

Schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale

Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) andererseits (Anhang 1)

Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der AlpTransit Gotthard AG (ATG) andererseits (Anhang 2)

Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der BLS Lötschbergbahn AG (BLS) andererseits (Anhang 3)

Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der BLS AlpTransit AG (BLS AT) andererseits (Anhang 4)

Auf Grund des Bundesbeschlusses vom 20. März 1998¹ über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs sowie die Revision vom 20. März 1998 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991² über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) wurden einerseits zwischen dem Bund und der SBB sowie deren Tochtergesellschaft ATG und andererseits zwischen dem Bund und der BLS sowie deren Tochtergesellschaft BLS AT neue Vereinbarungen über die Realisierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen am Gotthard bzw. am Lötschberg abgeschlossen. Diese ersetzen die 1993³ abgeschlossenen Vereinbarungen zwischen Bund und Bahnen.

5. Juli 2000

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation:

11044

Moritz Leuenberger

¹ Artikel 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung (BV)

² SR **742.104**

³ BB1 **1994** III 1539

Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und den Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) andererseits

**über die Realisierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale
gemäss Artikel 5^{bis} Buchstaben a und c des Alpentransit-Beschlusses**

1. Abschnitt: Allgemeines

Art. 1 Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen dieser Vereinbarung ergeben sich insbesondere aus folgenden Bundeserlassen:

- Bundesbeschluss vom 20. März 1998⁴ über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs;
- Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991⁵ über den Bau der Schweizerischen Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss);
- Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1998⁶ über das Reglement des Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (Fondsreglement);
- Bundesbeschluss vom 8. Dezember 1999⁷ über den NEAT-Gesamtkredit (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss).

Art. 2 Gegenstand der Vereinbarung

¹ Diese Vereinbarung regelt das Verhältnis zwischen Bund und SBB hinsichtlich der Realisierung der Gotthard-Basisstrecke und des Zimmerberg-Basistunnels (ohne Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie) gemäss Artikel 5^{bis} Buchstaben a und c des Alpentransit-Beschlusses.

² Die Projekte betreffend die Streckenausbauten des übrigen Netzes gemäss Artikel 9 des Alpentransit-Beschlusses bilden Gegenstand einer separaten Vereinbarung.

⁴ AS 1999 741

⁵ SR 742.104

⁶ SR 742.140

⁷ BBl 2000 146

2. Abschnitt: Bau der Infrastruktur

Art. 3 Bestellung des Werks

Der Bund bestellt die in Artikel 2 Absatz 1 genannte Infrastruktur bei der AlpTransit Gotthard AG.

Art. 4 Pflicht der SBB zur Aufgabenübertragung

¹ Die SBB verpflichtet sich, alle zur Projektierung und zum Bau der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Infrastruktur erforderlichen Rechte und Pflichten ihrer Tochtergesellschaft AlpTransit Gotthard AG zu übertragen.

² Die AlpTransit Gotthard AG trägt gegenüber dem Bund die alleinige Verantwortung für die Projektierung und den Bau der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Infrastruktur sowie die Einhaltung des Kostenrahmens.

Art. 5 AlpTransit Gotthard AG

¹ Die AlpTransit Gotthard AG ist eine mehrheitlich von der SBB beherrschte Aktiengesellschaft nach den Bestimmungen des Obligationenrechts⁸.

² Der Verwaltungsrat der Gesellschaft besteht aus maximal acht Mitgliedern. Der Bund kann maximal drei Verwaltungsräte im Sinne von Artikel 762 des Obligationenrechts bestimmen. Die Auswahl der Verwaltungsräte erfolgt nach Möglichkeit im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Bund und SBB.

³ Dem Bund steht das Recht zu, sich an der AlpTransit Gotthard AG zu beteiligen. Beteiligungen von Seiten Dritter sind zulässig. Vorbehalten bleibt Absatz 1.

Art. 6 Verhältnis zwischen SBB und AlpTransit Gotthard AG

¹ Die Einflussnahme der SBB auf die AlpTransit Gotthard AG beschränkt sich auf die der Generalversammlung gesetzlich zugewiesenen Kompetenzen.

² Die Zusammenarbeit zwischen der SBB und der AlpTransit Gotthard AG wird in einer Vereinbarung geregelt.

³ Vorbehalten bleibt Artikel 9.

Art. 7 Verhältnis zwischen Bund und AlpTransit Gotthard AG

Das Verhältnis zwischen dem Bund und der AlpTransit Gotthard AG bildet Gegenstand einer separaten Vereinbarung.

