Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Leistungsvereinbarung

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

das Bundesamt für Verkehr (BAV), 3003 Bern,

und

die Infrastrukturbetreiberin BDWM Transport AG

Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Infrastrukturbetreiberin BDWM Transport AG für die Jahre 2017–2020

Präambel:

[1] Diese Leistungsvereinbarung legt die gemeinsam vom Bund und von der Infrastrukturbetreiberin BDWM Transport AG (nachstehend „Unternehmen“) für die Jahre 2017–2020 erarbeiteten Ziele und Leistungen fest.

[2] Die mehrjährigen Zielvorgaben und die zwischen dem BAV und den Unternehmen klar getrennten Kompetenzen sollen effiziente unternehmerische Entscheide in einem verlässlichen Rahmen fördern.

[3] Mit dieser Leistungsvereinbarung bestellt der Bund die Leistungen für den Betrieb und zur Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur (Substanzerhalt). Bestellungen von Leistungen in den Bereichen Personenverkehr und Güterverkehr erfolgen mit separaten Vereinbarungen. Die zur Finanzierung der bestellten Infrastrukturleistungen notwendigen Mittel des Bundes werden in einem Zahlungsrahmen für die Jahre 2017–2020 bereitgestellt.

[4] Die Bestellung zur Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur ist auf die separat finanzierten Projekte mit eigener Umsetzungsvereinbarung abgestimmt, namentlich im Rahmen der Grossprojekte ZEB, HGV-Anschluss und STEP sowie im Rahmen der Agglomerationsprogramme mit Finanzierung des Infrastrukturfonds.

[5] 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. 1 Gegenstand

[1] 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 2017–2020 verbindlich fest.

[2] Das Leistungsangebot beruht auf der verbindlichen und rechtsgültig unterzeichneten Offerte des Unternehmens nach Artikel 27 KPFV vom 12.09.2016.

[3] Widersprechen sich einzelne Bestimmungen dieser Leistungsvereinbarung einschliesslich der Anhänge gemäss Artikel 25 und der Inhalt der Offerte gemäss Absatz 2, so gehen die Bestimmungen der Leistungsvereinbarung der Offerte vor.

Art. 2 Rechtsgrundlagen

Die wesentlichsten anwendbaren Rechtsgrundlagen sind:

a. das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) und subsidiär dazu das Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009 (PBG; SR 745.1) sowie das Obligationenrecht (OR; SR 220);

b. das Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013 (BIFG; SR 742.140);

c. die Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120);

d. die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122);

e. die Verordnung des BAV vom 14. Mai 2012 über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4);

f. das Subventionsgesetz vom 5. Oktober 1990 (SuG; SR 616.1);

g. das Gütertransportgesetz vom 25. September 2015 (GüTG; SR 742.41, BBl 2015 7279);

h. das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB; SR 172.056.1);

i. die Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 11. Dezember 1995 (VöB; SR 172.056.11);

j. die interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 25. November 1994 / 15. März 2001 (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 (GeoIG, SR 510.62);

q. die Geoinformationsverordnung vom 21. Mai 2008 (GeoIV, 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 2017 revidierten NZV sowie nach der NZV-BAV bestimmt; für die gesamte Dauer der Leistungsvereinbarung wird insbesondere von den folgenden Bestimmungen ausgegangen:

   1. Deckungsbeitrag Regionaler Personenverkehr: 8 Prozent des massgeblichen Verkehrserlöses,

   2. Deckungsbeitrag Personenfernverkehr: 13,5 Prozent des massgeblichen Verkehrserlöses, vorbehältlich der vorzunehmenden Konzessionsänderung (gemäss Fernverkehrskonzession Nr. 584 der SBB),

   3. die Abgabe von Energie an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) darf in der Sparte Infrastruktur keine ungedeckten Kosten verursachen. Reichen die Erlöse bei Gleichstrombahnen nicht aus, so ist beim BAV vorgängig und rechtzeitig ein Gesuch

um Bewilligung eines von der NZV-BAV abweichenden Energiepreises einzureichen (Artikel 3 Absatz 2 NZV-BAV),

4. Reduktion des Trassenpreises gemäss Verlagerungsbericht 2015;

b. weitere finanzielle Rahmenbedingungen:

