



# Leistungsvereinbarung

---

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

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

und

die Infrastrukturbetreiberin Emmentalbahn GmbH (ETB)

## **Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Infrastrukturbetreiberin Emmentalbahn GmbH für die Jahre 2021–2024**



**Präambel:**

<sup>1</sup> Diese Leistungsvereinbarung legt die gemeinsam von der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund), vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), nachstehend «Besteller», und von der Infrastrukturbetreiberin Emmentalbahn GmbH, nachstehend «Unternehmen», für die Jahre 2021–2024 erarbeiteten Ziele und Leistungen fest.

<sup>2</sup> Die mehrjährigen Zielvorgaben und die zwischen dem BAV und dem Unternehmen 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 Systemaufgaben, Personenverkehr und Güterverkehr erfolgen mit separaten Vereinbarungen. Die zur Finanzierung der bestellten Infrastrukturleistungen notwendigen Mittel des Bundes werden in einem Zahlungsrahmen für die Jahre 2021–2024 bereitgestellt.

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

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

### **Art. 1 Gegenstand**

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

<sup>2</sup> Das Leistungsangebot beruht auf der verbindlichen und rechtsgültig unterzeichneten, über die elektronische Schnittstelle Webinterface Daten Infrastruktur (WDI) [www.bav.admin.ch/wdi](http://www.bav.admin.ch/wdi) übermittelten und vom BAV am 16.02.2021 angenommenen Offerte V2 des Unternehmens nach Artikel 27 KPFV

<sup>3</sup> Widersprechen sich einzelne Bestimmungen dieser Leistungsvereinbarung, einschliesslich der Anhänge gemäss Artikel 28, und der Inhalt der Offerte gemäss Absatz 2, so gehen die Bestimmungen der Leistungsvereinbarung der Offerte vor.

### **Art. 2 Rechtsgrundlagen**

Die wesentlichen anwendbaren Rechtsgrundlagen sind:

- a. das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) und subsidiär dazu das Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009 (PBG; SR 745.1) sowie das Obligationenrecht (OR; SR 220);
- b. das Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 (BIFG; SR 742.140);
- c. die Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120);
- d. die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122);
- e. die Verordnung des BAV vom 14. Mai 2012 über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4);
- f. das Subventionengesetz vom 5. Oktober 1990 (SuG; SR 616.1);

- g. das Gütertransportgesetz vom 25. September 2015 (GüTG; SR 742.41, BBI 2015 7279);
- h. das Bundesgesetz vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB; SR 172.056.1);
- i. die Verordnung vom 12. Februar 2020 über das öffentliche Beschaffungswesen (VöB; SR 172.056.11);
- j. die interkantonale Vereinbarung vom 25. November 1994 / 15. März 2001 über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB);
- k. die Verordnung des UVEK vom 18. Januar 2011 über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221);
- l. das Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (BehiG; SR 151.3);
- m. die Verordnung vom 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34);
- n. die Verordnung des UVEK vom 22. Mai 2006 über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342);
- o. die Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV; SR 742.141.1);
- p. das Geoinformationsgesetz vom 5. Oktober 2007 (GeolG, SR 510.62);
- q. die Geoinformationsverordnung vom 21. Mai 2008 (GeolV, SR 510.620).

### **Art. 3 Rahmenbedingungen**

Die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Festlegung der gegenseitigen Leistungen sind:

