



# Leistungsvereinbarung

---

gestützt auf Art. 49 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG), vereinbaren:

das Bundesamt für Verkehr (BAV), 3003 Bern,

der Kanton [XX/die Kantone XX, YY, ZZ]

und

die Infrastrukturbetreiberin [XXX AG]

**Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen  
Eidgenossenschaft, dem Kanton/den Kantonen [...] und der  
Infrastrukturbetreiberin [XXX AG] für die Jahre 2013–2016**

## *Präambel:*

<sup>1</sup> Diese Leistungsvereinbarung legt die gemeinsam vom Bund, [dem Kanton/den Kantonen ...] (nachstehend „Besteller“) und der Infrastrukturbetreiberin [XXX AG] (nachstehend „Unternehmen“) für die Jahre 2013–2016 erarbeiteten Ziele und Leistungen fest.

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

<sup>3</sup> Gleichzeitig mit dieser Leistungsvereinbarung geben die Besteller die Leistungen zur Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur in Auftrag. Die zur Finanzierung der bestellten Infrastrukturleistungen notwendigen Mittel des Bundes werden in einem Verpflichtungskredit für die Jahre 2013–2016 bereitgestellt. Der Kanton YY sichert mittels eines verbindlichen Kreditbeschlusses bis spätestens Ende 2012 für die Jahre 2013–2016 seine Anteile wie folgt zu [für jeden Kanton wiederholen oder geeignet zusammenfassen]:

[...]

<sup>4</sup> [Nur für die betroffenen Unternehmen] Die Bestellung zur Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur ist auf die separat finanzierten Projekte, namentlich im Rahmen des FinöV-Fonds und des Infrastrukturfonds, abgestimmt.

<sup>5</sup> [Für Bahnen ohne Güterverkehr oder ohne Netzzugang durch Dritte, mindestens NStCM, LEB, TN, WB, FB, FW, FART und FLP] Die Bestimmungen zu Güterverkehr und Netzzugang sind vorsorglicher Natur. Sie sind anwendbar, sobald und soweit sich Interessenten für solche Verkehre zeigen.

## **1. Abschnitt: Gegenstand, Rechtsgrundlagen und Rahmenbedingungen [= Art. 20 Bst. a KFEV]**

### **Art. 1 Gegenstand**

<sup>1</sup> Diese Leistungsvereinbarung legt im Sinne von Art. 20 der Verordnung vom 4. November 2009 über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV; SR 742.120) das Leistungsangebot und die dafür vorgesehenen Abgeltungen an die Sparte Infrastruktur des Unternehmens für die Jahre 2013–2016 verbindlich fest.

<sup>2</sup> Das Leistungsangebot beruht auf der verbindlichen und rechtsgültig unterzeichneten Offerte des Unternehmens vom [TT.MM.JJJJ]. Sie enthält:

- a. eine qualitative und quantitative Umschreibung des Leistungsangebots und dessen Bezug zur Marktentwicklung;
- b. eine Mittelfristplanung und einen Investitionsplan über vier Jahre;
- c. die aufgrund der Mittelfristplanung berechneten Indikatoren zur Leistungsmessung für die Jahre 2013–2016;
- d. die Begründungen für Abweichungen gegenüber bisherigen Planungen und der letzten Jahresrechnung.

<sup>3</sup> Widersprechen sich einzelne Bestimmungen dieser Leistungsvereinbarung einschliesslich der Anhänge gemäss Art. 32 und der Inhalt der Offerte gemäss Abs. 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. die Verordnung vom 4. November 2009 über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV; SR 742.120);
- c. die Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV; SR 742.101.2);
- d. die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122);
- e. die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 7. Juni 1999 (AB-NZV; SR 742.122.4);
- f. das Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionengesetz; SuG; SR 616.1);
- g. das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen (BoeB; SR 172.056.1);
- h. die Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 11. Dezember 1995 (VoeB; SR 172.056.11);
- i. die interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 25. November 1994 / 15. März 2001 (IVoeB);
- j. die Verordnung des UVEK vom 18. Januar 2011 über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221);
- k. das Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, 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 Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV; SR 742.141.1).

## **Art. 3 Rahmenbedingungen**

Die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Festlegung der gegenseitigen Leistungen sind:

