeltungen für den Abschreibungsaufwand und darüber hinaus in Form von variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen zur Verfügung (Art. 20 Abs. 1 und 2 SBBG).

² Die Gesamthöhe der Investitionsbeiträge und deren Aufteilung auf Abgeltungen für Abschreibungsaufwand und variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen werden zu Beginn jeden Jahres zwischen SBB und BAV in einer Vereinbarung festgelegt. Die Auszahlung erfolgt vierteljährlich zusammen mit den Betriebsbeiträgen. Die Aufteilung in eine A-Fonds-perdu-Zahlung (für die Abschreibungen) und in Darlehen wird am Ende jeden Jahres auf Basis des effektiven Abschreibungsaufwandes (inkl. Direktabschreibungen) festgelegt.

³ Alle variabel verzinslich und bedingt rückzahlbar gewährten Darlehen sind in den Jahren 2007–2010 zinslos und nicht rückzahlbar.

⁴ Bei Investitionen in Anlagen, die nach dem bis 1998 gültigen Recht Kantonsbeiträge nach Artikel 56 EBG erforderten, handelt die SBB mit den Kantonen einen Beitrag aus. Art und Höhe des Beitrages werden auf Grund einer Vergleichsrechnung mit dem bis 1998 gültigen Recht bestimmt. Grundsätzlich soll für die Kantone keine Mehrbelastung entstehen.

⁵ Beiträge Dritter an Infrastrukturinvestitionen nach Artikel 3 Absatz 4 SBBG erfolgen in der Form von zinslosen Darlehen oder A-Fonds-perdu-Beiträgen.

6. Abschnitt: Controlling

Art. 28 Ziel des Controllings

Das Controlling des Bundes stützt sich auf Artikel 25 des Subventionsgesetzes (SuG; SR 616.1). Es soll dazu beitragen, dass die aus dem Zahlungsrahmen für die Infrastruktur gewährten Mittel effektiv und effizient eingesetzt werden. Die Einzelheiten zur Berichterstattung über die Erreichung der strategischen Ziele des Bundesrates für die SBB werden in der Eigenerstrategie vereinbart.

Art. 29 Controllingkreis

¹ In dieser Vereinbarung sind die von der SBB in den Jahren 2007–2010 zu erfüllenden Ziele festgelegt. Die SBB trägt die Verantwortung für die operativen Entscheidungen und Massnahmen zur Erfüllung der Ziele.

² Sie berichtet dem BAV in regelmässigen Aussprachen und halbjährlichen Berichten über den Stand der Zielerreichung.

³ Bei absehbaren Zielabweichungen und Verzögerungen bei den vereinbarten Erweiterungsinvestitionen informiert die SBB über geplante Korrekturmassnahmen und den Erfolg bereits eingeleiteter Massnahmen.

⁴ Auf Grundlage der erhaltenen Informationen kann das BAV Empfehlungen für Korrekturmassnahmen aussprechen und allenfalls mit der SBB eine Anpassung einzelner Zielwerte oder andere Prioritäten bei den Erweiterungsinvestitionen (Art. 23) vereinbaren.

Art. 30 Berichterstattung über Zielerreichung

¹ Jeweils bis Mitte März und Mitte September berichtet die SBB dem BAV schriftlich (vgl. Berichtsraster im Anhang 2 der Botschaft) über den Stand der Erreichung der vereinbarten Ziele.

² In regelmässigen Aussprachen unterrichtet die SBB das BAV über den Geschäftsgang der Infrastruktur und liefert weitere Hintergrundinformationen zur schriftlichen Berichterstattung.

Art. 31 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. 32 Rechenschaftsbericht an die eidgenössischen Räte

Zusammen mit der Vorlage der Leistungsvereinbarung 2011–2014 legt die SBB den eidgenössischen Räten einen Rechenschaftsbericht über die Periode dieser Vereinbarung vor.

7. Abschnitt: Änderungen, Inkrafttreten, Geltungsdauer

Art. 33 Änderungen der Leistungsvereinbarung

¹ Diese Vereinbarung gilt grundsätzlich für vier Jahre. Allfällige Änderungen sind von den eidgenössischen Räten zu genehmigen. Werden im Rahmen des Budgetprozesses des Bundes andere als in Artikel 26 dieser Vereinbarung genannte Beträge beschlossen, so muss die Vereinbarung auf ihre Erfüllbarkeit überprüft werden. Ist

eine Anpassung erforderlich, so muss diese von den Räten gleichzeitig mit dem Budget genehmigt werden.

² Ergeben sich in Bezug auf wichtige Rahmenbedingungen erhebliche Änderungen ausserhalb des Verantwortungsbereichs der Vereinbarungspartner, so können beide Seiten eine Anpassung der Vereinbarung verlangen.

Art. 34 Inkrafttreten und Geltungsdauer

Diese Vereinbarung tritt am 1. Januar 2007 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2010.

Im Namen
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Verwaltungsratspräsident:
Thierry Lalive d'Epinay

Der Vorsitzende der Geschäftsleitung:
Benedikt Weibel

Im Namen
des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:
Moritz Leuenberger

Die Bundeskanzlerin:
Annemarie Huber-Hotz