- a. Trassenpreise, deren Höhe sich nach der per 1. Januar 2021 revidierten NZV sowie nach der NZV-BAV bestimmt; für die gesamte Dauer der Leistungsvereinbarung wird insbesondere von den folgenden Bestimmungen ausgegangen:
  - 1. Deckungsbeitrag regionaler Personenverkehr: 8 Prozent des massgeblichen Verkehrserlöses;
  - 2. Deckungsbeitrag Personenfernverkehr und Autoverlad gemäss jeweiligen Konzessionsbestimmungen;
  - 3. die Abgabe von Energie an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) darf in der Sparte Infrastruktur keine ungedeckten Kosten verursachen; gleichzeitig ist in diesem Bereich kein Gewinn anzustreben, sondern ein ausgeglichenes Ergebnis für die Sparte Infrastruktur; der in der NZV-BAV festgelegte Preis pro kWh berücksichtigt den Preis ab Unterwerk für Wechselstrom; reichen bei Gleichstrombahnen die entsprechenden Erlöse nicht aus oder übersteigen sie klar die Selbstkosten der Sparte Infrastruktur, so ist beim BAV vorgängig und rechtzeitig ein Gesuch um Bewilligung eines von der NZV-BAV abweichenden Energiepreises einzureichen (Art. 3 Abs. 2 NZV-BAV);
- b. weitere finanzielle Rahmenbedingungen:
  - 1. Die Pensionskasse des Unternehmens weist per 31.12.2019 einen Deckungsgrad von 104.3% Prozent auf.
  - 3. Bei Schäden durch Naturereignisse richtet der Bund, gestützt auf Artikel 59 EBG sowie die Artikel 39–41 KPFV, Finanzhilfen aus. Aufgrund dieser Finanzhilfen sind die Infrastrukturbetreiberinnen gehalten, auf den Abschluss von entsprechenden Versicherungen für die dem Netzzugang dienende Infrastruktur nach Artikel 62 Absatz 1 EBG zu verzichten. Leistungen öffentlicher Versicherungen werden bei der Bemessung der Finanzhilfe berücksichtigt.

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

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

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

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

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

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

<sup>5</sup> Systemaufgaben, die der Bund über eine zusätzliche Vereinbarung unterstützt, dürfen nicht mit zusätzlichen Mitteln aus dieser Vereinbarung finanziert werden.

<sup>6</sup> Für die Abgrenzung der Infrastruktur im Einzelnen ist Artikel 13 massgebend.

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

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

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

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

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

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

- d. Die für nicht gesetzeskonforme Bahnübergänge bewilligten Sanierungsmassnahmen werden innerhalb zweier Jahre ab Rechtskraft der Verfügung umgesetzt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a. Das Unternehmen sorgt für die Einhaltung und Verbesserung der Interoperabilität gemäss den für seine Infrastruktur geltenden Anforderungen. Es fördert im Rahmen

seiner Erneuerungs- und Ausbauprogramme die Interoperabilität mit den Infrastrukturen anderer ISB im In- und Ausland und schafft optimale Übergangsverhältnisse.

- b. Das Unternehmen gewährleistet eine hohe Verfügbarkeit der Anlagen und eine möglichst stabile Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Produktivität und Effizienz im Betrieb und Substanzerhalt. Zur Verbesserung der Reaktionsfähigkeit und zur Reduktion der Interventionszeiten arbeitet es eng mit den EVU zusammen und schafft diskriminierungsfreie Möglichkeiten für den Austausch von Personal.
- c. Die Priorität in der Betriebsführung wird auf die Sicherstellung der Reiseketten gelegt. Im Störfall hat die Gewährleistung des Betriebs Vorrang vor der Pünktlichkeit des einzelnen Zuges. Der Güterverkehr wird sinngemäss gleichbehandelt.
- e. Die Anlagen für den Bahnzugang weisen eine angemessene Qualität auf.
- f. Die regelmässig auf dem Netz des Unternehmens verkehrenden EVU, die Besteller im konzessionierten Personenverkehr und die Güterverkehrsbranche werden diskriminierungsfrei in die Planungsprozesse zur Dimensionierung der Anlagen einbezogen. Dabei sind die Ergebnisse der Bedarfsprüfung sowohl für den Personenverkehr wie auch für den Güterverkehr im Rahmen des Planungsprozesses gleichermaßen zu berücksichtigen. Dies gilt in gleicher Weise für die Planung der Intervalle für den Substanzerhalt.