Die Sparte Infrastruktur beteiligt sich an der Finanzierung des Neubaus Dienstgebäude für den Teil Infrastruktur insofern die Anlage gesamt oder als Stockwerkeigentum der Sparte Infrastruktur zugewiesen wird und unter Vorbehalt, dass die Restfinanzierung gesichert ist.

c. sonstige Rahmenbedingungen:

Die Pensionskasse (BKV) des Unternehmens weist per 31.12.2015 einen Deckungsgrad von 96.1 Prozent auf. Mit dem Anschlussvertrag (Gültig per 1.1.2013) sind die Sanierungsmassnahmen definiert. Je nach Höhe der PK-Unterdeckung müssen entsprechend abgestufte Sanierungsbeiträge durch Arbeitgeber und Arbeitnehmer bezahlt werden. Dies erfolgt mindestens bis 30.06.2017. Bei einer massgeblichen, weiteren Unterdeckung unter 90 Prozent entscheidet der Stiftungsrat über paritätische Sanierungsmassnahmen. Es sind jedoch aufgrund der Situation per Ende 2016 keine Massnahmen eingeleitet oder geplant.

Art. 4 Abgrenzung der Finanzierungen

[1] Über diese Vereinbarung gewährt der Bund für die Jahre 2017–2020 finanzielle Mittel für die Infrastruktur wie sie in Artikel 62 Absatz 1 EBG definiert ist:

a. Abgeltungen für die geplanten ungedeckten Betriebskosten (Betriebsführung und Unterhalt) und Direktabschreibungen der Erfolgsrechnung;

b. Abgeltungen in der Höhe der effektiven Abschreibungen und der nicht aktivierbaren Kosten der Investitionsrechnung;

c. zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen für den Substanzerhalt nach Artikel 5 Absatz 1 KPFV, der die Abschreibungen und die nicht aktivierbaren Kosten übersteigt.

[2] Nicht Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Gewährung von Mittel für Infrastrukturausbauten, die über Umsetzungsvereinbarungen nach Artikel 48f EBG sichergestellt werden.

[3] Investitionen in Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs (KV) und in Anschlussgleise sowie in Agglomerationsprojekte, die der Bund über eine Sonderfinanzierung unterstützt, dürfen nicht mit zusätzlichen Mitteln aus dieser Vereinbarung finanziert werden.

[4] Für die Abgrenzung der Infrastruktur im Detail ist Artikel 11 massgebend.

2. Abschnitt: Qualitative und quantitative Ziele

Art. 5 Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus

Das Unternehmen passt das Sicherheitsniveau seiner Anlagen zielgerichtet an die Entwicklung der geltenden technischen Normen und Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnwesen an

unter Berücksichtigung des wirtschaftlich und finanziell Tragbaren sowie sämtlicher Risiken, die mit dem Betrieb einer Bahninfrastruktur verbunden sind. Insbesondere bedeutet das:

a. Ein hoher Schutz vor Zugskollisionen und Entgleisungen ist gewährleistet.

b. Die Sicherheit des Personals, insbesondere im Bereich von Arbeitsstellen, ist im Sinne der Unfallverhütung gewährleistet.

c. Im Rahmen des Substanzerhalts sind die Anforderungen der Richtlinie des BAV vom 10. August 2009 (Sicherheit bestehender Tunnel) bis Ende 2019 oder bis zum mit dem BAV vereinbarten Termin zu erfüllen. Grundlage dazu ist das vom Unternehmen eingereichte Konzept und die darin angegebenen Massnahmen und Termine unter Berücksichtigung der Beurteilung durch das BAV.

d. Die Sicherheit der Reisenden, insbesondere im Bereich des Zugangs zu Perrons und des Aufenthalts auf diesen, ist gewährleistet.

e. Das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) entspricht den aktuellen gesetzlichen Anforderungen. Allfällige Auflagen und Hinweise aus der Sicherheitsgenehmigung (Normalspur erstmals per 1.7.2015 / Meterspur erstmals per 1.7.2016) sind bearbeitet und termingerecht umgesetzt.

f. Die für nicht gesetzeskonforme Bahnübergänge bewilligten Sanierungsmassnahmen sind innerhalb eines Jahres ab Rechtskraft der Verfügung umgesetzt.