3. Abschnitt: Betreiberinteressen

Art. 8 Wahrung der Betreiberinteressen

¹ Die SBB vertritt die Betreiberinteressen an der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Infrastruktur gegenüber der AlpTransit Gotthard AG unter Beachtung der Bestellung des Bundes sowie der genehmigten Auflageprojekte.

² Die SBB hat dabei sicherzustellen, dass die Möglichkeit der Übertragung des Infrastrukturbetriebs auf einen Dritten gewahrt bleibt.

³ Die SBB ist dem Bund für die sorgfältige Interessenwahrung verantwortlich.

Art. 9 Modalitäten

¹ Die SBB hat die Betreiberinteressen im Einvernehmen mit der AlpTransit Gotthard AG über die Planunterlagen wahrzunehmen. Bei Streitigkeiten entscheidet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) endgültig.

² Die SBB ist berechtigt, im Falle eines Eigentumsübergangs (Art. 17) ihren Aufwand aus der Interessenwahrung der AlpTransit Gotthard AG zu Lasten des Bauprojekts in Rechnung zu stellen.

4. Abschnitt: Finanzierung

Art. 10 Grundsatz

Der Bund stellt der AlpTransit Gotthard AG unter Vorbehalt der Genehmigung der Kredite durch das Parlament die notwendigen Finanzmittel direkt zur Verfügung.

Art. 11 Finanzierungsbedingungen

¹ Die der AlpTransit Gotthard AG für die Realisierung der Infrastruktur nach Artikel 5^{bis} Buchstabe a des Alpentransit-Beschlusses zur Verfügung gestellten, um die aufgelaufenen Zinsen erhöhten Beträge werden auf das Ende eines Jahres wie folgt umgewandelt:

- ein Viertel in A-fonds-perdu-Beträge;
- die Hälfte in variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen;
- ein Viertel in marktverzinsliche, rückzahlbare Darlehen.

² Die der AlpTransit Gotthard AG für die Realisierung des Zimmerberg-Basis-tunnels nach Artikel 5^{bis} Buchstabe c des Alpentransit-Beschlusses zur Verfügung gestellten, um die aufgelaufenen Zinsen erhöhten Beträge werden auf das Ende eines Jahres wie folgt umgewandelt:

- drei Viertel in variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen;
- ein Viertel in marktverzinsliche, rückzahlbare Darlehen.

³ Die Laufzeit der marktverzinslichen Darlehen beträgt zehn Jahre. Die vor Ende der Bauarbeiten fälligen Darlehen werden automatisch in neue marktverzinsliche, rückzahlbare Darlehen umgewandelt.

⁴ Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen können während der Bauphase nicht zur Rückzahlung gekündigt werden.

⁵ Erfolgen wesentliche Änderungen (insbesondere der Bestellung), welche die zu Grunde gelegte Wirtschaftlichkeit in Frage stellen, wird über die oben stehend vereinbarten Modalitäten neu verhandelt.

Art. 12 Verzinsung der Darlehen

¹ Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen werden während der Bauphase nicht verzinst.

² Der Zinssatz der marktverzinslichen Darlehen entspricht den Emissionskosten (inkl. Emissionsabgabe) einer zehnjährigen Bundesanleihe am Jahresende.

Art. 13 Mehrwertsteuer

Die Folgen der Unterstellung der den Gegenstand dieser Vereinbarung bildenden Leistungen unter die Mehrwertsteuer, namentlich eine allfällige Kürzung des Vorsteuerabzugs, werden in einer separaten Vereinbarung zwischen der SBB, der AlpTransit Gotthard AG und dem Bund, vertreten durch das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) und das UVEK, behandelt.

Art. 14 Übrige Finanzierungsmodalitäten

Die übrigen Finanzierungsmodalitäten bilden Gegenstand der Vereinbarung zwischen Bund und AlpTransit Gotthard AG.

Art. 15 Andere Finanzierungsmodelle

¹ Nach Rücksprache mit der SBB und der AlpTransit Gotthard AG beschliesst der Bund über andere Finanzierungsmodelle (wie z.B. eine Privatfinanzierung) der Infrastruktur oder Teilen davon, insbesondere der eisenbahntechnischen Installationen, des Zimmerberg-Basistunnels und/oder des Ceneri-Basistunnels.

² Die SBB verpflichtet sich, zu einer zur Realisierung der gewählten Finanzierungsmodelle erforderlichen Anpassung dieser Vereinbarung Hand zu bieten.

5. Abschnitt: Infrastruktureigentum

Art. 16 Eigentum an der Infrastruktur

¹ Gemäss Artikel 5^{bis} des Alpentransit-Beschlusses wird das Netz der SBB durch die in Artikel 2 Absatz 1 genannte Infrastruktur erweitert.