- a. Trassenpreise, deren Höhe sich bestimmt nach der per 1. Januar 2013 revidierten NZV und AB-NZV. Für die Dauer der Leistungsvereinbarung wird von folgenden Deckungsbeiträgen ausgegangen:
1. Regionaler Personenverkehr: 8 Prozent des massgeblichen Verkehrserlöses;
  2. Personenfernverkehr: vorbehältlich der vorzunehmenden Konzessionsänderung 13 Prozent des massgeblichen Verkehrserlöses (gemäss Fernverkehrskonzession Nr. 584 der SBB);
  3. Güterverkehr: 0 Prozent;
- b. weitere finanzielle Rahmenbedingungen:
1. [Wechselstrom:] Bezugspreis für Bahnstrom 16.7 Hz von SBB Infrastruktur: 11 Rp./kWh (ab Unterwerk),
  2. [Gleichstrom:] Die Abgabe von Energie an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) darf in der Sparte Infrastruktur keine ungedeckten Kosten verursachen. Reichen die Erlöse nicht aus, ist beim BAV rechtzeitig und vorgängig ein Gesuch um Bewilligung eines von den AB-NZV abweichenden Energiepreises einzureichen (Art. 1 Abs. 2 AB-NZV),
  3. Die für die Berechnung des Trassenpreises verwendeten Ansätze sind für die gesamte Laufzeit dieser Vereinbarung gültig. Die Details zur Berechnung des Trassenpreises sowie die Energiesparmassnahmen sind mittels einer vom BAV zur Verfügung gestellten Tabelle nachzuweisen (Anhang 6);
- c. sonstige Rahmenbedingungen:
- Die Pensionskasse der Unternehmung weist per 31.12.2011 einen Deckungsgrad von XX Prozent auf. Unter der heute bekannten Rahmenbedingungen ist die Finanzierung der Renten und die Steigerung des Deckungsgrades innert XX Jahren auf 100 Prozent ohne zusätzliche Sanierungsmassnahmen gewährleistet. Bei einer massgeblichen, weiteren Unterdeckung unter 90 Prozent entscheidet der Stiftungsrat über paritätische Sanierungsmassnahmen. Es sind jedoch keine eingeleitet oder geplant aufgrund der Situation per Ende 2012.

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

<sup>1</sup> Über diese Vereinbarung gewähren die Besteller:

- a. Finanzielle Mittel für die Abgeltung der in den Jahren 2013 bis 2016 geplanten ungedeckten Kosten einschliesslich der Abschreibungen der Eisenbahninfrastruktur des Unternehmens, wie sie in Art. 62 Abs. 1 EBG definiert ist, sowie
- b. zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen für die Finanzierung von Investitionen zur Anpassung an die Erfordernisse des Verkehrs und den Stand der Technik.

<sup>2</sup> Weitergehende Investitionen werden entweder über eine ausdrückliche Regelung in dieser Vereinbarung oder über eine Sonderfinanzierung der Besteller sichergestellt. Die Sonderfinanzierungen (über beispielsweise FinöV-Fonds, Infrastrukturfonds und BehiG-Mittel) sind nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.

<sup>3</sup> Für die Abgrenzung der Infrastruktur im Detail ist Art. 12 massgebend.

## **2. Abschnitt: Qualitative und quantitative Ziele [= Art. 20 Bst. b KFEV]**

### **Art. 5 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus**

<sup>1</sup> Das Unternehmen passt das Sicherheitsniveau ihrer Anlagen ständig an die Entwicklung der geltenden technischen Normen und Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnwesen und an sämtliche Risiken an, die mit dem Betrieb einer modernen Bahninfrastruktur verbunden sind. Bei einer möglichen Variantenwahl entscheidet es sich für die finanziell und wirtschaftlich günstigste.

<sup>2</sup> Das Sanierungsprogramm für die Bahnübergänge ist abzuschliessen, damit alle Bahnübergänge bis Ende 2014 (innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Frist) gesetzeskonform sind. Fehlende Finanzierungszusagen Dritter dürfen nicht dazu führen, dass diese Frist verpasst wird. Allfällige Finanzierungsanteile Dritter sind gegebenenfalls vorzufinanzieren und im Nachgang zu regeln und im Jahresbericht gemäss Art. 24 Abs. 4 auszuweisen.

<sup>3</sup> Das Unternehmen nimmt zur Kenntnis, dass das BAV auf Strecken mit Bahnübergängen, welche den Vorgaben gemäss Art. 37 ff der EBV nicht entsprechen, ab 2015 Sanktionen ergreifen wird (wie z.B. Reduktion Fahrgeschwindigkeit).

<sup>4</sup> Das Unternehmen passt das Sicherheitsmanagementsystem an die Vorgaben der EU-Sicherheitsrichtlinie derart an, dass die entsprechenden Vorgaben voll und ganz erfüllt sind.

<sup>5</sup> Das Unternehmen legt seine Prioritäten so fest, dass unter Berücksichtigung des finanziell Tragbaren ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet wird, insbesondere:

- a. Ein hoher Schutz vor Zugkollisionen und Entgleisungen ist gewährleistet;
- b. Das Sicherheitsniveau in Eisenbahntunnels ist im Rahmen der Substanzerhaltungsprogramme auf den anerkannten und vom BAV geforderten Stand der Technik zu bringen;
- c. Die Sicherheit im Bereich des Zugangs zu und des Aufenthalts auf den Perrons wird im Rahmen von Neu- und Umbauten erhöht;
- d. Eine hohe Sicherheit des Personals ist gewährleistet.

