

**Vereinbarung
über den Betrieb der
Regio-S-Bahn Basel 2005**

zwischen den

**Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn, Aargau und Jura
(nachstehend Kantone der Nordwestschweiz, auch NWCH, genannt)**

und der

**Schweizerischen Bundesbahnen SBB
Spezialgesetzliche Aktiengesellschaft mit Sitz in Bern
vertreten durch die Division Personenverkehr
(nachstehend SBB AG genannt)**



1. Gegenstand der Vereinbarung

- 1.1 Ausgangslage ist der am 20.11.2000 unterzeichnete Planungsauftrag und der gemeinsame Wille der Kantone der Nordwestschweiz (NWCH) und der SBB AG, die Regio-S-Bahn Basel auf den Fahrplanwechsel Dezember 2004 in Betrieb zu nehmen.
- 1.2 Diese Vereinbarung hält namentlich die Grundsätze der gegenseitigen Leistungserbringung fest, welche im ordentlichen jährlichen Bestellverfahren gemäss Art. 10 ff. der Abgeltungsverordnung (ADFV) näher definiert werden.
- 1.3 Die Vertragspartner setzen sich zudem für den Abschluss einer neuen vertraglichen Regelung mit der Région Alsace bzw. der Französischen Staatsbahnen (SNCF) ein, um die Grundlagen für eine Inbetriebnahme von neuem Rollmaterial auf der Linie S1 gemäss Ziffer 2.1.3 zu schaffen.

2. Leistungen der SBB AG

- 2.1 Die SBB AG stellt das gesamte Rollmaterial für einen Raum zur Verfügung, der den Perimeter der vorliegenden Vereinbarung überschreitet (Stadtbahn Zug, Wiesental). Dabei ist die Reihenfolge der Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials (NRF = Niederflur-Regional-Fahrzeug) in Abhängigkeit von der Auslieferungskadenz der Industrie für die Nordwestschweiz wie folgt geplant:

2.1.1 Linie S3 (Olten-Basel SBB-Laufen-Delémont-Porrentruy):

Total 20 NRF, mit sukzessivem Einsatz der neuen Fahrzeuge analog zum Lieferplan des Herstellers vom 24. März 2004, beginnend ab Oktober 2005 bis zur Lieferung des letzten NRF im März 2007, vorausgesetzt, dass alle Haltepunkte für eine Bedienung mit NRF geeignet sind.

2.1.2 Linie S9 (Sissach-Olten):

1 neues Fahrzeug, Typ Gelenktriebwagen GTW der THURBO AG gemäss Anhang 2.2 ab Fahrplanjahr 2006; die Linie S9 bildet Gegenstand dieser Vereinbarung (Entwurf) unter nachstehenden Voraussetzung:

- Das neue Fahrzeug ist bezüglich Kapazität, Einrichtung und Ausrüstung adäquat den Bedürfnissen der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn.

2.1.3 Linie S1 (Frick/Laufenburg-Basel SBB-Mulhouse):

Ersatz der 6 vorhandenen Nahverkehrs-Pendelzüge NPZ (2-Frequenz) sowie der übrigen NPZ-Einheiten durch NRF (2-Frequenz, soweit dies der Einsatz auf dem Netz der SNCF erfordert) durch Ausübung der Option nach Absprache mit allen beteiligten Partnern unter den nachfolgenden Voraussetzungen:

- Die Kantone der NWCH und die SBB AG einigen sich mit der Région Alsace auf ein Angebotskonzept und den Einsatz der NRF für die S1 und schliessen eine neue Vereinbarung gemäss Ziffer 1.3 ab. Die erforderlichen Verhandlungen mit der Région Alsace werden unmittelbar nach Unterzeichnung der vorliegenden Vereinbarung aufgenommen.
- Die SBB AG sichern sich im Rahmen des Beschaffungsauftrags an die Industrie die Option auf Bestellung einer Anschlusserie von 14 NRF (2-Frequenz) für die S1.
- Diese Fahrzeuge für die S1 werden bei Erfüllung aller Voraussetzungen von der SBB AG spätestens per Fahrplanjahr 2009 im Rahmen einer bis spätestens 31.08.2005 ohne Mehrkosten einzulösenden Option zuzüglich Kosten für Frankreich-Tauglichkeit beschafft.