² Während der Bauphase erwirbt die AlpTransit Gotthard AG das Eigentum an Grundstücken und dinglichen Rechten an der in Artikel 2 Absatz 1 genannte Infrastruktur.

Art. 17 Eigentumsübergang auf den Bund

¹ Will der Bund das Eigentum an der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Infrastruktur oder Teilen davon erlangen, sind die gesetzlichen Grundlagen soweit erforderlich anzupassen. Ist eine Anpassung erfolgt oder erweist sich diese als nicht notwendig, hat der Bund das Recht, an der betreffenden Infrastruktur das Eigentum zu erwerben.

² Erfolgt der in Absatz 1 genannte Eigentumsübergang durch die Übernahme der AlpTransit Gotthard AG, beschränkt sich die Gegenleistung des Bundes auf die Ausrichtung eines Betrags in der Höhe des einbezahlten Aktienkapitals (inkl. der gesetzlichen Reserven) an die Aktionäre.

³ Erfolgt der in Absatz 1 genannte Eigentumsübergang durch den Erwerb des Grundeigentums und weiterer Rechte an der neuen Infrastruktur, beschränkt sich die Gegenleistung des Bundes auf den Erlass der gewährten Darlehen und der allfällig aufgelaufenen Zinsen.

⁴ Die weiteren Einzelheiten des Eigentumsübergangs werden durch die Parteien einvernehmlich geregelt.

6. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 18 Streitigkeiten

¹ Über Streitigkeiten bei der Anwendung dieser Vereinbarung entscheidet ein Schiedsgericht, das aus drei Richtern der oberen kantonalen Instanzen zusammengesetzt ist.

² Beide Parteien bestellen je einen Schiedsrichter. Die so bestellten Richter bestimmen einen weiteren als Präsidenten.

³ Können sich die Richter innerhalb von 60 Tagen ab dem Datum, da eine Partei schriftlich erklärt, das Schiedsgericht anrufen zu wollen, nicht oder nicht vollumfänglich einigen oder verweigert eine Partei ihre Mitwirkung, erfolgt die Ernennung des gesamten Schiedsgerichts durch den Präsidenten des Bundesgerichts.

⁴ Das Schiedsgericht hat seinen Sitz in Bern. Das Schiedsverfahren richtet sich nach den Artikeln 19 ff. der Verordnung vom 3. Februar 1993⁹ über die Organisation und das Verfahren eidgenössischer Rekurs- und Schiedskommissionen.

⁵ Der Entscheid des Schiedsgerichts unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht nach Artikel 98 Buchstabe e des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1943¹⁰ über die Organisation der Bundesrechtspflege.

⁹ SR 173.31

¹⁰ SR 173.110

Art. 19 Inkrafttreten; Aufhebung der bisherigen Vereinbarung

¹ Die Vereinbarung tritt mit Unterzeichnung durch beide Parteien in Kraft.

² Sie ersetzt die Vereinbarung vom 18./25. Oktober 1993 zwischen Bund und SBB.

³ Bei Änderungen der Rahmenbedingungen ist diese Vereinbarung entsprechend anzupassen. Die SBB verzichtet diesfalls auf die Geltendmachung bzw. Entschädigung von allfälligen wohlverworbenen Rechten aus dieser Vereinbarung gegenüber dem Bund.

19. September 2000

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Adolf Ogi

Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

27. September 2000

Im Namen der Schweizerischen Bundesbahnen AG

Der Verwaltungsratspräsident: Lalive

Der Direktor: Weibel

**Vereinbarung
zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund)
einerseits und der AlpTransit Gotthard AG (ATG)
andererseits**

**über Projektierung, Bau und Finanzierung
der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale gemäss
Artikel 5^{bis} Buchstaben a und c des Alpentransit-Beschlusses**

1. Abschnitt: Allgemeines

Art. 1 Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen dieser Vereinbarung ergeben sich insbesondere aus folgenden Bundeserlassen:

- Bundesbeschluss vom 20. März 1998¹¹ über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Beschluss);
- Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991¹² über den Bau der Schweizerischen Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss);
- Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1998¹³ über das Reglement des Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (Fondsreglement).
- Bundesbeschluss vom 8. Dezember 1999¹⁴ über den NEAT-Gesamtkredit (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss).

Art. 2 Gegenstand der Vereinbarung

Diese Vereinbarung regelt das Verhältnis zwischen Bund und ATG hinsichtlich Projektierung, Bau und Finanzierung der Gotthard-Basisstrecke und des Zimmerberg-Basistunnels (ohne Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie) gemäss Artikel 5^{bis} Buchstaben a und c des Alpentransit-Beschlusses.

