



# 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 HAFENBAHN SCHWEIZ AG (HBS)

**Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen  
Eidgenossenschaft und der Infrastrukturbetreiberin HAFENBAHN  
SCHWEIZ AG (HBS) für die Jahre 2025–2028**

## *Präambel:*

<sup>1</sup> Diese Leistungsvereinbarung legt die gemeinsam von der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund), vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) und von der Infrastrukturbetreiberin HAFENBAHN SCHWEIZ AG (HBS), nachstehend «Unternehmen», für die Jahre 2025–2028 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, den Substanzerhalt und die Weiterentwicklung der bestehenden Infrastruktur. 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 2025–2028 bereitgestellt.

<sup>4</sup> Die Bestellung des Substanzerhalts der Infrastruktur ist auf die separat finanzierten Projekte mit eigener Umsetzungsvereinbarung abgestimmt, namentlich im Rahmen der Grossprojekte ZEB, 4-Meter-Korridor 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 2025–2028 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) erhaltenen Offerte v1 des Unternehmens vom 24.04.2025 nach Artikel 27 KPFV.

<sup>3</sup> Widersprechen sich einzelne Bestimmungen dieser Leistungsvereinbarung 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. Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16);
- e. die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122);
- f. die Verordnung des BAV vom 14. Mai 2012 über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4);

- g. das Subventionsgesetz vom 5. Oktober 1990 (SuG; SR 616.1);
- h. das Finanzhaushaltsgesetz vom 7. Oktober 2005 (FHG; SR 611.0);
- i. das Gütertransportgesetz vom 25. September 2015 (GüTG; SR 742.41, BBl 2015 7279);
- j. die Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 (GüTV; SR 742.411);
- k. das Bundesgesetz vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB; SR 172.056.1);
- l. die Verordnung vom 12. Februar 2020 über das öffentliche Beschaffungswesen (VöB; SR 172.056.11);
- m. die interkantonale Vereinbarung vom 25. November 1994 / 15. März 2001 über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB);
- n. das Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (BehiG; SR 151.3);
- o. die Verordnung vom 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34);
- p. die Verordnung des UVEK vom 23. März 2016 über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342);
- q. die Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV; SR 742.141.1);
- r. das Geoinformationsgesetz vom 5. Oktober 2007 (GeoIG, SR 510.62);
- s. die Geoinformationsverordnung vom 21. Mai 2008 (GeoIV, SR 510.620);
- t. die Verordnung über die Trassenvergabestelle vom 13. Mai 2020 (TVSV, SR 742.123);
- u. die Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr vom 17. August 2011 (VST, SR 745.21).

Weitere anzuwendende Regelungen sind insbesondere:

- a. der Branchenstandard Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarung (BS-LVC) des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) vom 31. Mai 2024;
- b. das Regelwerk Technik Eisenbahn 29900 vom 04. April 2018, inkl. Anpassungen vom 08. November 2018 (R RTE 29900, VöV);
- c. die auf der Homepage des BAV veröffentlichten Akten und Dokumente, insbesondere:
  - 1. die Ausführungsbestimmungen des UVEK zur EBV vom 17. Mai 2024 (AB-EBV);
  - 2. die Planungsanweisung BehiG des BAV vom 1. September 2020;
  - 3. das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene vom 20. Dezember 2017 und die diesbezüglichen Verzeichnisse der Anlagen für den Schienengüterverkehr vom 2. Dezember 2020.

### **Art. 3 Rahmenbedingungen**

Die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Festlegung der gegenseitigen Leistungen sind:

- a. Trassenpreise, deren Höhe sich nach der per 1. Januar 2025 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 berück-

sichtigt den Preis ab Fahrdrabt 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 31.12.2023 einen Deckungsgrad von 106.7 Prozent auf.
2. Der Bund strebt mittelfristig eine Beteiligung am Unternehmen und den von ihr genutzten Grundstücken an. Mit der Beteiligung sieht der Bund die Möglichkeit, die Werthaltigkeit seiner Investitionsbeiträge zu sichern und die wiederkehrenden Baurechtszinsen zu vermeiden oder mindestens erheblich zu reduzieren. Gemeinsames Ziel der Parteien ist es, die Hafenbahn als bedeutende Infrastruktur langfristig zu sichern.