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, die den Erfordernissen des Verkehrs entspricht. Es trägt damit dazu bei, dass die folgenden Unterziele erreicht werden:

a. Die regelmässig auf dem Netz des Unternehmens verkehrenden EVU werden diskriminierungsfrei in die Planungsprozesse zur Dimensionierung der Anlagen einbezogen.

b. Die Ergebnisse der Bedarfsprüfung für den Güterverkehr im Rahmen des Planungsprozesses sind bei der Substanzerhaltsplanung zu berücksichtigen.

c. Die hohe Verfügbarkeit der Anlagen und eine möglichst stabile Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Produktivität und Effizienz im Betrieb und Substanzerhalt (z.B. Abwägung zwischen Streckensperrungen und dem Unterhalt beim laufenden Betrieb) werden gewährleistet.

d. Die Anlagen für den Bahnzugang weisen eine angemessene Qualität auf.

e. Die Frist zur Umsetzung des BehiG betreffend Bauten und übrige Anlagen der Infrastruktur (bis Ende 2023) wird eingehalten.

Art. 7 Optimale Nutzung der Kapazitäten und diskriminierungsfreier Netzzugang

[1] Das Unternehmen sorgt für eine optimale Zuteilung von Trassen an jedes interessierte EVU.

[2] Das Unternehmen macht die für den Netzzugang relevanten technischen Parameter der Infrastrukturanlagen sowie die Belegung der einzelnen Strecken nach den aktuellen Netznutzungsplänen auf dem Internet zugänglich.

Art. 8 Verbesserung der Interoperabilität

[1] Das Unternehmen sorgt für die Einhaltung und Verbesserung der Interoperabilität gemäss den für die betreffenden Strecken vorliegenden Anforderungen. Es fördert im Rahmen seiner Erneuerungs- und Ausbauprogramme die Interoperabilität mit den Infrastrukturen anderer Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) im In- und Ausland sowie mit auf diesen Strecken eingesetzten Fahrzeugen und schafft optimale Übergangsverhältnisse.

[2] Investitionen in Kreuzungsstellen sind auf eine nutzbare Länge von mindestens 120 m auszulegen. An Haltepunkten ist jedes Gleis mit Publikumsanlagen zu versehen, ausser es dient ausschliesslich Regelkreuzungen mit Schnell-, Dienst- oder Güterzügen. Die vorzuhaltende Perronlänge richtet sich jeweils nach den im Netznutzungskonzept bzw. im Netznutzungsplan vorgesehenen Zugslängen. Wo diese Standards hohe Kosten verursachen und eine Nutzung bis zum Lebensende der Anlage unwahrscheinlich ist, legen das BAV und das Unternehmen im Voraus fest, dass auf die Anforderung verzichtet wird.

[3] Das Unternehmen sorgt dafür, dass die Fahrbahn und die Kunstbauten auf seinem Netz bei Erneuerungen so dimensioniert werden, dass Fahrzeuge mit 18t Achslast darauf verkehren können.

[4] Das Unternehmen richtet die Weiterentwicklung des meterspurigen Netzes so aus, dass die vom Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen normierten Radprofile und Weichen (RTE 29500) verwendet werden können und das Lichtraumprofil A nach Artikel 18 der Ausführungsbestimmungen vom 15. Dezember 1983 zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV; SR 742.141.11) eingehalten wird.

[5] Die Konzepte zur Zugbeeinflussung, welche gemäss Schreiben des BAV zum Nationalen Standard für die Zugbeeinflussung vom 1. Juli 2013 dem BAV eingereicht wurden, sind unter Berücksichtigung des Standards Zugbeeinflussung Meterspur (ZBMS) in Umsetzung oder umgesetzt. Sie werden bei Veränderungen der Rahmenbedingungen überprüft und wo nötig angepasst.

Art. 9 Effizienter Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen

[1] Das Unternehmen steigert die Produktivität in Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturanlagen und erhöht damit die Effizienz der vom Bund gewährten Subventionsmittel auch auf lange Sicht.