¹¹ AS 1999 741

¹² SR 742.104

¹³ SR 742.140

¹⁴ BBl 2000 146

2. Abschnitt: Bestellung

Art. 3 Bestellung des Bundes

¹ Die ATG verpflichtet sich, die in Artikel 2 genannte Infrastruktur gemäss der Bestellung des Bundes zu projektieren und zu erstellen.

² Die Bestellung des Bundes besteht aus den im Anhang¹⁵ genannten Leistungen (inkl. Standards), Kostenzielen und Terminzielen.

Art. 4 Verantwortlichkeit der ATG

¹ Die ATG ist gegenüber dem Bund für die sorgfältige Projektierung und Erstellung der in Artikel 2 genannten Infrastruktur gemäss der Bestellung des Bundes sowie den effizienten Einsatz der zur Verfügung gestellten Finanzmittel verantwortlich.

² Die Haftung der Gesellschaft richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

Art. 5 Risikozuteilung

¹ Die ATG ist für alle Risiken im Zusammenhang mit Projektierung und Bau der in Artikel 2 genannten Infrastruktur allein verantwortlich.

² Ausgenommen sind die folgenden Risikobereiche, für die der Bund die Verantwortung trägt:

- Änderungen der Bestellungen des Bundes;
- Änderungen des FinöV-Beschlusses, des Alpentransit-Beschlusses, des Fondsreglementes und des Alpentransit-Finanzierungsbeschlusses;
- von der ATG nachgewiesene, politisch bedingte Verzögerungen von Sachplan- bzw. Vorprojektgenehmigungsverfahren;
- fehlende oder verzögerte Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel;
- von der Beschaffenheit des Baugrundes abhängige Risiken, sofern die tatsächlichen Verhältnisse nicht den Prognosen (inkl. Streubereiche) der geologischen Berichte auf Stufe Bauprojekt entsprechen.

³ Das Risikomanagement erfolgt nach Kapitel 16 der NEAT-Controlling-Weisung.

3. Abschnitt: Betreiberinteressen

Art. 6 Betreiberinteressen

¹ Die ATG hat bei Projektierung und Bau die Betreiberinteressen zu berücksichtigen.

² Diese werden durch die Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) unter Beachtung der Bestellung des Bundes sowie der genehmigten Auflageprojekte vertreten.

¹⁵ Im Bundesblatt nicht veröffentlicht.

³ Die Betreiberinteressen sind einvernehmlich zwischen der SBB und der ATG über die Planunterlagen umzusetzen. Bei Streitigkeiten entscheidet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) endgültig.

4. Abschnitt: Bauphase

Art. 7 Projektsteuerung

¹ Die Projektsteuerung durch den Bund erfolgt gemäss der NEAT-Controlling-Weisung. Die ATG unterstützt den Bund hierbei und gewährt im hierzu Akteneinsicht.

² Der Bund übt zudem die Aufsicht über Projektierung, Bau und Finanzierung der Infrastruktur aus.

Art. 8 Bauprogramm und Fertigstellung

¹ Die ATG entscheidet innerhalb der gesetzlichen und finanziellen Randbedingungen über das Bauprogramm.

² Die ATG zeigt dem Bund und der SBB die Fertigstellung der Infrastruktur oder betriebsbereiter Teile davon an.

5. Abschnitt: Finanzierung

Art. 9 Bereitstellung von Finanzmitteln

¹ Der Bund stellt der ATG unter Vorbehalt der Genehmigung der Kredite durch das Parlament die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung. Hierbei sind die durch das Parlament bewilligten Verpflichtungskredite und die Bestimmungen des Fondsreglementes zu beachten.

² Die Mittel werden auf Kontokorrent-Basis zur Verfügung gestellt.

Art. 10 Bauzinsen

Ein Viertel der Entnahmen der ATG ab Kontokorrent wird nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Satz verzinst. Keine Bauzinsen werden für die übrigen Entnahmen berechnet.

Art. 11 Finanzierungsbedingungen

¹ Die der ATG für die Realisierung der Infrastruktur nach Artikel 5^{bis} Buchstabe a des Alpentransit-Beschlusses zur Verfügung gestellten, um die aufgelaufenen Zinsen erhöhten Beträge werden auf das Ende eines Jahres wie folgt umgewandelt:

- ein Viertel in A-fonds-perdu-Beträge;
- die Hälfte in variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen;
- ein Viertel in marktverzinsliche, rückzahlbare Darlehen.