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

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

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

## **3. Abschnitt: Standards**

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

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

<sup>2</sup> Investitionen in Kreuzungsstellen sind auf eine nutzbare Länge von mindestens 220 m auszulegen. An Haltepunkten ist jedes Gleis mit Publikumsanlagen zu versehen, ausser es dient ausschliesslich Regelkreuzungen mit durchfahrenden Per-, Dienst- oder Güterzügen. Die vorzuhaltende Perronlänge richtet sich jeweils nach dem Streckenkonzept (Art. 7 Abs. 1 Bst. d) oder den im Netznutzungskonzept vorgesehenen Zugslängen. Wo diese Standards hohe Kosten verursachen und eine Nutzung bis zum Lebensende der Anlage unwahrscheinlich ist, kann das BAV zusammen mit dem Unternehmen im Voraus festlegen, dass auf die Anforderung verzichtet wird.

<sup>3</sup> Der Biodiversität wird bei der Erneuerung und dem Unterhalt der Bahninfrastruktur im Sinne des vom Bundesrat am 6. September 2017 verabschiedeten Aktionsplans Strategie Biodiversität Schweiz (AP SBS) Rechnung getragen. Gefährdete Arten sind gemäss dem AP SBS mit geeigneten Massnahmen zu erhalten und zu fördern. Mindestens 20 Prozent der Grünflächen auf Arealen der Bahn sind mittelfristig naturnah zu gestalten und entsprechend zu pflegen. Biodiversitätsschwerpunkte sollen erhalten, bei Bedarf erstellt und regional vernetzt werden. Auf den Grünflächen werden zweckmässige Kontroll- und Bekämpfungsmassnahmen gegen invasive gebietsfremde Arten umgesetzt. Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln wird

minimiert, risikoarme Alternativen werden bevorzugt. Die Anlagenbeleuchtung wird mit dem Ziel einer minimalen Störung von Mensch und Natur sowie zur Förderung der Nachtdunkelheit optimiert. Tragwerke von Übertragungsleitungen sowie Fahrleitungsanlagen sind so auszugestalten, dass Vögel auf diesen keine Erd- oder Kurzschlüsse auslösen können. Es gilt die BAV-Richtlinie «Vogelschutz bei Fahrleitungsanlagen und bei auf Fahrleitungstragwerken installierten Übertragungsleitungen».

<sup>4</sup> Die Konzepte zur Zugbeeinflussung, die gemäss BAV-Richtlinie „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>5</sup> Die Division SBB Infrastruktur stellt den Betrieb des Streckennetzes mit ETCS Level 1 Limited Supervision bzw. Level 2 sicher. Sie stellt den Erhalt des dafür erforderlichen Knowhows sicher und trägt die Verantwortung für die technische und betriebliche Abstimmung zwischen den ISB und den EVU.

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

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

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

<sup>1</sup> Die vom Unternehmen nach dieser Vereinbarung zu betreibende Infrastruktur nach Artikel 62 EBG bezieht sich auf die nach Artikel 10 KPFV konzessionierten Strecken

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

<sup>3</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 anzuzeigen. Bei Zweckentfremdung, Veräusserung oder Eigentümerwechsel eines Objektes, das im Zusammenhang mit Finanzhilfen nach Artikel 51b EBG steht, gilt Artikel 29 SuG.

<sup>4</sup> Veränderungen im Grundstücksbedarf sind hinsichtlich zukünftiger bahnbetrieblicher Nutzung zu prüfen. Dem BAV sind Veräusserungen von Grundstücken der Sparte Infrastruktur zur Genehmigung zu unterbreiten. Das BAV teilt dem Unternehmen das Resultat der Überprüfung in der Regel innerhalb von 30 Arbeitstagen nach Erhalt der vollständigen Unterlagen mit. Streitigkeiten werden nach Artikel 51a EBG geregelt.