Der Kanton Basel-Stadt und die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) entwickelten innerhalb des Gesamtprojekts "Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck" die Grundlagen für die Sicherung und Weiterentwicklung des Hafenstandortes (Entwicklung Hafenkerngebiet gemäss kantonalem Richtplan, Hafenbecken 3, Varianten Weiterentwicklung Hafenbahn).

Diese Rahmenvorgaben wurden zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der SRH und dem Bund (BAV) in einer Absichtserklärung (LoI) festgehalten. Sie geben somit im Ergebnis die Rahmenbedingungen für die weiteren Planungen der Hafen- und Stadtentwicklung vor. Im Rahmen des Gesamtprojektes werden unter Berücksichtigung der Rahmenvorgaben aus der Absichtserklärung Varianten zur Weiterentwicklung der Hafenbahnhöfe Kleinhüningen unter Einbezug des Bundes untersucht werden.

Die Funktionalitäten der Hafenbahnhöfe der heutigen Hafenbahn Schweiz AG im Hafen Kleinhüningen und im Auhafen Muttenz sollen langfristig erhalten bleiben und gemäss dem Stand der Technik und den Erfordernissen des Verkehrs modernisiert werden. Dies soll gegenüber heute einen moderneren und kostengünstigeren Schienengütertransport ermöglichen. Alle Funktionalitäten zur Bündelung und Formierung von Zügen sollen mindestens entsprechend den heutigen Schweizer Standards (Zugslänge, Achslast, Lichtraumprofil, schweizerische Betriebsvorschriften etc.) erhalten werden. Ebenso sind die Bedienqualitäten für die Ladegleise an den Quaianlagen mindestens auf heutigem Niveau zu halten oder effizienter zu gestalten. Synergiepotentiale mit dem Rangierbahnhof Muttenz sind bestmöglich zu nutzen. Langfristig sollen die schweizweiten, im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene gemäss Art. 3 GÜTG benannten Infrastrukturstandards realisiert werden. Die Investitionskosten einer allfälligen Veränderung des Standorts des Hafenbahnhofs Kleinhüningen trägt der Kanton Basel-Stadt.

3. Bei Schäden durch Naturereignisse richtet der Bund, gestützt auf Artikel 59 EBG sowie die Artikel 39–41 KPFV, Finanzhilfen aus, wenn die Schadensbehebung die finanziellen Möglichkeiten der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) übersteigt. Aufgrund dieser Finanzhilfen sind die ISB gehalten, auf den Abschluss von entsprechenden Versicherungen für die dem Netzzugang dienende Infrastruktur nach Artikel 62 Absatz 1 EBG zu verzichten. Leistungen obligatorischer öffentlicher Versicherungen (z.B. kantonale Gebäudeversicherungen) werden bei der Bemessung der Finanzhilfe berücksichtigt.

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

<sup>1</sup> Über diese Vereinbarung gewährt der Bund für die Jahre 2025–2028 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 mit einem separaten Vertrag in Auftrag gegeben hat und unterstützt, dürfen nicht mit zusätzlichen Mitteln aus dieser Vereinbarung finanziert werden, ausser die beim Unternehmen daraus entstehenden Kosten.

<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 22.

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

Das Unternehmen passt das Sicherheitsniveau seiner Anlagen zielgerichtet an die Entwicklung der geltenden technischen Normen und Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnwesen an und steuert den Personaleinsatz und die Kompetenzen. Es 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. Der Schutz gegen missbräuchliche Eingriffe der zum Betrieb notwendigen Anlagen und Systeme ist gewährleistet (Cybersicherheit).
- e. Die zum Erhalt der Sicherheit in der Erstellung und im Betrieb der Anlagen sowie der Durchführung des Eisenbahnbetriebes notwendige Fachkompetenz und deren Weiterentwicklung ist durch das Unternehmen sichergestellt.