2.2 Die SBB AG garantiert den Einsatz der gemäss Ziffern 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 beschafften Fahrzeuge auf den nordwestschweizerischen Linien der Regio-S-Bahn Basel. Sofern es der besseren Produktivität dient, können die Fahrzeuge subsidiär auch auf anderen Strecken verkehren.

2.3 Die NRF werden nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen und - unter Vorbehalt der Bestimmungen dieser Vereinbarung gemäss *Anhang 2* - den unternehmensinternen Richtlinien der SBB AG evaluiert und beschafft.

2.4 Der Ausgangsbuchwert pro NRF beträgt gerundet:

- CHF 8'100'000 für die S3
- CHF 8'600'000 für die S1 (inkl. Nachrüstung für die 2-Frequenz-Technik, exkl. Zulassungsgebühren für Frankreich)

Der Ausgangsbuchwert pro GTW 2/6 beträgt gerundet:

- CHF 4'650'000 für die S9

Der Verbleib des Rollmaterials im Falle einer Übertragung des Auftrags für den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel auf eine andere Unternehmung wird gemäss Art. 21 ADFV geregelt.

Die von der SBB AG als Vorleistung erbrachten und nachgewiesenen Kosten des Beschaffungs- und Inbetriebnahmeprozesses (Vorfinanzierung der Fahrzeuge gemäss Anhang 1), werden der SBB AG anteilmässig bezogen auf die gesamte Beschaffung pro rata temporis ersetzt, sofern und soweit die SBB AG das Eigentum am Rollmaterial gemäss Art. 21 ADFV abtritt.

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs NWCH

- 2.5 Die SBB AG hat die Systemverantwortung und ist Ansprechpartnerin für den Schienenverkehr der Regio-S-Bahn Basel auf den von ihr betriebenen Linien in der Nordwestschweiz.
- 2.6 Die SBB AG sichert den Kantonen der NWCH bei Bestellung gemäss Ziff. 3.1 u. 3.2 während der Gültigkeitsdauer des Vertrags die Einhaltung der dem Fahrplankonzept zugrundeliegenden Fahrtrassen im Rahmen der ADFV, Art. 10+11 und der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV), Art. 12 für die S1, S3 und S9 zu.

3. Verpflichtungen der Kantone der NWCH

- 3.1 Die Kantone der NWCH beauftragen die SBB AG, die Regio-S-Bahn-Leistungen auf ihrem Gebiet während der Dauer der bestehenden Konzession Nr. 585 vom 26.7.1999, gültig bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2009, zu betreiben. Die Bestellung der Leistungen für die Regio-S-Bahn erfolgt weiterhin jährlich gemäss Art. 17 ADFV.
- 3.2 Die Kantone der NWCH beabsichtigen, das im Fahrplanjahr 2005 vorgesehene Angebot während der Laufzeit dieser Vereinbarung bis 2009 bei der SBB AG zu bestellen. Anpassungen des Mengengerüsts bei Änderungen der Bestellmenge bleiben vorbehalten.
- 3.3 Die Kantone der NWCH sind an einer längerfristigen Zusammenarbeit mit der SBB AG interessiert und beabsichtigen, im Hinblick auf den Ablauf der Konzession Nr. 585 vom 26.07.1999 für die Linien S1, S3 und S9 in Verhandlungen zu treten über die Grundlagen einer neuen Vereinbarung als Basis für eine Konzessionserneuerung gemäss der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK).

4. Abgeltung

- 4.1 Die SBB offerieren im Rahmen des jährlichen Bestellverfahrens gemäss Art. 17 ADFV die Leistungen für die Regio-S-Bahn Basel im Perimeter dieser Vereinbarung zu konkurrenzfähigen Preisen.
- 4.2 Die Offertkalkulation erfolgt nach den nachfolgend definierten Parametern:
- Abschreibungsdauer des neuen Rollmaterials 25 Jahre; Annuitätenmodell
Die Anwendung des Annuitätenmodells soll den Bedürfnissen der Besteller bei der Abgeltung neuer Fahrzeuge entgegenkommen, wenn folgende Bedingung erfüllt wird:
Bei einer Betriebsübernahme durch Dritte vor Ende der Rollmaterial-Nutzungsdauer oder bei Abtretung des Rollmaterials an Dritte gemäss ADFV Art 21, wird der SBB durch die Kantone der NWCH, neben dem Restbuchwert gemäss Finanzbuchhaltung, auch die Differenz zwischen der Zinsverrechnung gemäss Annuitätenmodell und der Verzinsung auf dem Restbuchwert vergütet.
 - Erlöse Mit Berücksichtigung des Einflusses der bereits realisierten und der zukünftigen Tarifmassnahmen des Tarifverbundes Nordwestschweiz TNW und der SBB AG.