<sup>5</sup> Das Unternehmen erhält die Anlagen für den Güterverkehr gemäss den Verzeichnissen des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene in ihrer Funktion und Kapazität. Es plant die Weiterentwicklung dieser Anlagen unter Berücksichtigung der Interessen der Nutzer, der Kantone und Gemeinden. Dem wirtschaftlichen Bahnzugang für die Verlader ist besondere Beachtung zu schenken. Eine Schliessung oder eine Anpassung der Kapazität oder Funktionalität ist nur in Absprache mit dem BAV sowie unter der Voraussetzung möglich, dass sie dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene nach Artikel 3 GÜTG entspricht.

<sup>6</sup> Führen Projekte des Substanzerhalts oder andere Massnahmen des Unternehmens zu einer Veränderung der Nutzungsmöglichkeiten der Infrastruktur, so beurteilt das Unternehmen deren Kompatibilität mit dem bestehenden und geplanten Verkehrsangebot, insbesondere künftigen Angebotskonzepten (STEP-Ausbau Schritte). Es unterbreitet seine Beurteilung dem BAV zur Prüfung. Als Veränderung der Nutzungsmöglichkeiten gelten namentlich die Aufhebung von Kreuzungsstellen und Spurwechseln sowie die Reduktion der Perronnutzlänge, der Auswechslänge, der verfügbaren Perrongleise, der Annahme- und Formationsgleise, der zulässigen Achslasten und Zugslängen, des Lichtraumprofils, der Zugfolgezeit, der Abstellkapazitäten und die Verlängerung der Umsteigewege.

<sup>7</sup> Das Unternehmen stellt dem BAV Geodaten über die Infrastruktur zur Verfügung. Dazu gehören die Daten für den Geobasisdatensatz Nr. 98 gemäss Anhang 1 GeoIV.

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

Die Abgrenzung der Infrastruktur richtet sich nach den Artikeln 62 und 64 EBG. Das heisst insbesondere, dass folgende Leistungen bei der Sparte Infrastruktur des Unternehmens im Rahmen dieser Vereinbarung weder direkt noch indirekt ungedeckte Kosten verursachen dürfen:

- a. Distribution von Fahrausweisen;
- b. Bau, Betrieb und Unterhalt von Anlagen zur Stromerzeugung;
- c. Bau, Betrieb und Unterhalt von Anlagen zur Wasser- oder 50-Hz-Stromversorgung, soweit diese über den Eigenbedarf hinausgeht;
- d. Investitionen sowie Unterhalt und Betrieb von Kundeninformationsanlagen bei der Infrastruktur, die über den mit dem BAV erarbeitenden Standard hinausgehen und nicht die Systemaufgaben zur Kundeninformation nach Artikel 14 Buchstabe b betreffen;
- e. Bau und Betrieb von Anlagen für den Busverkehr sowie für den privaten Strassenverkehr (z. B. Park&Ride-Anlagen);
- f. Bau und Betrieb von KV-Umschlagsanlagen und von Anschlussgleisen nach GüTG;
- g. Serviceleistungen nach Artikel 23 NZV für EVU;
- h. anteilige Übernahme von Aufgaben (Kosten), die nicht im Zusammenhang mit der Sparte Infrastruktur stehen;
- i. Vorfinanzierungen von Investitionen;
- j. die schweizweite Netzplanung sowie der Bau, Betrieb und Erhalt der 132kV/16,7-Hz-Bahnstromversorgung für das Normalspurnetz;
- k. Versicherungsprämien für Naturschäden, ausgenommen obligatorische kantonale Gebäudeversicherungen.