[2] Das Unternehmen verfügt über den Standards der Branche entsprechende Instrumente, um seine Anlagenstrategie effektiv umsetzen zu können. Es steigert die Effizienz mit geeigneten Substanzerhaltungsstrategien und gewährleistet einen nachhaltigen und effizienten Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen. Generell ist bei allen Investitionsentscheiden die Optimierung der Investitions- und Folgekosten für Infrastruktur und Verkehr anzustreben (Lebenszykluskosten-Analyse).

[3] Das Unternehmen gewährleistet eine hohe Planungssicherheit und aktualisiert die Planung kontinuierlich (rollende Planung). Zudem stimmt es Substanzerhalt, Ausbau und Angebotsplanung stets aufeinander ab und nimmt allfällig notwendige konzeptionelle oder strategische Anpassungen koordiniert vor.

[4] Das Unternehmen achtet bei der Bewirtschaftung der Infrastruktur darauf, dass die Nutzung der gesamten Schweizer Schieneninfrastruktur optimiert werden kann. Insbesondere sucht es die Zusammenarbeit mit anderen ISB, um Materialbeschaffungen, Unterhaltsverträge und Energiekäufe gemeinsam zu realisieren.

[5] 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.

3. Abschnitt: Beschreibung der zu erbringenden Leistungen

Art. 10 Zu betreibende Infrastruktur

[1] Die vom Unternehmen nach dieser Vereinbarung zu betreibende Infrastruktur nach Artikel 62 EBG bezieht sich auf die nach Artikel 10 KPFV konzessionierten Strecken.

[2] Das Unternehmen kann im Auftrag Dritter weitere Strecken betreiben. Die Abgeltung für den Betrieb dieser Strecken ist nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.

[3] 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. Das BAV spricht das weitere Vorgehen mit den betroffenen Kantonen ab. Bei Zweckentfremdung, Veräusserung oder Eigentümerwechsel eines Objektes, das im Zusammenhang mit Finanzhilfen nach Artikel 51b EBG steht, gilt Artikel 29 SuG.

[4] Veränderungen im Grundstückbedarf sind hinsichtlich zukünftiger bahnbetrieblicher Nutzung zu prüfen und dem BAV zur Genehmigung zu unterbreiten. Grundstücke der Infrastruktur dürfen nur nach Genehmigung des BAV veräussert oder für bahnbetriebsfremde Nutzungen vorgesehen werden.

[5] Das Unternehmen erhält die Freiverladeanlagen für den Güterumschlag, die am 1. Januar 2017 bestehen. Eine Schliessung ist nur möglich, wenn sie dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene nach Artikel 3 GüTG entspricht.

[6] 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. 11 Abgrenzung der bestellten Leistungen

Die Abgrenzung der Infrastruktur richtet sich nach den Artikeln 62 und 64 EBG. Im Detail heisst dies 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- und 50-Hz-Stromversorgung, soweit über den Eigenbedarf hinausgehend;

d. Investitionen sowie Unterhalt und Betrieb von Kundeninformationsanlagen bei der Infrastruktur, welche über den mit dem BAV erarbeitenden Standard hinausgehen und nicht die Systemaufgaben zur Kundeninformation nach Artikel 12 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.

Art. 12 Systemaufgaben (übergeordnete Aufgaben)

Das BAV bestellt folgende 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. SBB Infrastruktur erbringt Leistungen für die kurz- bis mittelfristige Fahrplanplanung für die Netze der SBB, BLS und SOB gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der SBB.

b. SBB Infrastruktur sammelt und publiziert Daten der Kundeninformation des öffentlichen Verkehrs (Soll-, Prognose- und Ist-Fahrplandaten) gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der SBB.

c. SBB Infrastruktur erbringt die Leistungen als Systemführerin ETCS für das Normalspurnetz gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der SBB.

d. SBB Infrastruktur erbringt die Leistungen als Systemführerin GSM-R für das gesamte Schweizer Schienennetz gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der SBB.

e. SBB Infrastruktur erbringt übergeordnete Aufgaben im Bereich TSI TAF/TAP gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der SBB.

f. SBB Infrastruktur baut, betreibt und erhält die für die Bahnstromversorgung des Normalspurnetzes erforderlichen Unterwerke und Frequenzumformer.

g. RhB erbringt die Leistungen als Systemführerin Zugbeeinflussung für Bahnen, welche nicht zu ETCS migrieren (ZBMS), gemäss Vertrag zwischen dem BAV und der RhB vom 28. November 2014.