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

Das Unternehmen gewährleistet unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit mit geeigneten Massnahmen eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit des Netzes und der Anlagen. Es trägt damit dazu bei, dass die folgenden Unterziele erreicht werden:

- a. die regelmässig auf dem Netz des Unternehmens verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) werden diskriminierungsfrei in die Planungsprozesse zur Dimensionierung der Anlagen einbezogen;
- b. die hohe Verfügbarkeit der Anlagen und eine möglichst stabile Verkehrsabwicklung werden gewährleistet;

- c. die Haltestellen weisen eine angemessene Qualität auf;
- d. die Fristen zur Umsetzung des BehiG betreffend Kundeninformationssysteme (bis Ende 2013), Bauten und übrige Anlagen der Infrastruktur (bis Ende 2023) werden eingehalten.

#### **Art. 7 Optimale Nutzung der Kapazitäten und diskriminierungsfreier Netzzugang**

<sup>1</sup> Das Unternehmen stellt der Trassenvergabestelle die für eine optimale Zuteilung der Kapazitäten erforderlichen Grundlagen zur Verfügung. Das Unternehmen sorgt für eine optimale Zuteilung von Trassen an jedes interessierte EVU.

<sup>2</sup> [Für alle ausser WAB] Das Unternehmen macht die für den Netzzugang relevanten technischen Parameter der Infrastrukturanlagen sowie die Belegung der einzelnen Strecken nach dem aktuellen Netzfahrplan auf dem Internet zugänglich.

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

<sup>1</sup> Für das Teilsystem Zugsteuerung-, Zugsicherung- und Signalgebung werden die bestehenden, streckenseitigen Zugbeeinflussungssysteme SIGNUM und ZUB 121 durch Euro-Signum und EuroZUB und ETCS Level 1 Limited Supervision (LS) abgelöst. Die BAV-Strategie sieht in einer ersten Phase die Migration des Normal-Spurnetzes zu ETCS Level 1 Limited Supervision (ausgenommen Zahnradstrecken und Strecken mit ETCS Level 2) vor. Bis Ende 2015 sind die Nord-Südachsen und bis Ende 2017 das restliche Normalspurnetz umzurüsten.

<sup>2</sup> [Bahnen mit Meterspur] Das Unternehmen richtet die Weiterentwicklung des meterspurigen Netzes so aus, dass die vom Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen normierten Radprofile verwendet werden können und das Lichtraumprofil A nach Art. 18 der Ausführungsbestimmungen 15. Dezember 1983 zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV; SR 742.141.11) eingehalten wird.

<sup>3</sup> [BLT, TN] Das Unternehmen richtet die Weiterentwicklung des meterspurigen Netzes so aus, dass das Radprofil C eingesetzt werden kann und das Lichtraumprofil C nach Art. 18 AB-EBV eingehalten wird.

<sup>4</sup> Zur Verbesserung der Kommunikation zwischen den unternehmenseigenen Ereignisdiensten und den Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit rüstet das Unternehmen ihre Tunnels gemäss den Vorgaben der Richtlinie des BAV vom 10. August 2009 betreffend Sicherheitsanforderungen für bestehende Eisenbahntunnels derart aus, dass sie mit Signalen der jeweiligen kantonalen POLYCOM-Netze versorgt werden können.

#### **Art. 9 Erhöhung der Produktivität**

<sup>1</sup> Das Unternehmen steigert die Produktivität in Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturanlagen und erhöht damit die Effizienz der von den Bestellern gewährten Subventionsmittel. Priorität geniessen Massnahmen zur Erhöhung der Energie-Effizienz.

<sup>2</sup> Bei allen Investitionsentscheiden ist die Optimierung der Investitions- und Folgekosten für Infrastruktur und Verkehr (Life-Cycle-Cost-Analyse) anzustreben.

<sup>3</sup> [Unternehmen die sich für eine Streckengliederung entschieden haben] Das Unternehmen gewährleistet die Transparenz gegenüber den Bestellern durch die Vorlage gesonderter Rechnungen für die Sparte Infrastruktur sowie für einzelne Strecken und Knoten seines Netzes sofern nichts anderes vereinbart wurde.

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

<sup>5</sup> Sie leistet zudem einen Beitrag für eine nachhaltige und effiziente Ressourcennutzung insbesondere zur Erhöhung der Energieeffizienz und zur Reduktion der Umweltbelastung.

<sup>6</sup> Das Unternehmen prüft in allen Bereichen der Sicherheit (Security, Safety) langfristig kostengünstigere Massnahmen und führt diese ein, ohne das hohe Sicherheitsniveau insgesamt zu gefährden.

### **3. Abschnitt: Beschreibung der zu erbringenden Leistungen [= Art. 20 Bst. c KFEV]**

#### **Art. 10 Grundsätze der Infrastrukturbestellung**

<sup>1</sup> Die nach der Offerte gemäss Art. 1 für die Jahre 2013–2016 geplanten ungedeckten Kosten (Betrieb und Abschreibungen) gelten als Grundlage für die Bemessung der Infrastrukturabgeltung. Spätere Anpassungen der finanziellen Planung führen zu keiner Anpassung der Abgeltungen.

<sup>2</sup> [entfällt für HBS] Nach Art. 49 Abs. 1 EBG finanzieren die Besteller die Eisenbahninfrastruktur gemeinsam. Die Anteile bemessen sich nach der KAV und dem jeweiligen interkantonalen Verteiler. Sie sind in den Anhängen 1 bis 3 ersichtlich.