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs NWCH

- Zinssatz Eigenkapital (EK) beträgt 0%
- Zinssatz Fremdkapital (FK) beträgt 3.75% (Basis Offerte 2005)
- Verhältnis EK/FK beträgt 35% EK / 65% FK
- Teuerung Löhne (Stand Offerte 2005) mit jährlicher Anpassung gemäss den Eckwerten des Bundes für den Legislatur-Finanzplan, Teil Lohnkostenteuerung (auf Basis Bruttokosten)
- Teuerung Sachaufwand (Stand Offerte 2005) mit jährlicher Anpassung gemäss den Eckwerten des Bundes für den Legislatur-Finanzplan, Teil Landesindex Konsumentenpreise – LIK (auf Basis Bruttokosten)
- Vorgegebene Faktoren wie Trassenpreise, Vorsteuerminderung etc. werden zu effektiven Werten übernommen.
- Im Übrigen gelten die Grundsätze des BAV zur Offertstellung.

4.3 Das der Berechnung zugrundeliegende Fahrplankonzept und Mengengerüst wird in Anhang 4 umschrieben. Bei Änderungen des Mengengerüsts werden die Kalkulationsmethoden gemäss Ziffer 4.2 angewendet.

4.4 Die Entwicklung der Kosten, Erlöse und Abgeltung je Fahrplanperiode wird in einer mittelfristigen Planrechnung in *Anhang 1* aufgezeigt. Dabei handelt es sich um reale Werte mit Preisbasis Offerte 2005, die jährlich der Teuerung und der Zinsentwicklung gemäss Portfoliomodell (Beschreibung Anhang 1, Ziff. 11) angepasst werden.

Die SBB AG beabsichtigt, die Abgeltungsbeträge für die Kantone der NWCH gemäss Anhang 1 nicht zu überschreiten. Tritt dennoch eine Abweichung der jährlichen Abgeltung im Rahmen des Bestellverfahrens gemäss Art. 17 ADFV gegenüber derjenigen in Anhang 1 von mehr als plus (+) 3% bzw. minus (-) 3% nach Abrechnung der Teuerung auf, muss die Abgeltung neu vereinbart werden.

4.5 Die SBB AG wird die hier angewendeten Kalkulationsgrundlagen auch bei zukünftigen Vertragsverhandlungen mit der Région Alsace/SNCF anwenden.

5. Qualität

5.1 In *Anhang 3* wird die Servicequalität bei den für die Kunden der SBB AG wesentlichen Qualitätskriterien definiert. Als Basisqualität gilt der Angebotsstand 2002. Darüber hinaus wird in *Anhang 3.1* die Entwicklung der Qualitätsstandards von 2001 bis 2010 dargestellt.

5.2 Von den Kantonen bestellte Standards, welche über die Grundstandards beim Rollmaterial in *Anhang 2* oder über die Basisqualität in den *Anhängen 3 und 3.1* hinausgehen, werden von den Kantonen der NWCH zusätzlich abgeboten.

6. Controlling

Zusätzlich zur jährlichen Offerte nach Art. 17 ADFV legt die SBB AG den Kantonen der NWCH eine Ziel- und Erfolgskontrolle vor, welche die Einhaltung der in den Anhängen dargestellten Indikatoren nachweist, die Nachfrageentwicklung darstellt sowie Massnahmen in den Bereichen Angebots- und Qualitätsverbesserung, Marketing und Rationalisierung vorschlägt.

7. Dauer

Die vorliegende Vereinbarung tritt zum Zeitpunkt der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft, vorbehältlich der Genehmigung durch die jeweils zuständigen Kantonsorgane. Die Vereinbarung gilt bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009, nach Ablauf der geltenden Konzession Nr. 585 vom 26.07.1999.