² Die der ATG für die Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels nach Artikel 5^{bis} Buchstabe c des Alpentransit-Beschlusses zur Verfügung gestellten, um die aufgelaufenen Zinsen erhöhten Beträge werden auf das Ende eines Jahres wie folgt umgewandelt:

- drei Viertel in variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen;
- ein Viertel in marktverzinsliche, rückzahlbare Darlehen.

³ Die Laufzeit der marktverzinslichen Darlehen beträgt zehn Jahre. Die vor Ende der Bauarbeiten fälligen Darlehen werden automatisch in neue marktverzinsliche, rückzahlbare Darlehen umgewandelt.

⁴ Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen können während der Bauphase nicht zur Rückzahlung gekündigt werden.

⁵ Erfolgen wesentliche Änderungen (insbesondere der Bestellung), welche die zu Grunde gelegte Wirtschaftlichkeit in Frage stellen, wird über die oben stehend vereinbarten Modalitäten neu verhandelt.

Art. 12 Verzinsung der Darlehen

¹ Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen werden während der Bauphase nicht verzinst.

² Der Zinssatz der marktverzinslichen Darlehen entspricht den Emissionskosten (inkl. Emissionsabgabe) einer zehnjährigen Bundesanleihe am Jahresende.

Art. 13 Finanzierungsmodalitäten

Im Einvernehmen mit dem Bund kann die ATG andere Finanzierungsmodalitäten anwenden, wenn sich diese im Einzelfall wirtschaftlich als vorteilhafter erweisen.

Art. 14 Weisungen zur Rechnungslegung

¹ Nach Rücksprache mit der ATG erlässt das UVEK die zur Umsetzung der vorliegenden Vereinbarung notwendigen Weisungen bezüglich der Rechnungslegung, insbesondere die Abschreibungs- sowie Aktivierungsmodalitäten, die Verwendung der A-fonds-perdu-Beträge und die Belastung der Projektaufwicklungskosten.

² Das UVEK berücksichtigt bei der Festlegung die einschlägigen obligationenrechtlichen Bestimmungen sowie nach Möglichkeit die Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (FER).

Art. 15 Mehrwertsteuer

Die Folgen der Unterstellung der den Gegenstand dieser Vereinbarung bildenden Leistungen unter die Mehrwertsteuer, namentlich eine allfällige Kürzung des Vor-

steuerabzugs, werden in einer separaten Vereinbarung zwischen der SBB, der ATG und dem Bund, vertreten durch das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) und das UVEK, behandelt.

Art. 16 Teuerung

¹ Die im Anhang bezeichneten Kosten sind auf der Basis 1991 berechnet und werden zurzeit nach dem Zürcher Wohnbaukosten-Index der Teuerungsentwicklung angepasst. Die Parteien sind sich bewusst, dass zurzeit kein verlässlicher Teuerungsindex im Untertagebau und betreffend eisenbahntechnischer Installationen vorliegt.

² Eine sachgemässe Indexierung im Untertagebau wird durch den Bund mit Einbezug der ATG unmittelbar nach der Vergabe der grossen Tunnelbaulose festgelegt.

Art. 17 Andere Finanzierungsmodelle

¹ Nach Rücksprache mit der ATG und der SBB beschliesst der Bund über andere Finanzierungsmodelle (wie z.B. eine Privatfinanzierung) der Infrastruktur oder Teilen davon, insbesondere der eisenbahntechnischen Installationen, des Zimmerberg-Basistunnels und/oder des Ceneri-Basistunnels.

² Die ATG verpflichtet sich, zu einer zur Realisierung der gewählten Finanzierungsmodelle erforderlichen Anpassung dieser Vereinbarung Hand zu bieten.

6. Abschnitt: Infrastruktureigentum

Art. 18 Eigentum an der Infrastruktur

¹ Gemäss Artikel 5^{bis} des Alpentransit-Beschlusses wird das Netz der SBB durch die in Artikel 2 genannte Infrastruktur erweitert.

² Während der Bauphase erwirbt die ATG das Eigentum an Grundstücken und dinglichen Rechten an der in Artikel 2 genannten Infrastruktur.

Art. 19 Eigentumsübergang auf den Bund

¹ Will der Bund das Eigentum an der in Artikel 2 genannten Infrastruktur oder Teilen davon erlangen, sind die gesetzlichen Grundlagen soweit erforderlich anzupassen. Ist eine Anpassung erfolgt oder erweist sich diese als nicht notwendig, hat der Bund das Recht, an der betreffenden Infrastruktur das Eigentum zu erwerben.