### **Art. 14 Systemaufgaben (übergeordnete Aufgaben)**

Das BAV bestellt bei den folgenden ISB die nachfolgenden, über das Netz einzelner ISB hinausgehende Leistungen (Systemaufgaben), die ausser den direkt bei dem Unternehmen anfallenden Kosten nicht über diese Vereinbarung zu finanzieren sind:

- a. Gemäss den Verträgen zwischen dem BAV und der SBB erbringt die Division SBB Infrastruktur folgende Leistungen:
  1. Sie sammelt und publiziert Daten der Kundeninformation des öffentlichen Verkehrs und zur Vernetzung von Verkehrsangeboten (Soll-, Prognose- und Ist-Fahrplandaten). Für die Periode 2021-24 sind befristet auch Aufgaben enthalten, die schrittweise eine bessere Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Mobilitätsangeboten beinhalten.
  2. Sie erbringt die Leistungen als Systemführerin ETCS für das Normalspurnetz.
  3. Sie erbringt die Leistungen als Systemführerin GSM-R für das gesamte Schweizer Schienennetz.
  4. Sie erbringt die übergeordneten Aufgaben im Bereich TSI TAF/TAP.
  5. Sie baut, betreibt und erhält die für die Bahnstromversorgung 16,7 Hz erforderlichen Unterwerke und Frequenzumformer sowie das Fahrstromleitsystem und Energiemesssystem.
- b. Gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der RhB erbringt die RhB die Leistungen als Systemführerin Zugbeeinflussung für Bahnen, die nicht zu ETCS migrieren (ZBMS).



## 5. Abschnitt: Finanzieller Rahmen

### Art. 15 Subventionen

<sup>1</sup> Der Bund gewährt dem Unternehmen für die Jahre 2021–2024 die in Artikel 17 Absatz 1 festgelegten Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge, welche dem Planungsstand bei Abschluss der vorliegenden Vereinbarung entsprechen. Der effektive Mittelbedarf wird durch die ISB im WDI unter Berücksichtigung der Bestimmungen gemäss Artikel 16, 18 und 27 laufend aktualisiert. Massgebend bei der Festlegung des finanziellen Rahmens während der Laufzeit dieser Vereinbarung sind stets die gültigen und vom BAV angenommenen Eingaben im WDI.

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

### Art. 16 Einsatz der verfügbaren Investitionsmittel

<sup>1</sup> Grundlage für die Investitionsbeiträge ist die angenommene Offerte im WDI mit den finanziellen und terminlichen Angaben gemäss Investitionsplan des Unternehmens. Dabei wird vorausgesetzt, dass das Unternehmen bei den Investitionen die geltenden Normen und Regeln einhält und wo erforderlich über eine rechtskräftige Baubewilligung verfügt. Bei den folgenden Projekten, für die noch keine genehmigten Auflageprojekte vorliegen, gilt der Vorbehalt, dass das BAV diese vor der Ausführung genehmigt und die notwendigen Mittel bereitgestellt werden können. Diese Projekte sind als Optionen zu betrachten:

- Sanierung Gebäude Bahnhof Dürrenroth
- Sanierung Sumiswaldtunnel
- Sanierung Wegunterführung Km 7.718
- Sanierung Wegunterführung Km 17.501
- Sanierung Fiechtenbrücke Km 18.365
- Erneuerung von Weichen
- Erneuerung von Gleisen
- Bue Sanierung Wasenlinie
- Sanierung Gebäude Depot/Infrastrukturstützpunkt Grünen
- Erneuerung Fahrleitung

<sup>2</sup> Die vom BAV im WDI angenommene Projektliste der mittelfristigen Investitionsplanung ist verbindlich. Der Investitionsplan ist mindestens jährlich zu aktualisieren. Anpassungen der Projektliste und der Prioritätenordnung sowie der vorzeitige Baubeginn gemäss Artikel 26 Absatz 3 SuG erfordern die Zustimmung des BAV im WDI. Das Unternehmen ist ermächtigt, innerhalb einer Anlagengattung nach RTE 29900 die Prioritätenordnung der Projekte zu ändern. Jedoch dürfen davon keine Elemente anderer Anlagengattungen, keine Kunstbauten (Hauptanlagentypen Brücken und Tunnel) und keine Objekte nach Artikel 62 Absatz 2 EBG betroffen sein.