8. Änderungen

- 8.1 Die Vereinbarung und die Anhänge können im Einvernehmen zwischen den Parteien schriftlich geändert werden.
- 8.2 Ändern sich die Abgeltung gemäss Ziff. 4.4 oder weitere Rahmenbedingungen grundlegend (infolge Bahnreform 2, Mengengerüst, Trassenpreis, Entlastungsprogramm) oder bei weiteren grundsätzlichen Änderungen, die zu nicht zumutbaren Verhältnissen führen, kann jede der Parteien neue Verhandlungen zur Anpassung der Vereinbarung an die veränderten Verhältnisse verlangen.
- 8.3 Salvatorische Klausel: Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder die Erfüllung unmöglich werden oder sollte sie eine Lücke enthalten, so wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Vertragselemente nicht beeinträchtigt. Die Vertragsparteien verpflichten sich für diesen Fall, die unwirksame oder unerfüllbare Bestimmung durch eine zulässige wirksame Bestimmung zu ersetzen, die nach ihrem Inhalt der ursprünglichen Absicht am nächsten kommt. Gleiches gilt im Falle einer Lücke in dieser Vereinbarung.

9. Schlussbestimmungen

- 9.1 Auf diese Vereinbarung ist ausschliesslich schweizerisches Recht anwendbar. Gerichtsstand ist Basel.
- 9.2 Diese Vereinbarung wird in sechs Exemplaren ausgefertigt.

10. Anhang

Folgende Anhänge sind integrierte Bestandteile der Vereinbarung zwischen den Kantonen der NWCH und der SBB AG:

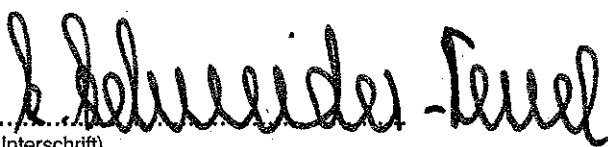
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs NWCH

- Anhang 1: Mittelfristige Planrechnung der Regio-S-Bahn Basel 2005-2009
- Anhang 2: Qualitätsmerkmale für das Rollmaterial NRF und GTW
- Anhang 3: Servicequalität 2002 und deren Entwicklung bis 2010
Entwicklung Qualitätsstandards Regionalverkehr SBB 2001-2010
- Anhang 4: Vom Trassenmanagement SBB genehmigte Netzgraphik Regio-S-Bahn 2005, inkl. aller mit den NRF möglichen Halte;
Umlaufpläne;
Mengengerüst der Fahrzeuge;
Kursbuchentwurf.

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs NWCH

Kantone der NWCH / KÖV NWCH

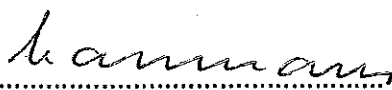
Frau Regierungsrätin
Elsbeth Schneider-Kenel,
Vorsteherin der Bau- und
Umweltschutzdirektion des
Kantons Basel-Landschaft

Basel, 12.11.2004 
(Ort, Datum) (Unterschrift)

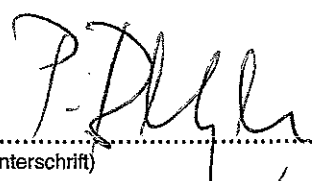
Herrn Regierungsrat
Dr. Ralph Lewin
Vorsteher des Wirtschafts-
und Sozialdepartements des
Kantons Basel-Stadt

Basel, 12.11.04 
(Ort, Datum) (Unterschrift)

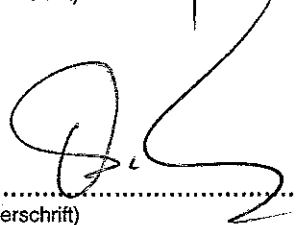
Herrn Regierungsrat
Walter Straumann
Vorsteher des Bau- und
Justizdepartements des
Kantons Solothurn

12.11.04 
(Ort, Datum) (Unterschrift)

Herrn Regierungsrat
Peter C. Beyeler
Vorsteher des Baudepartement-
ments des Kantons Aargau

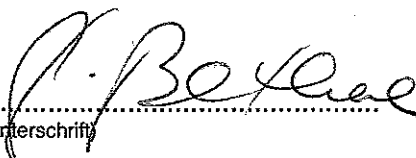
12.11.04 
(Ort, Datum) (Unterschrift)

M. le Ministre
Laurent Schaffter
Chef du Département de l'En-
vironnement et de l'Équipement
République et Canton du Jura