<sup>3</sup> [Nur für SOB, BLS, HBS und ZB] Nach Art. 49 Abs. 3 EBG finanziert der Bund Strecken von nationaler Bedeutung alleine. Demnach werden die ungedeckten Kosten der Strecke/n [...] allein vom Bund finanziert.

<sup>4</sup> [Nur für SZU, TPC, MVR, WAB, BOB] Strecken ohne Erschliessungsfunktion sind nach Art. 49 Abs. 2 EBG von Bundesleistungen ausgeschlossen. Das Unternehmen garantiert, dass keine Bundesmittel für Betrieb und Erhalt dieser Strecken verwendet werden.

#### **Art. 11 Zu betreibende Strecken und Knoten**

<sup>1</sup> Die von dem Unternehmen nach dieser Vereinbarung zu betreibende Infrastruktur (Strecken und Knoten) ist in den Anhängen 1 bis 3 aufgeführt.

<sup>2</sup> Die Bestellung umfasst den Betrieb, den Unterhalt, die Erneuerung und die Weiterentwicklung oder die Erweiterung der Infrastruktur nach Art. 62 EBG gemäss den Anhängen 1 bis 3 für die Jahre 2013 bis 2016 .

<sup>3</sup> Die Planung der Erhaltungs- und Erweiterungsarbeiten findet bedarfsorientiert statt. Das Unternehmen legt sie in Absprache mit den EVU gemäss den Netzzugangsbestimmungen fest.

<sup>4</sup> [Nur für ...] Das Unternehmen erhält die Freiverladeanlagen für den Güterumschlag, welche am 1. Januar 2013 bestehen. Eine Schliessung ist nur möglich, wenn diese auf absehbare Zeit nicht mehr genutzt werden oder deren Aufrechterhaltung sehr unwirtschaftlich wäre. Die Besteller sind vorgängig über beabsichtigte Schliessungen zu informieren.

<sup>5</sup> Das Unternehmen kann im Auftrag Dritter weitere Strecken betreiben. Die Abgeltung für den Betrieb dieser Strecken ist nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.

## **Art. 12 Abgrenzung der bestellten Leistungen**

<sup>1</sup> Folgende weitere Leistungen dürfen bei der Sparte Infrastruktur des Unternehmens im Rahmen dieser Vereinbarung keine ungedeckten Kosten verursachen, 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 den Bestellern zu erarbeitenden Standard hinausgehen und nicht die zentrale Informationsplattform gemäss Abs. 2 Bst. e betreffen;
- e. Bau und Betrieb von Terminalanlagen des kombinierten Verkehrs [eine Finanzierung über diese Vereinbarung ist soweit möglich, als keine Förderung mit Mitteln gemäss der Verordnung vom 4. November 2009 über die Förderung des Bahngüterverkehrs (BGFV; SR 740.12) vereinbart ist];
- f. Bau und Betrieb von Anschlussgleisen [eine Finanzierung über diese Vereinbarung ist soweit möglich, als keine Förderung mit Mitteln gemäss der Verordnung vom 26. Februar 1992 über die Anschlussgleise (AnGV; SR 742.141.51) vereinbart ist und die Anlage dem Netzzugang geöffnet ist];
- g. Serviceleistungen (nach Art. 23 NZV) für EVU;
- h. anteilige Übernahme von Aufgaben (Kosten), die nicht im Zusammenhang mit der Sparte Infrastruktur stehen;
- i. Vorfinanzierungen von Investitionen.

<sup>2</sup> Folgende Leistungen für die Schweizer Eisenbahninfrastruktur werden vom Bund gemäss der Leistungsvereinbarung mit SBB zentral bei der SBB Infrastruktur bestellt. Sie sind von den übrigen Unternehmen nicht zu erbringen und werden von den Bestellern nicht vergütet. Nur direkt verursachte Kosten sind dabei von SBB weiter zu verrechnen. Das BAV sorgt für die diskriminierungsfreie Erbringung dieser Leistungen :

- a. Der Jahresfahrplan der von der Trassenvergabestelle betreuten Strecken;
- b. Die Bereitstellung und Weiterentwicklung der Planungsinstrumente (NeTS) für die Fahrplanplanung;

- c. Die offizielle Fahrplanpublikation für den gesamten öffentlichen Verkehr sowie die öffentliche Fahrplansammlung;
- d. Die mittel- bis langfristige Kapazitätsplanung für das Normalspurnetz (einschliesslich sonderfinanzierter Projekte);
- e. Der Betrieb einer zentralen Informationsplattform für die Kundeninformation;
- f. Systemführerschaft ETCS für das Normalspurnetz;
- g. Systemführerschaft und Dienstleistungen GSM-R für das gesamte Schweizer Schienennetz;
- h. Bau, Betrieb und Erhalt der für die Bahnstromversorgung des Normalspurnetzes erforderlichen Unterwerke und Frequenzumformer;
- i. Verantwortung für die schweizweite Netzplanung sowie den Bau, Betrieb und Erhalt der 132kV/16.7-Hz-Bahnstromversorgung für das Normalspurnetz.