<sup>3</sup> Die aus dem Denkmalschutz resultierenden Mehrkosten gegenüber einer optimierten Standard-Bauweise sind separat auszuweisen. Die Sicherheit und alle gesetzlichen Auflagen müssen auch bei Einhaltung von Vorgaben des Denkmalschutzes gewährleistet sein.

<sup>4</sup> Die Projektierung der Optionen kann mit den Mitteln aus dieser Vereinbarung finanziert werden. Für die Finanzierung der baulichen Ausführung der Optionen ist eine Repriorisierung der Investitionen im WDI oder ein Nachtrag zu dieser Vereinbarung erforderlich.

## Art. 17 Finanzieller Rahmen für die Infrastruktur des Unternehmens

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbestellung in dieser Leistungsvereinbarung beruht auf der vom BAV im WDI angenommenen Offerte vom 19. Januar 2021

### LV 21–24 Emmentalbahn GmbH (in CHF)

| LV ETB 21-24            | 2021             | 2022             | 2023             | 2024             | Total            |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| LV Betriebsabgeltung    | 429'988          | 425'843          | 417'741          | 413'616          | 1'687'188        |
| LV Investitionsbeiträge | 1'199'000        | 799'000          | 899'000          | 799'000          | 3'696'000        |
| <b>LV Mittel</b>        | <b>1'628'988</b> | <b>1'224'843</b> | <b>1'316'741</b> | <b>1'212'616</b> | <b>5'383'188</b> |
| LV Optionen             | -                | 1'860'000        | 730'000          | 1'070'000        | 3'660'000        |
| <b>Total XXX AG</b>     | <b>1'628'988</b> | <b>3'084'843</b> | <b>2'046'741</b> | <b>2'282'616</b> | <b>9'043'188</b> |

<sup>2</sup> Die Teuerung ist in den oben genannten Beiträgen enthalten und wird nicht separat ausgewiesen. Die Betriebsabgeltungen und die in den Investitionsbeiträgen enthaltenen Abschreibungsabgeltungen nach Artikel 15 Absatz 2 gelten als Subventionen, die zu einer Kürzung des Vorsteuerabzugs führen. Zur Berechnung dieser Kürzung wird der Pauschalsatz für die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs angewandt. Die Befreiungen der Mehrwertsteuer werden nach den geltenden Rechtsgrundlagen abgewickelt.

## Art. 18 Auszahlung der Beiträge

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

<sup>2</sup> Das Unternehmen ist für laufende Aktualisierung seines Liquiditätsplans (Zahlungsplan) im WDI verantwortlich.

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

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

## 6. Abschnitt: Bewirtschaftung der Mittel

### Art. 19 Bewirtschaftung der Investitionsmittel

<sup>1</sup> Das Unternehmen bewirtschaftet die Investitionsmittel der Sparte Infrastruktur gesondert von den übrigen Mitteln des Unternehmens. Es führt dafür ein separates Bankkonto (Investitionskonto). Die anfallenden Zinsen, auch aus einer kurzzeitigen

Zwischenfinanzierung anderer Sparten sowie bei Verwendung für Anlagen ausserhalb des Netzzugangs gemäss Artikel 62 Absatz 2 EBG, sind als Erlös der Sparte Infrastruktur zu verbuchen.

## **Art. 20 Beiträge Dritter**

<sup>1</sup> Das Unternehmen stellt sicher, dass sämtliche vom Gesetz vorgesehenen Beiträge Dritter an eine Finanzierung eingefordert werden. Der Nachweis darüber ist im Rahmen der jährlichen LV-Berichterstattung vorzulegen. Das Unternehmen hat sein aktuelles Konzept darüber, in welchen Fällen und auf welcher Rechtsgrundlage Beiträge Dritter oder Beiträge aus anderen Quellen eingefordert werden, zusammen mit der angenommenen Offerte eingereicht.