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

Das Unternehmen sichert den langfristigen Werterhalt der Infrastruktur systematisch mit einer zielgerichteten und geeigneten Substanzerhaltungsstrategie. Im Fokus steht die Erreichung der folgenden Ziele:

- a. Bei der Umsetzung seiner Substanzerhaltungsstrategie, basierend auf dem Netzzustand und 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. Die Einhaltung der Substanzerhaltungsstrategie, vor allem die Nachhaltigkeit der Investition, wird vom Unternehmen für jedes Projekt beurteilt und dokumentiert. Für Investitionen gemäss Art. 20 Abs. 2 Bst. a. KPFV wird die Beachtung der Strategie Baukultur des Bundes ebenfalls beurteilt und dokumentiert.
- d. Die Planung des Substanzerhalts und der Weiterentwicklung der bestehenden Infrastruktur erfolgt in Abstimmung des Bahn-Gesamtsystems. In der Form von Teilnetz- und Linienkonzepten sind die Erneuerung der zu digitalisierenden und zentralisierenden Systeme wie die Sicherungsanlagen mit den Ausbauschritten soweit abzustimmen, dass eine Bereinigung der Systemlandschaft erreicht und Schnittstellen reduziert werden.
- e. Basierend auf seiner Substanzerhaltungsstrategie gewährleistet das Unternehmen eine hohe Planungssicherheit des Investitionsbedarfs und aktualisiert die Planung kontinuierlich.
- f. 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 Zuglängen, 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 und den Anforderungen der Automatisierung des Schienengüterverkehrs Rechnung trägt.

## **Art. 8      Effizienz und Nachhaltigkeit**

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 fördert Innovation und digitale Transformation und optimiert dabei kontinuierlich seine Prozesse.
- d. Das Unternehmen schafft die Grundlagen und Voraussetzungen für weitere Automatisierungs- und Digitalisierungsschritte in der Bahnproduktion generell sowie zum Beispiel für die Einführung der digitalen automatische Kupplung und die Nutzung von Wayside Intelligence, insbesondere für die Vereinfachung von Prozessen im Güterverkehr.
- e. 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.
- f. Gemäss Artikel 10 Absatz 3 EBV erwartet der Bund, dass das Unternehmen für einen energieeffizienten Betrieb sorgt, insbesondere die Energieverluste der Infrastruktur vermindert, die Energieeffizienz der Gebäude steigert sowie energieeffiziente Fahrzeuge nutzt. Im Rahmen der anstehenden Projekte soll immer angestrebt werden, den Wirkungsgrad zu verbessern und den Anteil erneuerbarer Energie zu erhöhen (z.B. durch die Installation von Photovoltaik-Anlagen). Gegebenenfalls kann das Unternehmen seine Flächen zur Produktion erneuerbarer Energien Dritten zur Verfügung stellen.
- g. Das Unternehmen trägt der Klimastrategie, dem Lärmschutz und der Strategie Biodiversität Schweiz bestmöglich Rechnung und weist seinen Beitrag zur nachhaltigen Umweltentwicklung aus.

## **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 (inkl. stabiler Fahrplanbetrieb und Cybersicherheit) 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, den Schutz kritischer Infrastrukturen und eine möglichst stabile Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Produktivität und Effizienz im Betrieb und Substanzerhalt.
- c. Die Priorität in der Betriebsführung wird auf die Sicherstellung der Reiseketten (Personenverkehr) und Transportketten (Güterverkehr) gelegt. Im Störfall hat die Gewährleistung des Betriebs Vorrang vor der Pünktlichkeit des einzelnen Zuges.
- d. Die Anlagen für den Bahnzugang weisen eine angemessene Qualität auf.
- e. 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,

welche rechtzeitig gemäss den geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen hat und mit Ausbauvorhaben zu koordinieren ist.

#### **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 veröffentlicht sämtliche Informationen welche gesetzlich verankert und branchenüblich sind. Diese können beispielsweise für den Netzzugang relevante technische Parameter, rechtliche, kommerzielle oder rein betriebliche Rahmenbedingungen sein. Daneben sind die gesicherten Kapazitäten auf den einzelnen Strecken nach den aktuellen Netznutzungsplänen auf dem Internet zugänglich zu machen.