² Erfolgt der in Absatz 1 genannte Eigentumsübergang durch die Übernahme der ATG, beschränkt sich die Gegenleistung des Bundes auf die Ausrichtung eines Betrags in der Höhe des einbezahlten Aktienkapitals (inkl. der gesetzlichen Reserven) an die Aktionäre.

³ Erfolgt der in Absatz 1 genannte Eigentumsübergang durch den Erwerb des Grundeigentums und weiterer Rechte an der neuen Infrastruktur, beschränkt sich die Gegenleistung des Bundes auf den Erlass der gewährten Darlehen und der allfällig aufgelaufenen Zinsen.

⁴ Die weiteren Einzelheiten des Eigentumsübergangs werden durch die Parteien einvernehmlich geregelt.

7. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 20 Streitigkeiten

¹ Über Streitigkeiten bei der Anwendung dieser Vereinbarung entscheidet ein Schiedsgericht, das aus drei Richtern der oberen kantonalen Instanzen zusammengesetzt ist.

² Beide Parteien bestellen je einen Schiedsrichter. Die so bestellten Richter bestimmen einen weiteren als Präsidenten.

³ Können sich die Richter innerhalb von 60 Tagen ab dem Datum, da eine Partei schriftlich erklärt, das Schiedsgericht anrufen zu wollen, nicht oder nicht vollumfänglich einigen, oder verweigert eine Partei ihre Mitwirkung, erfolgt die Ernennung des gesamten Schiedsgerichts durch den Präsidenten des Bundesgerichts.

⁴ Das Schiedsgericht hat seinen Sitz in Bern. Das Schiedsverfahren richtet sich nach den Artikeln 19 ff. der Verordnung vom 3. Februar 1993¹⁶ über die Organisation und das Verfahren eidgenössischer Rekurs- und Schiedskommissionen.

⁵ Der Entscheid des Schiedsgerichts unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht nach Artikel 98 Buchstabe e des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1943¹⁷ über die Organisation der Bundesrechtspflege.

Art. 21 Inkrafttreten; Aufhebung der bisherigen Vereinbarung

¹ Die Vereinbarung tritt mit Unterzeichnung durch beide Parteien in Kraft.

² Bei Änderungen der Rahmenbedingungen und/oder der Vereinbarung zwischen dem Bund und der SBB über die Realisierung der neuen Eisenbahn-Alpentrans

¹⁶ SR 173.31

¹⁷ SR 173.110

versale ist diese Vereinbarung entsprechend anzupassen. Die ATG verzichtet diesfalls auf die Geltendmachung bzw. Entschädigung von allfälligen wohlverworbenen Rechten aus dieser Vereinbarung gegenüber dem Bund.

19. September 2000

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Adolf Ogi

Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

8. Oktober 2000

Im Namen der AlpTransit Gotthard AG

Der Verwaltungsratspräsident: Blum

Der Vorsitzende der Geschäftsleitung: Zbinden

Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der BLS Lötschbergbahn AG (BLS) andererseits

**über die Realisierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale
gemäss Artikel 5^{bis} Buchstabe b des Alpentransit-Beschlusses
(Lötschberg-Basisstrecke)**

1. Abschnitt: Allgemeines

Art. 1 Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen dieser Vereinbarung ergeben sich insbesondere aus folgenden Bundeserlassen:

- Bundesbeschluss vom 20. März 1998¹⁸ über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs;
- Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991¹⁹ über den Bau der Schweizerischen Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss);
- Bundesbeschluss vom 26. September 1991²⁰ über eine Änderung und Verlängerung der Konzession für die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon;
- Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1998²¹ über das Reglement des Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (Fondsreglement);
- Bundesbeschluss vom 8. Dezember 1999²² über den NEAT-Gesamtkredit (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss).

Art. 2 Gegenstand der Vereinbarung

¹ Diese Vereinbarung regelt das Verhältnis zwischen Bund und BLS hinsichtlich der Realisierung der Lötschberg-Basisstrecke gemäss Artikel 5^{bis} Buchstabe b des Alpentransit-Beschlusses.

² Die Projekte betreffend die Streckenausbauten des übrigen Netzes gemäss Artikel 9 des Alpentransit-Beschlusses bilden Gegenstand einer separaten Vereinbarung.

¹⁸ AS 1999 741

¹⁹ SR 742.104

²⁰ BBl 1993 I 139

²¹ SR 742.140

²² BBl 2000 146

2. Abschnitt: Bau der Lötschberg-Basisstrecke

Art. 3 Bestellung des Werks

Der Bund bestellt die Lötschberg-Basisstrecke bei der BLS AlpTransit AG.