#### **4. Abschnitt: Zuteilung der Jahresbetreffnisse [= Art. 20 Bst. d KFEV]**

##### **Art. 13 Betriebsbeiträge**

Die Besteller gewähren dem Unternehmen für die Jahre 2013–2016 die in Art. 16 festgelegten Betriebsbeiträge (Abgeltung Betrieb Infrastruktur).

##### **Art. 14 Investitionsmittel**

<sup>1</sup> Die Besteller gewähren dem Unternehmen für die Jahre 2013–2016 die in Art. 16 festgelegten Beiträge für die Abgeltung der Abschreibungen, einschliesslich der Direktabschreibungen sowie die gleichenorts festgelegten bedingt rückzahlbaren, zinslosen Darlehen.

<sup>2</sup> Die Soll/Ist-Abweichung der Abschreibungen führt zusammen mit der Soll/Ist-Abweichung der Betriebskosten zu einem Spartengewinn oder -verlust, der nach Art. 67 EBG zu verbuchen ist. Ungeachtet dessen ist die gesamte Liquidität aus der Abschreibungsabgeltung für die Infrastrukturinvestitionen zu verwenden.

##### **Art. 15 Verwendung der Investitionsmittel**

<sup>1</sup> Diese Investitionsmittel dienen in erster Linie dazu, die Infrastruktur des Unternehmens in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Die Besteller finanzieren unter Beizug von Beiträgen Dritter für die Jahre 2013–2016 gemeinsam die Investitionen der konzessionierten Infrastrukturunternehmen, um die Sicherheit, die Wirtschaftlichkeit sowie die Leistungsfähigkeit zu erhöhen und dadurch den Betrieb des jeweiligen Netzes langfristig zu sichern.

<sup>2</sup> Grundlagen für die Beiträge der Besteller bilden die finanziellen und terminlichen Angaben in der vierjährigen Mittelfristplanung und die Liste mit den Investitionen oberster Priorität des Unternehmens. [Variante] Bei den folgenden Projekten, für die noch kein genehmigtes

Auflageprojekt vorliegt, gilt der Vorbehalt, dass die Besteller diese vor der Ausführung genehmigen und die notwendigen Kredite bereitgestellt werden können: (Projekte auflisten)

<sup>3</sup> Die Objektliste der mittelfristigen Investitionsplanung ist verbindlich. Der Investitionsplan ist jährlich zu aktualisieren. Anpassungen an der Objektliste und der Prioritätenordnung sowie der vorzeitige Baubeginn gemäss Art. 26 Abs. 3 SuG erfordern die schriftliche Zustimmung aller Besteller. Ausgenommen ist die Neuaufnahme von Objekten, die den Sammelpositionen Oberbauerneuerung, Fahrleitungserneuerung, Erneuerung Barrieren- und Blinklichtanlagen, Erneuerung Unterwerke/Gleichrichter, Dienstfahrzeuge und Mobilien sowie Perronerhöhungen nach BehiG zugeordnet werden können.

## Art. 16 Finanzieller Rahmen für die Infrastruktur des Unternehmens

<sup>1</sup>Die Infrastrukturbestellung in dieser Leistungsvereinbarung beruht auf einem finanziellen Rahmen für die Jahre 2013–2016 nach unten stehender Aufstellung. Die Mittel werden wie in der vierjährigen Mittelfristplanung vom [TT.MM.JJJJ] angegeben verwendet. Die Aufteilung auf die Strecken oder Streckengruppen ist in den Anhängen 1 bis 3 aufgeführt.

Betrag in CHF für 2013	Abgeltung Betrieb	Abgeltung von Abschreibungen	Darlehen	Total
Beitragsart	nicht rückzahlbar	nicht rückzahlbar	bedingt rückzahlbar	
Beiträge des Bundes				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Total	0	0	0	0

Betrag in CHF für 2014	Abgeltung Betrieb	Abgeltung von Abschreibungen	Darlehen	Total
Beitragsart	nicht rückzahlbar	nicht rückzahlbar	bedingt rückzahlbar	
Beiträge des Bundes				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Total	0	0	0	0

Betrag in CHF für 2015	Abgeltung Betrieb	Abgeltung von Abschreibungen	Darlehen	Total
Beitragsart	nicht rückzahlbar	nicht rückzahlbar	bedingt rückzahlbar	
Beiträge des Bundes				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Total	0	0	0	0

Betrag in CHF für 2016	Abgeltung Betrieb	Abgeltung von Abschreibungen	Darlehen	Total
Beitragsart	nicht rückzahlbar	nicht rückzahlbar	bedingt rückzahlbar	
Beiträge des Bundes				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Mindestbeiträge des Kantons XXXX				0
Total	0	0	0	0

<sup>2</sup> Die Besteller verpflichten sich, ihre Anteile unter Vorbehalt der Genehmigung des jeweiligen eigenen Voranschlags auszuzahlen.