### **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 frühzeitig 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 Personenverkehrs-, Dienst- oder Güterzügen. Die vorzuhaltende Perronlänge richtet sich jeweils nach dem Streckenkonzept (Art. 7 Abs. 1 Bst. f) oder den im Netznutzungskonzept vorgesehenen Zugslängen. Wo diese Standards hohe Kosten verursachen oder 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. Im Rahmen der Umsetzung der entsprechenden Massnahmen richten sich die Unternehmen unter anderem nach dem Leitfaden des BAV für die Berichterstattung im Bereich Biodiversität.

<sup>4</sup> Das Unternehmen stellt den Betrieb des Streckennetzes mit ETCS Level 1 Limited Supervision bzw. Level 2 sicher. Es stellt den Erhalt des dafür erforderlichen Knowhows sicher und trägt die Verantwortung für die technische und betriebliche Abstimmung zwischen ISB und EVU.

<sup>5</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).

<sup>6</sup> Das Unternehmen stellt sicher, dass ein sicheres TMS gewährleistet ist. Dazu können Kooperationen mit anderen ISB eingegangen werden. Es dürfen nur die anteilmässigen Kosten der ISB im Rahmen der LV verrechnet werden.



## **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 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 Verloader 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>4</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-Ausbauschritte). 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 Ausweichlänge / die Nutzlänge der Kreuzungen, der verfügbaren Perrongleise, der Annahme- und Formationsgleise, der zulässigen Achslasten und Zugslängen, des Lichtraumprofils, der Zugfolgezeit, der Abstellkapazitäten und die Verlängerung der Umsteigewege.

<sup>5</sup> Das Unternehmen verpflichtet sich, unentgeltliche Abtretungen oder wesentliche Veräusserungen jeglicher Art an Anlagen, insbesondere von den mit Investitionsmitteln der öffentlichen Hand erstellten oder beschafften Anlagen, dem BAV anzuzeigen. Die Erlöse aus Veräusserungen der Anlagen sind zweckgebunden und für die Erneuerungsinvestitionen des Unternehmens zu verwenden. Bei Zweckentfremdung oder Veräusserung eines Objektes, das im Zusammenhang mit Finanzhilfen nach Artikel 51b EBG steht, gilt Artikel 29 SuG.

<sup>6</sup> Veränderungen im Grundstückbedarf sind hinsichtlich zukünftiger bahnbetrieblicher Nutzung zu prüfen. Dem BAV sind alle Veräusserungen und Abgaben im Baurecht 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>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 GeolV.

### **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 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. Versicherungsprämien für Naturschäden, ausgenommen obligatorische kantonale Gebäudeversicherungen.

## **5. Abschnitt: Finanzieller Rahmen**

### **Art. 14 Subventionen**

<sup>1</sup> Der Bund gewährt dem Unternehmen für die Jahre 2025–2028 die in Artikel 16 Absatz 1 festgelegten Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge, welche dem Planungsstand bei Abschluss der vorliegenden Vereinbarung entsprechen. Der effektive Mittelbedarf wird durch das Unternehmen im WDI unter Berücksichtigung der Bestimmungen gemäss Artikel 15, 17 und 26 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 im WDI die Aufteilung des Investitionsbeitrages auf Abschreibungsabgeltung und Darlehen. Dabei berücksichtigt es 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, welche dem Unternehmen in Form eines Schreibens bis Ende Januar des Folgejahres bestätigt wird. Das BAV-Schreiben ist vom Unternehmen 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. 15 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.

<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.

<sup>5</sup> Mittel für die Innovationen dürfen nur soweit verwendet werden, als sie vom BAV freigegeben sind.

## **Art. 16      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 24.04.2025.

### **LV 25–28 HAFENBAHN SCHWEIZ AG (in CHF)**

| <b>LV HBS AG 25-28</b>  | 2025              | 2026              | 2027              | 2028              | Total             |
|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| LV Betriebsabgeltung    | 9'557'460         | 10'027'053        | 9'658'472         | 10'181'641        | 39'424'626        |
| LV Investitionsbeiträge | 5'248'650         | 3'326'129         | 1'946'290         | 3'322'214         | 13'843'283        |
| <b>LV Mittel</b>        | 14'806'110        | 13'353'182        | 11'604'762        | 13'503'855        | 53'267'909        |
| LV Optionen             | -                 | 2'500'000         | 6'500'000         | -                 | 9'000'000         |
| <b>Total HBS AG</b>     | <b>14'806'110</b> | <b>15'853'182</b> | <b>18'104'762</b> | <b>13'503'855</b> | <b>62'267'909</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 14 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 den geltenden Rechtsgrundlagen abgewickelt.