12.11.04 
(Ort, Datum) (Unterschrift)

SBB AG / Division Personenverkehr

Paul Blumenthal
Leiter der Division
Personenverkehr
Mitglied der Geschäftsleitung

Basel, 12.11.04 
(Ort, Datum) (Unterschrift)

Michel Berchtold
Leiter Regionalverkehr
Mitglied der Divisionsleitung

Basel, 12.11.04 
(Ort, Datum) (Unterschrift)

Anhang 1: Planrechnung 2005 – 2009

Angebot 2005 bis 2009

Linie S1: (Mulhouse -) Basel – Laufenburg / Frick -Brugg

Linie S3: Olten – Basel – Laufen – Delémont - Porrentruy

Linie S9: Olten - Sissach

Fahrplanjahr 2005
Regio – S – Bahn Basel

Rollmaterialtyp: NPZ

2005

Regio – S – Bahn Basel	Kosten In CHF	Erlöse in CHF	Abgeitung in CHF	Zug Km	Kosten Zkm	Erlöse Zkm	Abgel- tung Zkm
S3/500 Olten - Basel	18'157'900	10'915'000	7'242'900	1'154'680	15.73	9.45	6.27
S3/230 Basel - Laufen	10'338'800	4'813'000	5'525'800	645'620	16.01	7.45	8.56
S3/230 Laufen - (Delémont)	348'200	46'000	302'200	23'390	14.89	1.97	12.92
S3 Anteil NWCH OI - Lfn (-Dmt)	28'844'900	15'774'000	13'070'900	1'823'690	15.82	8.65	7.17
S1/700.1 Basel - Frick/Laufenburg	17'100'100	9'262'000	7'838'100	1'154'920	14.81	8.02	6.79
Total Kantone NWCH	45'945'000	25'036'000	20'909'000	2'978'610	15.42	8.41	7.02
S3/230 Laufen - Delémont	2'847'800	458'000	2'389'800	210'500	13.53	2.18	11.35
S3/240 Porrentruy - Delémont	4'978'500	1'624'000	3'354'500	392'230	12.69	4.14	8.55
Total rein JU	7'826'300	2'082'000	5'744'300	602'730	12.98	3.45	9.53
S11/702 Frick - Brugg (rein AG)	0	0	0	0			
Total LFV ohne S9	53'771'300	27'118'000	26'653'300	3'581'340	15.01	7.57	7.44
S9/503 Olten - Sissach	2'365'300	445'000	1'920'300	239'420	9.88	1.86	8.02
Total LFV mit S9	56'136'600	27'563'000	28'573'600	3'820'760	14.69	7.21	7.48
Total S1/11Bs - Fck (-Bg)/- Lfg	17'100'100	9'262'000	7'838'100	1'154'920	14.81	8.02	6.79
Total S3 OI - Por	36'671'200	17'856'000	18'815'200	2'426'420	15.11	7.36	7.75
S3 Anteil NWCH OI - Lfn (-Dmt)	28'844'900	15'774'000	13'070'900	1'823'690	15.82	8.65	7.17