<sup>3</sup> Die Bundesbeiträge stehen unter dem Vorbehalt, dass die pro Spalte und Jahr vorgesehenen Beträge durch den jeweiligen Kanton rechtsgültig zugesichert werden.

<sup>4</sup> Die genannten Beiträge enthalten auch die Teuerung, die nicht separat ausgewiesen werden muss. Die Abgeltungsbeträge beinhalten ebenfalls die Vorsteuerkürzungen der Mehrwertsteuer.

<sup>5</sup> Wenn sich aus den halbjährlichen Mittelherkunfts-/verwendungsnachweisen ergibt, dass die Zahlungsverpflichtungen wesentlich tiefer liegen als die zugeflossenen Mittel, können die Besteller mit dem Unternehmen über die Auszahlung der verbleibenden Darlehenstranchen frühestens ab 2015 einmalig verhandeln.

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

<sup>1</sup> Die in dieser Vereinbarung festgelegten Abgeltungen nach Art. 49 EBG für Betrieb und Abschreibungen werden jedes Jahr in der Regel in vier gleich hohen Raten jeweils Mitte Februar, Mai, August und November ausbezahlt.

<sup>2</sup> Die erforderlichen Darlehen nach Art. 56 EBG werden in der Regel pro Jahr jeweils zu 40% im Juni, zu 35% im Oktober und zu 25% Ende Dezember ausbezahlt.

<sup>3</sup> Das Unternehmen kann beantragen, dass die Darlehenstranchen früher ausbezahlt werden, sofern es nachweisen kann, dass die Zahlungsverpflichtungen die vorhandenen liquiden Mittel übersteigen.

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

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

Das Unternehmen bewirtschaftet die Investitionsmittel (Abschreibungsmittel, Darlehen und Beiträge Dritter) der Sparte Infrastruktur gesondert von den übrigen Mitteln des Unternehmens. Sie führt dafür ein separates Bankkonto (Investitionskonto) [oder eine andere funktionierende Lösung hier einsetzen]. Die anfallenden Zinsen auch aus einer kurzzeitigen Zwischenfinanzierung anderer Sparten sowie bei Verwendung für Anlagen ausserhalb des Netzzugangs gemäss Art. 62. Abs. 2 EBG sind als Erlös der Sparte Infrastruktur zu verbuchen. Erfüllt die Unternehmung die vorstehenden Bedingungen nicht, ist für die Investitionsmittel der Sparte Infrastruktur ein separates Bankkonto zu führen.

## **Art. 19 Beiträge Dritter**

Das Unternehmen stellt sicher, dass sämtliche vom Gesetz vorgesehenen Beiträge Dritter an einer Finanzierung eingefordert werden. Der Nachweis darüber ist anlässlich der jährlichen Rechnungsgenehmigung vorzulegen. Das Unternehmen reicht den Bestellern bis Ende 2012 ein Konzept vor, in welchen Fällen auf welcher Rechtsgrundlage Beiträge Dritter resp. Beiträge aus anderen Quellen eingefordert werden.

## **Art. 20 Mittelverwendung**

<sup>1</sup> Das Unternehmen garantiert den Bestellern, dass die mit dieser Vereinbarung gewährten Mittel ausschliesslich für Kosten und Investitionen der abgeltungsberechtigten Infrastruktur verwendet werden. Bestehen Zweifel über die Abgrenzung entscheidet das BAV.

<sup>2</sup> Darlehen dürfen nur für aktivierbare Investitionen exklusive Mehrwertsteuer verwendet werden.

<sup>3</sup> Die Betreffnisse der Mehrwertsteuer werden nach den geltenden Rechtsgrundlagen abgewickelt. Die Betriebsbeiträge und die Abgeltungen von Abschreibungen einschliesslich Direktabschreibungen gelten als Subventionen, die der pauschalen Vorsteuerkürzung unterliegen.

<sup>4</sup> Die Verwendung von Infrastrukturmitteln in Anlagen ausserhalb des Netzzugangs gemäss Art. 62 Abs. 2 EBG kann nur erfolgen, soweit Abschreibungsmittel nicht anderweitig benötigt werden, insbesondere zur Gewährleistung der Sicherheit der Bahnanlagen. Das Unternehmen trägt die Verantwortung für die Sicherheit der Bahnanlagen. Die Mittel sind gemäss Art. 15 Abs. 2 ARPV zu verzinsen, d.h. derzeit [noch zu aktualisieren: 1.48%], zu verzinsen. Der Rentabilitätsnachweis dieser Investitionen auf der Basis der vollen Kosten gemäss Art. 64 Abs. 2 EBG ist jährlich vorzulegen und allfällige Fehlbeträge sind primär zulasten anderer Nebengeschäfte, allenfalls zulasten der Sparte Verkehr zu verbuchen.