4. Abschnitt: Finanzieller Rahmen

Art. 13 Subventionen

[1] Der Bund gewährt dem Unternehmen für die Jahre 2017–2020 die in Artikel 15 festgelegten Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge.

[2] Das Unternehmen meldet nach Artikel 25 KPFV jeweils Ende Jahr den effektiven oder den bis Ende Jahr geschätzten Abschreibungsaufwand und die nicht aktivierbaren Investitionskosten (Direktabschreibungen der Investitionsrechnung). Entsprechend erfolgt die Aufteilung der Investitionsbeiträge auf Abschreibungsabgeltung und Darlehen. Korrekturen aufgrund von ungenauen Schätzungen sind im folgenden Geschäftsjahr zu verbuchen.

Art. 14 Einsatz der Investitionsmittel

[1] Grundlage für die Beiträge des Bundes bilden die finanziellen und terminlichen Angaben im Investitionsplan des Unternehmens.

[2] Die Projektliste der mittelfristigen Investitionsplanung ist verbindlich. Der Investitionsplan ist jährlich zu aktualisieren. Anpassungen an der Projektliste und der Prioritätenordnung sowie der vorzeitige Baubeginn gemäss Artikel 26 Absatz 3 SuG erfordern die schriftliche Zustimmung des BAV. Das Unternehmen ist ermächtigt, innerhalb einer Anlagengattung nach RTE 29900 Projekte zu repriorisieren. Es dürfen dabei keine Elemente anderer Anlagengattungen, keine Kunstbauten (Hauptanlagentypen Brücken und Tunnel) und keine Objekte nach Artikel 62 Absatz 2 EBG betroffen sein.

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

[4] Gemäss dem Investitionsplan des Unternehmens für die Jahre 2017–2020 sind auch Investitionen als Optionen vorgesehen. Die Projektierung der Optionen kann mit den Mitteln aus dieser Vereinbarung finanziert werden. Für die Finanzierung der baulichen Ausführung der Optionen ist eine Repriorisierung nach Absatz 2 oder ein Nachtrag zu dieser Vereinbarung erforderlich.

Art. 15 Finanzieller Rahmen für die Infrastruktur des Unternehmens

[1] Die Infrastrukturbestellung in dieser Leistungsvereinbarung beruht auf einem finanziellen Rahmen für die Jahre 2017–2020 nach unten stehender Aufstellung. Die Mittel werden wie in der vierjährigen Mittelfristplanung vom 12.09.2016 angegeben verwendet. Die Aufteilung der Investitionsbeiträge zwischen Abschreibungsabgeltung und Darlehen erfolgt gemäss Artikel 13 Absatz 2.

Jahr	Betriebsabgeltung	Investitionsbeiträge	Total
2017	2'310'000	11'082'000	13'392'000
2018	2'325'000	13'773'000	16'098'000
2019	2'365'000	445'000	2'810'000
2020	2'560'000	240'000	2'800'000
Summen	9'560'000	25'540'000	35'100'000

[2] Die genannten Beiträge enthalten auch die Teuerung, die nicht separat ausgewiesen werden muss. Die Betriebsabgeltungen und die in den Investitionsbeiträgen enthaltenen Abschreibungsabgeltungen nach Artikel 13 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 Betreffnisse der Mehrwertsteuer werden nach der geltenden Verwaltungspraxis abgewickelt.

Art. 16 Auszahlung der Beiträge

[1] Die in dieser Vereinbarung festgelegten Betriebsabgeltungen nach Artikel 51b EBG werden monatlich aufgrund des periodisch erstellten Liquiditätsplans ausbezahlt.

[2] Der aktuelle Liquiditätsplan ist mindestens jährlich (per Anfang Jahr) zu liefern.