Fahrplanjahr 2007

Regio – S – Bahn Basel

Rollmaterialtyp: S3 Flirt / S1 NPZ / S9 GTW2/6 / Verstärkungen NPZ

2007

Regio – S – Bahn Basel	Kosten In CHF	Erlöse in CHF	Abgeltung in CHF	Zug Km	Kosten Zkm	Erlöse Zkm	Abgel- tung Zkm
S3/500 Olten - Basel	19'908'900	11'110'600	8'798'300	1'154'680	17.24	9.62	7.62
S3/230 Basel - Laufen	12'713'400	4'897'600	7'815'800	645'620	19.69	7.59	12.11
S3/230 Laufen - (Delémont)	361'200	46'800	314'400	23'390	15.44	2.00	13.44
S3 Anteil NWCH Ol - Lfn (-Dmt)	32'983'500	16'055'000	16'928'500	1'823'690	18.09	8.80	9.28
S1/700.1 Basel - Frick/Laufenburg	17'182'100	9'536'600	7'645'500	1'154'920	14.88	8.26	6.62
Total Kantone NWCH	50'165'600	25'591'600	24'574'000	2'978'610	16.84	8.59	8.25
S3/230 Laufen - Delémont	2'730'700	466'000	2'264'700	210'500	12.97	2.21	10.76
S3/240 Porrentruy - Delémont	4'944'900	1'638'200	3'306'700	392'230	12.61	4.18	8.43
Total rein JU	7'675'600	2'104'200	5'571'400	602'730	12.73	3.49	9.24
S11/702 Frick - Brugg (rein AG)	0	0	0	0			
Total LFV ohne S9	57'841'200	27'695'800	30'145'400	3'581'340	16.15	7.73	8.42
S9/503 Olten - Sissach	2'316'900	453'900	1'863'000	239'420	9.68	1.90	7.78
Total LFV mit S9	60'158'100	28'149'700	32'008'400	3'820'760	15.75	7.37	8.38
Total S1/11Bs - Fck (-Bg)- Lfg	17'182'100	9'536'600	7'645'500	1'154'920	14.88	8.26	6.62
Total S3 Ol - Por	40'659'100	18'159'200	22'499'900	2'426'420	16.76	7.48	9.27
S3 Anteil NWCH Ol - Lfn (-Dmt)	32'983'500	16'055'000	16'928'500	1'823'690	18.09	8.80	9.28



Fahrplanjahr 2009

Regio – S – Bahn Basel

Rollmaterialtyp: S1 und S3 Flirt / S9 GTW2/6 / Verstärkungen NPZ

2009

Regio – S – Bahn Basel	Kosten In CHF	Erlöse in CHF	Abgeltung in CHF	Zug Km	Kosten Zkm	Erlöse Zkm	Abgel- tung Zkm
S3/500 Olten - Basel	19'781'600	11'168'300	8'613'300	1'154'680	17.13	9.67	7.46
S3/230 Basel - Laufen	12'562'800	5'011'100	7'551'700	645'620	19.46	7.76	11.70
S3/230 Laufen - (Delémont)	361'300	47'500	313'800	23'390	15.45	2.03	13.42
S3 Anteil NWCH Ol - Lfn (-Dmt)	32'705'700	16'226'900	16'478'800	1'823'690	17.93	8.90	9.04
S1/700.1 Basel - Frick/Laufenburg	19'463'800	9'737'500	9'726'300	1'154'920	16.85	8.43	8.42
Total Kantone NWCH	52'169'500	25'964'400	26'205'100	2'978'610	17.51	8.72	8.80
S3/230 Laufen - Delémont	2'717'500	476'800	2'240'700	210'500	12.91	2.27	10.64
S3/240 Porrentruy - Delémont	4'913'400	1'656'900	3'256'500	392'230	12.53	4.22	8.30
Total rein JU	7'630'900	2'133'700	5'497'200	602'730	12.66	3.54	9.12
S11/702 Frick - Brugg (rein AG)	0	0	0	0			
Total LfV ohne S9	59'800'400	28'098'100	31'702'300	3'581'340	16.70	7.85	8.85
S9/503 Olten - Sissach	2'317'900	462'800	1'855'100	239'420	9.68	1.93	7.75
Total LfV mit S9	62'118'300	28'560'900	33'557'400	3'820'760	16.26	7.48	8.78
Total S1/11Bs - Fck (-Bg)/- Lfg	19'463'800	9'737'500	9'726'300	1'154'920	16.85	8.43	8.42
Total S3 Ol - Por	40'336'600	18'360'600	21'976'000	2'426'420	16.62	7.57	9.06
S3 Anteil NWCH Ol - Lfn (-Dmt)	32'705'700	16'226'900	16'478'800	1'823'690	17.93	8.90	9.04

Genauigkeit = $\pm 3\%$

Die Planrechnung gemäss Ziff. 4.1 der Vereinbarung beziehen sich auf die Abgeltung gemäss Kolonne 3 der vorangehenden Tabellen.

Rahmenbedingungen:

1. Rollmaterial:

- NRF (ab 2007 auf S3; ab 2009 auf S1):
- Abschreibung auf 25 Jahre
- Finanzaufwand: 2.4375 % (gemischter Satz)
- Modell: Annuität, angewendet nur unter den Bedingungen, wie in Ziff. 4.2 der Langfristvereinbarung beschrieben.
- Unterhaltskosten ohne Grossunterhaltskosten (Refit)
- Die einmaligen Zulassungsgebühren für Frankreich sind gem. Ziff. 2.4 der Vereinbarung nicht im Businessplan enthalten, da noch unbekannt. Sie werden später getrennt verrechnet.