## **Art. 21 Rückzahlung von Darlehen**

<sup>1</sup> Das BAV bestimmt, ob und in welchem Umfang die vom Bund gewährten bedingt rückzahlbaren Darlehen aus nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln oder Betriebsüberschüssen zurückzuzahlen sind. Es kann, unter Vorbehalt der notwendigen Generalversammlungsbeschlüsse des Unternehmens, auch jederzeit bestimmen, dass der Bundesanteil der bedingt rückzahlbaren Darlehen unabhängig vom Kantonsanteil in Eigenkapital umgewandelt wird.

<sup>2</sup> Die Kantone entscheiden über die Rückzahlung oder Umwandlung des Kantonsanteils der bedingt rückzahlbaren Darlehen.

<sup>3</sup> In der Regel sind nicht reinvestierte Abschreibungsmittel zur Rückzahlung von Darlehen zu verwenden (Art. 49 Abs. 4 EBG), es sei denn, im Mittelfristplan sei eine andere Verwendung bereits ausgewiesen. Andere überschüssige Liquidität ist zur Rückzahlung beizuziehen, wenn die Liquiditätsreserve ein normales Mass übersteigt. Der Liquiditätsbedarf der kommenden Jahre ist beim Entscheid über die Rückzahlung einzubeziehen.

<sup>4</sup> Der Rückzahlungsanteil der einzelnen Besteller bemisst sich an den gesamthaft an das Unternehmen geleisteten und noch ausstehenden bedingt rückzahlbaren Darlehen mit Stand Ende des Vorjahres.

<sup>5</sup> Im Weiteren gelten die Bestimmungen der Art. 23 bis 32 SuG.

<sup>6</sup> Gestützt auf die obigen Bestimmungen leistet das Unternehmen folgende Darlehensrückzahlungen:

- 2013 CHF [xxx] Mio.
- 2014 CHF [xxx] Mio.
- 2015 CHF [xxx] Mio.
- 2016 CHF [xxx] Mio.

[anpassen je Unternehmen oder streichen wenn nicht zutreffend]

## **Art. 22 Sicherstellung des Darlehens**

<sup>1</sup> Das Unternehmen verpflichtet sich, wesentliche Eigentumswechsel (Wert über CHF 100'000) jeglicher Art an Anlagen, insbesondere von den mit Investitionsmitteln der öffentlichen Hand erstellten oder beschafften Anlagen vorgängig dem BAV, mit Kopie an die Kantone, anzuzeigen. Das BAV spricht das weitere Vorgehen mit den Kantonen ab.

<sup>2</sup> Bei Zweckentfremdung, Veräusserung oder Eigentümerwechsel eines Objektes, das im Zusammenhang mit Finanzhilfen nach Art. 49 und 56 EBG steht, gilt Art. 29 SuG.

<sup>3</sup> Zukünftige Änderungen des Bundesrechts gelten für die Darlehen ab Inkrafttreten der Änderung.

## **Art. 23 Ausschreibung und Vergaben**

<sup>1</sup> Das Unternehmen verpflichtet sich, die Aufträge für die mit Mitteln nach Art. 49 und 56 EBG finanzierten Investitionen nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu vergeben.

[Variante 1] Da der Bund Mehrheitsaktionär der [XXX AG] ist, kommt im Ausschreibungsverfahren grundsätzlich das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BoeB) und das entsprechende Rechtsmittelsystem bzw. die Beschwerdemöglichkeiten an die eidgenössischen Rekursinstanzen (Bundesverwaltungsgericht, Bundesgericht) zur Anwendung.

[Variante 2] Da der Bund nicht Mehrheitsaktionär des Unternehmens ist, kommt im Ausschreibungsverfahren grundsätzlich das interkantonale Konkordat über das öffentliche Beschaffungswesen (IVoeB) zur Anwendung.

## **6. Abschnitt: Controlling**

### **Art. 24 Controlling der Infrastrukturfinanzierung**

<sup>1</sup> Das Controlling (Steuerung) der Infrastrukturfinanzierung des Bundes richtet sich nach Art. 13 und 22 KFEV. Es soll dazu beitragen, dass die für die Infrastruktur gewährten Mittel effektiv und effizient eingesetzt werden.

<sup>2</sup> Das Unternehmen trägt die Verantwortung für die operativen Entscheidungen und Massnahmen zur Erfüllung dieser Ziele sowie die Verantwortung für die Projektüberwachung der Investitionsvorhaben bezüglich des Baufortschritts, der Finanzen und Fristen.

<sup>3</sup> Das Unternehmen stellt sicher, dass die Investitionsplanung stets auf dem aktuellen Stand ist (Prinzip der rollenden Planung).

<sup>4</sup> Das Unternehmen berichtet den Bestellern nach den unten vereinbarten Modalitäten über den Stand der Zielerreichung und den Projektfortschritt nach Abs. 2. Die Berichterstattung erfolgt

- a. über regelmässige Aussprachen;
- b. anhand eines Zwischenberichts [Form flexibel, bei Bedarf diesen Text anpassen] per 30. Juni, der bis spätestens am 31. August des laufenden Jahres einzureichen ist, und
- c. über einen Jahresbericht per 31. Dezember, der bis spätestens am darauffolgenden 15. März einzureichen ist, und der über die im Berichtsjahr erfolgten Projektabschlüsse Auskunft gibt.