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

[4] Das Unternehmen kann beantragen, dass die Beiträge früher ausbezahlt werden, sofern es nachweisen kann, dass die Zahlungsverpflichtungen die vorhandenen liquiden Mittel übersteigen.

5. Abschnitt: Bewirtschaftung der Mittel

Art. 17 Bewirtschaftung der Investitionsmittel

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. 18 Beiträge Dritter

[1] Das Unternehmen stellt sicher, dass sämtliche vom Gesetz vorgesehenen Beiträge Dritter an eine Finanzierung eingefordert werden. Der Nachweis darüber ist anlässlich der jährlichen Rechnungsgenehmigung vorzulegen. Das Unternehmen reicht dem BAV bis Ende

2017 sein aktuelles Konzept ein, in welchen Fällen auf welcher Rechtsgrundlage Beiträge Dritter oder Beiträge aus anderen Quellen eingefordert werden.

[2] Projekte mit finanzieller Beteiligung Dritter bedürfen der Absprache mit dem BAV. Für Projekte mit Gesamtkosten von mehr als fünf Millionen Franken muss das Unternehmen eine trilaterale Finanzierungsvereinbarung mit dem BAV und dem oder den Dritten abschliessen.

Art. 19 Mittelverwendung

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

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

Art. 20 Ausschreibung und Vergaben

[1] Das Unternehmen verpflichtet sich, die Aufträge für die mit Mitteln nach Artikel 51b EBG finanzierten Investitionen nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu vergeben.

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

6. Abschnitt: Monitoring

Art. 21 Berichterstattung

[1] Das Unternehmen berichtet dem BAV gemäss den als Branchenstandard festzulegenden Grundsätzen im Portfolio-Controlling und nach den unten vereinbarten Modalitäten über den Stand der Zielerreichung und den Projektfortschritt nach Absatz 2. Es informiert die betroffenen Kantone grundsätzlich im Rahmen der Koordination zwischen Infrastruktur und Verkehr. Die Berichterstattung erfolgt:

a. über regelmässige Aussprachen;

b. anhand eines Zwischenberichts 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 30. April einzureichen ist und Auskunft gibt über:

    1. die allgemeine Geschäftsentwicklung,

    2. die Kennzahlen nach Anhang 2,

3. den Netzzustand gemäss RTE 29900,
4. alle vier Jahre für Berichterstattung an das Parlament: die Belastung und Auslastung der Infrastruktur,
5. die Herkunft und Verwendung der Mittel,
6. den Stand und Abschluss von Investitionsprojekten,
7. den Stand der Umsetzung des BehiG,
8. den aktuellen Investitionsplan.

[2] Wesentliche Abweichungen hinsichtlich der Zielerreichung und des Projektfortschritts 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 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.

[3] Das Unternehmen stellt dem BAV alle weiteren für eine effektive Steuerung der Infrastrukturfinanzierung erforderlichen Dokumente und Hintergrundinformationen zur Verfügung, insbesondere die Grundzüge der Anlagestrategie.

[4] Das BAV teilt dem Unternehmen das Resultat der Prüfung der Jahresberichterstattung mit.

Art. 22 Aufbewahrungspflicht

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

Art. 23 Rechnungslegung

Grundlage für die Verbuchung sämtlicher Beiträge bildet die RKV.

7. Abschnitt: Anhänge, Inkrafttreten und Geltungsdauer

Art. 24 Änderungen

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

Art. 25 Anhänge

Die folgenden Anhänge sind Bestandteile dieser Vereinbarung:

a. unterzeichnete Mittelfristplanung basierend auf dem Investitionsplan inkl. Optionen vom 12.09.2016 (Anhang 1);
b. Kennzahlen und Zielwerte (Anhang 2);

c. Details zur Berechnung des Trassenpreises (Anhang 3);

Art. 26 Geltungsdauer

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

Bundesamt für Verkehr

.....	.....
Dr. Peter Füglistaler	Pierre-André Meyrat
Direktor	Stv. Direktor
3003 Bern, ...	3003 Bern, ...

BDWM Transport AG

.....

Herbert Huber

Präsident des Verwaltungsrates

5620 Bremgarten,.....

.....

Dr. Severin Rangosch

Direktor

5620 Bremgarten,.....