## **Art. 17      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. 18 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. 19 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 gemäss Art. 22 Abs. 1 Bst. c vorzulegen. Das Unternehmen hat ein Konzept, in welchen Fällen und auf welcher Rechtsgrundlage es Beiträge Dritter oder Beiträge aus anderen Quellen einfordert.

<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 zehn Millionen Franken informiert das Unternehmen das BAV frühzeitig. Das BAV prüft, ob eine Finanzierungsvereinbarung mit dem BAV und dem oder den Dritten abgeschlossen werden muss.

### **Art. 20 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 dürfen diese keine ungedeckten Kosten verursachen. Der Rentabilitätsnachweis für die Anlagen nach Artikel 62 Absatz 2 EBG und für die nicht betriebsnotwendige Anlagenteile bei gemischt genutzten Anlagen 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. 21 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. 22 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 BS-LVC. Insbesondere informiert das Unternehmen das BAV zeitnah über die grösseren Abweichungen bei den Projekten gemäss BS-LVC (Sofortmeldung). 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. den Zwischenbericht per 30. Juni zu den Projekten gemäss BS-LVC sowie eine Aktualisierung des Investitionsplans, welche bis spätestens am 31. August einzureichen sind;
- 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 (inkl. Finanzbericht, falls separat geführt) im Entwurf oder in der definitiven Fassung bzw. nach Prüfung durch die Revisionsstelle;
  3. Berichte zu den A-Projekten gemäss BS-LVC;
  4. der Netzzustandsbericht gemäss der geltenden RTE 29900;
  5. Rentabilitätsnachweise gemäss Artikel 20 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 WDI-Angaben mit den Begründungen für Abweichungen gegenüber der letzten LV-Planung im WDI bei den Erlösen und Kosten (Finanzdaten) sowie bei den Investitionen (Investitionsplan) für Projekte mit Abweichungen bei den Gesamtkosten von mehr als 30%;
    - ii. die Zielerreichung und die Gründe für Abweichungen vom Zielwert bei den LV-Kennzahlen, sowie eingeleitete oder einzuleitende Korrekturen und Massnahmen; wichtigste Hintergründe für Abweichungen zwischen den Jahren bei den statistischen Daten;
    - iii. Überleitung des Finanzierungssaldos zum Investitionsbankkonto;
    - iv. Aufstellung der Veräusserungen (Grundstücke und Anlagen) oder eine Negativmeldung;
- d. alle zwei Jahre ein Bericht über die getroffenen Massnahmen zum Erhalt und zur Förderung der Biodiversität gemäss publiziertem «Leitfaden Berichterstattung Biodiversität gemäss Leistungsvereinbarungen 2025 – 2028»;
- e. alle vier Jahre – voraussichtlich für das Fahrplanjahr 2026– 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 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.

<sup>5</sup> Das Unternehmen veröffentlicht bis spätestens am 30. April des Folgejahres den Netzzustandsbericht Stand 31. Dezember auf ihrer Internetseite gemäss dem geltenden RTE 29900.

#### **Art. 23 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. 24 Aufbewahrungspflicht**

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

#### **Art. 25 Rechnungslegung**

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

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

#### **Art. 26 Änderungen**

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

#### **Art. 27 Eingaben und Anhänge gemäss WDI**

Die Eingaben und Anhänge im WDI sind Bestandteil dieser Vereinbarung.

#### **Art. 28 Geltungsdauer**

Diese Vereinbarung gilt für die Jahre 2025–2028. Die Bestimmungen über die bedingt rückzahlbaren Darlehen gelten bis zu deren Rückzahlung oder dem Darlehensverzicht.

## **Bundesamt für Verkehr**

.....  
Christa Hostettler  
Direktorin

.....  
Martin von Känel  
Stv. Direktor

3003 Bern, .....

## **HAFENBAHN SCHWEIZ AG**

.....  
Florian Röthlingshöfer  
Präsident des Verwaltungsrates

.....  
Malte Günther  
Geschäftsführer

4019 Basel, .....