[Ev. auch Hinweis auf Veröffentlichung der Berichte/Ergebnisse gem. Art. 22 Abs. 3 KFEV]

<sup>5</sup> Wesentliche Abweichungen sind unter Angabe der Gründe und der Ausgleichsmassnahmen zu dokumentieren. Die Bekanntgabe einer negativen Kostenentwicklung (Mehrkosten) mit dem Zwischenbericht bedeutet nicht, dass diese Kostenentwicklung durch die Besteller akzeptiert wird. Stellt das BAV fest, dass Kredite nicht eingehalten werden können und erachtet das BAV die ergriffenen Massnahmen als ungenügend, nimmt es Kontakt mit dem Unternehmen und den Kantonen auf und veranlasst die notwendigen Massnahmen.

<sup>6</sup> Das Unternehmen stellt dem BAV alle weiteren für ein effektives Controlling der Infrastrukturfinanzierung erforderlichen Hintergrundinformationen zur Verfügung. In einem auf die Anforderungen des BAV abgestimmten Netzzustandsbericht gibt sie jährlich Auskunft über die Entwicklung des Zustandes der Infrastrukturanlagen.

<sup>7</sup> Das BAV teilt dem Unternehmen und den Kantonen das Resultat der Prüfung der Jahresberichte schriftlich mit.

## **Art. 25 Vorgehen bei Zielabweichungen**

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

## **Art. 26 Relevante Dokumente**

<sup>1</sup> Zusätzlich zu Art. 24 stellt das Unternehmen dem BAV alle für das Controlling dieser Vereinbarung relevanten Dokumente zur Verfügung.

<sup>2</sup> Die Planungsgrundlagen für die Erstellung dieser Vereinbarung sind zehn Jahre aufzubewahren.

## **Art. 27 Rechnungslegung**

Grundlage für die Verbuchung sämtlicher Beiträge bildet die RKV .

## **7. Abschnitt: Zustandekommen, Änderungen, Inkrafttreten, Geltungsdauer**

### **Art. 28 Zustandekommen der Vereinbarung**

<sup>1</sup> Die Vereinbarung kommt mit dem Datum der letzten Unterschrift zustande.

<sup>2</sup> Unterbleibt die Zusicherung, so verfallen die zugehörigen Bundesmittel und bereits geleistete Teilzahlungen sind innert Monatsfrist zurückzuzahlen.

### **Art. 29 Streitigkeiten**

Bei Streitigkeiten über die Auslegung der Vereinbarungen nach Art. 49 und 56 EBG gilt Art. 51 Abs. 5 und 6 EBG.

### **Art. 30 Strafbestimmungen**

Der Vollzug der Vereinbarungen unterliegt im Übrigen den Strafbestimmungen und Verwaltungsmassnahmen nach Art. 88 und 89 EBG und dem Schweizerischen Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (StGB; SR 311.0).

### **Art. 31 Anpassung der Leistungsvereinbarung**

Bei wesentlichen Änderungen oder bei Nichteintritt einer oder mehrerer der Rahmenbedingungen nach Abschnitt 1 dieser Vereinbarung nehmen die Vertragsparteien Verhandlungen zur Anpassung der Leistungsvereinbarung auf. Sie werden sie derart anpassen, dass die in dieser Vereinbarung verankerte Interessen- und Pflichtenlage wieder hergestellt wird.

### **Art. 32 Anhänge**

Die folgenden Anhänge bilden integrierende Bestandteile dieser Vereinbarung:

- a. Aufteilung der Betriebsabgeltung auf die Strecken [oder Streckengruppen nach Art. 14 Abs. 2 RKV] (Anhang 1);
- b. Aufteilung der Abschreibungsabgeltung auf die Strecken (Anhang 2);
- c. Aufteilung der zu gewährenden bedingt rückzahlbaren Darlehen auf die Strecken oder Streckengruppen (Anhang 3);
- d. unterzeichnete Mittelfristplanung vom [TT.MM.JJJJ] (Anhang 4);
- e. Kennzahlen/Zielerreichung (Anhang 5);
- f. Details zur Berechnung des Trassenpreises (Anhang 6).

### **Art. 33 Inkrafttreten und Geltungsdauer**

Diese Vereinbarung gilt für die Kalenderjahre 2013 bis 2016. Die Bestimmungen über die bedingt rückzahlbaren Darlehen gelten bis zu deren Rückzahlung oder dem Darlehensverzicht.

## Bundesamt für Verkehr

.....

Dr. Peter Füglistaler

Direktor

3003 Bern, .....

.....

Pierre-André Meyrat

Stv. Direktor

3003 Bern, .....

**Kanton [Z, erforderliche Zahl Seiten für jeden Kanton einfügen]**

.....

[Frau/Herr x]

[9999 Z, .....]

**[Unternehmen]**

.....

[Frau/Herr x]

Präsident/-in des Verwaltungsrates

[9999 Z, .....]

.....

[Frau/Herr x]

Direktor/-in

[9999 Z, .....]