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

## **Art. 21 Mittelverwendung**

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

<sup>2</sup> Bewilligt das BAV dem Unternehmen den Einsatz von Investitionsmitteln für Anlagen, die gemäss Artikel 62 Absatz 2 EBG nicht Gegenstand des Netzzugangs sind, so sind diese Mittel gemäss Artikel 15 Absatz 2 ARPV zu verzinsen. Der Rentabilitätsnachweis dieser Investitionen auf der Basis der vollen Kosten gemäss Artikel 64 Absatz 2 EBG ist im WDI mit dem jeweiligen Jahresbericht vorzulegen. Fehlbeträge sind primär zulasten anderer Nebengeschäfte, allenfalls zulasten der Sparte Verkehr, zu verbuchen.

## **Art. 22 Ausschreibung und Vergaben**

<sup>1</sup> Das Unternehmen 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 nicht Mehrheitsaktionär des Unternehmens ist, kommt im Ausschreibungsverfahren unter Vorbehalt von Art. 5 BöB das interkantonale Konkordat über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) zur Anwendung.

## **7. Abschnitt: Monitoring**

### **Art. 23 Berichterstattung**

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

- a. halbjährliche Zwischenberichte zu den Projekten der Risikokategorie A;
- b. unterjährige Meldungen von zu genehmigenden Anpassungen des Investitionsplans (Programmänderungen);
- c. den Jahresbericht per 31. Dezember, der bis spätestens am darauffolgenden 30. April einzureichen ist; dazu gehören insbesondere:

1. die Datenübermittlung;
  2. der Geschäftsbericht im Entwurf oder in der definitiven Fassung (inkl. Finanzbericht, falls separat geführt);
  3. Berichte zu den Projekten der Risikokategorie A;
  4. der Netzzustandsbericht gemäss der geltenden RTE 29900;
  5. Rentabilitätsnachweise gemäss Artikel 21 Absatz 2 dieser Vereinbarung;
  6. ein Bericht in kompakter Form zur LV-Umsetzung, der Informationen enthält über:
    - i. die wichtigsten Erkenntnisse, basierend auf den übermittelten Daten;
    - ii. die Zielerreichung und die Gründe für Abweichungen vom Zielwert sowie eingeleitete oder einzuleitende Korrekturen und Massnahmen;
    - vi. die getroffenen Massnahmen gemäss AP SBS zum Erhalt und zur Förderung der Biodiversität (insb. Sanierung von Mittelspannungsmasten).
- d. alle vier Jahre – voraussichtlich erstmals 2023 – Angaben zu Belastung und Auslastung der Infrastruktur für die Berichterstattung des Bundesrates an das Parlament nach Artikel 5 Absatz 2 BIFG.

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

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

<sup>4</sup> Das BAV teilt dem Unternehmen das Resultat der Prüfung des Jahresberichts mit.

#### **Art. 24 Meldepflicht**

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

#### **Art. 25 Aufbewahrungspflicht**

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

#### **Art. 26 Rechnungslegung**

Grundlage für die Verbuchung sämtlicher Beiträge ist die RKV. Das Unternehmen bestätigt mit seiner Unterschrift, dass die Offerte den Rechnungslegungsgrundlagen entspricht.

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

#### **Art. 27 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> Die Auswirkungen von COVID-19 auf die Betriebsabteilungen 2021–2024 sind in der vorliegenden Fassung noch nicht berücksichtigt.

**Art. 28    Anhänge**

Die Eingaben und Anhänge im WDI sind Bestandteil dieser Vereinbarung.

**Art.29    Geltungsdauer**

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

**Bundesamt für Verkehr**

.....  
Dr. Peter Füglistaler  
Direktor

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

3003 Bern, .....

**Emmentalbahn GmbH**

.....  
Simon Weiss  
Geschäftsführer

.....  
René Kocher  
Leiter Finanzen

.....  
Mirco Stebler  
Leiter Betrieb

3455 Grünen, .....

3455 Grünen, .....

3455 Grünen, .....