NPZ:

- Abschreibung Wagen: Wiederbeschaffungswert / 40 Jahre
- Abschreibung Triebfahrzeug : Wiederbeschaffungswert / 50 Jahre
- Finanzaufwand: 2.4375% (gemischter Satz)
- Unterhaltskosten mit Grossunterhaltskosten (Refit)

2. Vorsteuerminderung

3.5%, Satz gültig ab 01.01.2004

3. Infrastrukturkosten

Gemäss Netzzugangsverordnung (NZV) vom 25. November 1998

4. Teuerung

Die Teuerung der Löhne und des Sachaufwandes basieren auf den Stand Offerten 2005 (auf Basis Bruttokosten).

5. Statistische Zahlungen

Automatische Zahlungen ab 2007. Keine Kosten mehr ab diesem Datum.

6. Gepäck

Keine Kosten mehr für Gepäck.

7. Handicap

Es wurden 100.- CHF pro Handling Handicaps verrechnet. Anzahl Handlings gemäss Mobilservice Planung.

8. Distributionskosten

Entsprechen dem in 11.8% der Erlöse 2005 ausgedrückten Betrag in CHF, plafoniert bis 2009. Die SBB AG wird zudem im TNW-Leitungsausschuss des Projektes S-POS TNW an der Aktualisierung des Distributionskonzeptes des TNW (Tarifverbund Nordwestschweiz) mitarbeiten und wenn die Distributionskosten sich nachweislich verändern sollten, werden diese nach Ablauf der Langfristvereinbarung entsprechend angepasst. Spätestens im Dezember 2009 werden die Kalkulationsgrundlagen zu den Distributionskosten den Kantonen der NWCH zugänglich gemacht.

9. Erlöse

Die Erlöse im Regionalverkehr werden mit Hilfe der Hochrechnung Personenverkehr (HOP) ermittelt. Es handelt sich dabei um ein statistisches Verfahren, das auf der Basis von Stichproben die Reisendenzahlen (automatische oder manuelle Erhebungen) mit der Fahrausweisstruktur (Erhebungen von/bis/via und Fahrausweisart) in den Zügen mit spezifischen Erlössätzen auf alle Linienabschnitte und Verkehrstage die Erlöse hochrechnet.

Für die Prognose der Erlöse wird der Erlös als Produkt von Preis x Menge gerechnet. Pro Offertlinie wird eine Schätzung der nachgefragten Menge in Personenkilometern (Pkm) und des Preises (Rp/Pkm) vorgenommen. In die Pkm-Prognose fliessen Basiseffekte (angebotsunabhängige Elemente wie Pendlersituation, Wirtschaftslage usw.) und angebotsinduzierte Effekte (Fahrplanlage, Anschlüsse, Takt usw.) ein. Bei der Preisvorhersage werden zudem Faktoren wie geplante Tarifmassnahmen, grössere Verteilsschlüsseländerungen sowie Umsetzungsgrad und –zeit berücksichtigt.

Im Falle von Änderungen der oben erwähnten Rahmenbedingungen wird die Abgeltung entsprechend angepasst.

10. Kosten, Erlöse, Abgeltung

Werden im Businessplan je Zugskilometer (ZKm) angegeben. Bei Einsatz von abweichendem Rollmaterial (z. B. für Zusatzleistungen mit Fernverkehrs-Rollmaterial), das längere Züge mit mehr Sitzplätzen, mit ungünstigeren Umläufen oder personeller Begleitung ergibt, werden Kosten, Erlöse und Abgeltung auch auf Basis von Sitzplatz-Kilometer (SKm) mit dem regulären Rollmaterial verglichen und kalkuliert.

11. Portfoliomodell Zinsentwicklung

Das Portfolio-Modell kommt zur Anwendung um den für die Offertkalkulation relevanten Zinssatz zu bestimmen und weil dadurch Schwankungen des Markt-Zinssatzes geglättet werden. Aus Gründen der Transparenz erfolgt eine Anlehnung an eidgenössische Obligationen. Das Portfolio-Modell der SBB AG basiert auf den 10-jährigen eidgenössischen Obligationen, mit einer Glättung über 10 Jahre.