Art. 4 Pflicht der BLS zur Aufgabenübertragung

¹ Die BLS verpflichtet sich, alle zur Projektierung und zum Bau der Lötschberg-Basisstrecke erforderlichen Rechte und Pflichten ihrer Tochtergesellschaft BLS AlpTransit AG zu übertragen.

² Die BLS AlpTransit AG trägt gegenüber dem Bund die alleinige Verantwortung für die Projektierung und den Bau der Lötschberg-Basisstrecke sowie die Einhaltung des Kostenrahmens.

Art. 5 BLS AlpTransit AG

¹ Die BLS AlpTransit AG ist eine mehrheitlich von der BLS beherrschte Aktiengesellschaft nach den Bestimmungen des Obligationenrechts²³.

² Der Verwaltungsrat der Gesellschaft besteht aus maximal sieben Mitgliedern. Der Bund kann maximal drei Verwaltungsräte im Sinne von Artikel 762 des Obligationenrechts bestimmen. Die Auswahl der Verwaltungsräte erfolgt nach Möglichkeit im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Bund und BLS.

³ Dem Bund steht das Recht zu, sich an der BLS AlpTransit AG zu beteiligen. Beteiligungen von Seiten Dritter sind zulässig. Vorbehalten bleibt Absatz 1.

Art. 6 Verhältnis zwischen BLS und BLS AlpTransit AG

¹ Die Einflussnahme der BLS auf die BLS AlpTransit AG beschränkt sich auf die der Generalversammlung gesetzlich zugewiesenen Kompetenzen.

² Die Zusammenarbeit zwischen der BLS und der BLS AlpTransit AG wird in einer Vereinbarung geregelt.

³ Vorbehalten bleibt Artikel 9.

Art. 7 Verhältnis zwischen Bund und BLS AlpTransit AG

Das Verhältnis zwischen dem Bund und der BLS AlpTransit AG bildet Gegenstand einer separaten Vereinbarung.

Art. 8 Konzession

¹ Die BLS verpflichtet sich, der BLS AlpTransit AG die für den Bau der Basisstrecke notwendige Konzession zu übertragen. Vorbehalten bleibt die Zustimmung

²³ SR 220

des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

² Erfolgt der Infrastrukturbetrieb der Lötschberg-Transitachsen auf Grund eines Bundesentscheides durch einen Dritten, verpflichtet sich die BLS, zur Lösung der Konzessionsfrage Hand zu bieten.

3. Abschnitt: Betreiberinteressen

Art. 9 Wahrung der Betreiberinteressen

¹ Die BLS vertritt die Betreiberinteressen an der Lötschberg-Basisstrecke gegenüber der BLS AlpTransit AG unter Beachtung der Bestellung des Bundes sowie der genehmigten Auflageprojekte.

² Die BLS hat dabei sicherzustellen, dass die Möglichkeit der Übertragung des Infrastrukturbetriebs auf einen Dritten gewahrt bleibt.

³ Die BLS ist dem Bund für die sorgfältige Interessenwahrung verantwortlich.

Art. 10 Modalitäten

¹ Die BLS hat die Betreiberinteressen im Einvernehmen mit der BLS AlpTransit AG über die Planunterlagen wahrzunehmen. Bei Streitigkeiten entscheidet das UVEK endgültig.

² Die BLS ist berechtigt, im Falle eines Eigentumsübergangs (Art. 18) ihren Aufwand aus der Interessenwahrung der BLS AlpTransit AG zu Lasten des Bauprojekts in Rechnung zu stellen.

4. Abschnitt: Finanzierung

Art. 11 Grundsatz

Der Bund stellt der BLS AlpTransit AG unter Vorbehalt der Genehmigung der Kredite durch das Parlament die notwendigen Finanzmittel direkt zur Verfügung.

Art. 12 Finanzierungsbedingungen

¹ Die der BLS AlpTransit AG für die Realisierung der Infrastruktur nach Artikel 5^{bis} Buchstabe b des Alpentransit-Beschlusses zur Verfügung gestellten, um die aufgelaufenen Zinsen erhöhten Beträge werden auf das Ende eines Jahres wie folgt umgewandelt:

- ein Viertel in A-fonds-perdu-Beträge;
- die Hälfte in variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen;
- ein Viertel in marktverzinsliche, rückzahlbare Darlehen.

² Die Laufzeit der marktverzinslichen Darlehen beträgt zehn Jahre. Die vor Ende der Bauarbeiten fälligen Darlehen werden automatisch in neue marktverzinsliche, rückzahlbare Darlehen umgewandelt.

³ Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen können während der Bauphase nicht zur Rückzahlung gekündigt werden.

⁴ Erfolgen wesentliche Änderungen (insbesondere der Bestellung), welche die zu Grunde gelegte Wirtschaftlichkeit in Frage stellen, wird über die oben stehend vereinbarten Modalitäten neu verhandelt.

Art. 13 Verzinsung der Darlehen

¹ Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen werden während der Bauphase nicht verzinst.

² Der Zinssatz der marktverzinslichen Darlehen entspricht den Emissionskosten (inkl. Emissionsabgabe) einer zehnjährigen Bundesanleihe am Jahresende.

Art. 14 Mehrwertsteuer

Die Folgen der Unterstellung der den Gegenstand dieser Vereinbarung bildenden Leistungen unter die Mehrwertsteuer, namentlich eine allfällige Kürzung des Vorsteuerabzugs, werden in einer separaten Vereinbarung zwischen der BLS, der BLS AlpTransit AG und dem Bund, vertreten durch das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) und das UVEK, behandelt.

Art. 15 Übrige Finanzierungsmodalitäten

Die übrigen Finanzierungsmodalitäten bilden Gegenstand der Vereinbarung zwischen Bund und BLS AlpTransit AG.

Art. 16 Andere Finanzierungsmodelle

¹ Nach Rücksprache mit der BLS und der BLS AlpTransit AG beschliesst der Bund über andere Finanzierungsmodelle (wie z.B. eine Privatfinanzierung) der Infrastruktur oder Teilen davon, insbesondere der eisenbahntechnischen Installationen.

² Die BLS verpflichtet sich, zu einer zur Realisierung der gewählten Finanzierungsmodelle erforderlichen Anpassung dieser Vereinbarung Hand zu bieten.

5. Abschnitt: Infrastruktureigentum

Art. 17 Eigentum an der Infrastruktur

¹ Gemäss Artikel 5^{bis} Buchstabe b des Alpentransit-Beschlusses wird das Netz der BLS durch die Lötschberg-Basisstrecke erweitert.

² Während der Bauphase erwirbt die BLS AlpTransit AG das Eigentum an Grundstücken und dinglichen Rechten an der Lötschberg-Basisstrecke.

Art. 18 Eigentumsübergang auf den Bund

¹ Will der Bund das Eigentum an der Lötschberg-Basisstrecke erlangen, sind die gesetzlichen Grundlagen soweit erforderlich anzupassen. Ist eine Anpassung erfolgt oder erweist sich diese als nicht notwendig, hat der Bund das Recht, an der betreffenden Infrastruktur das Eigentum zu erwerben.

² Erfolgt der in Absatz 1 genannte Eigentumsübergang durch die Übernahme der BLS AlpTransit AG, beschränkt sich die Gegenleistung des Bundes auf die Ausrichtung eines Betrags in der Höhe des einbezahlten Aktienkapitals (inkl. der gesetzlichen Reserven) an die Aktionäre.

³ Erfolgt der in Absatz 1 genannte Eigentumsübergang durch den Erwerb des Grundeigentums und weiterer Rechte an der neuen Infrastruktur, beschränkt sich die Gegenleistung des Bundes auf den Erlass der gewährten Darlehen und der allfällig aufgelaufenen Zinsen.

⁴ Die weiteren Einzelheiten des Eigentumsübergangs werden durch die Parteien einvernehmlich geregelt.

⁵ Bei der Entscheidungsfindung über den in Absatz 1 genannten Eigentumsübergang berücksichtigt der Bund den betrieblichen Zusammenhang der Lötschberg-Basisstrecke mit dem Scheiteltunnel.

6. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 19 Streitigkeiten

¹ Über Streitigkeiten bei der Anwendung dieser Vereinbarung entscheidet ein Schiedsgericht, das aus drei Richtern der oberen kantonalen Instanzen zusammengesetzt ist.

² Beide Parteien bestellen je einen Schiedsrichter. Die so bestellten Richter bestimmen einen weiteren als Präsidenten.

³ Können sich die Richter innerhalb von 60 Tagen ab dem Datum, da eine Partei schriftlich erklärt, das Schiedsgericht anrufen zu wollen, nicht oder nicht vollumfänglich einigen, oder verweigert eine Partei ihre Mitwirkung, erfolgt die Ernennung des gesamten Schiedsgerichts durch den Präsidenten des Bundesgerichts.

⁴ Das Schiedsgericht hat seinen Sitz in Bern. Das Schiedsverfahren richtet sich nach den Artikeln 19 ff. der Verordnung vom 3. Februar 1993²⁴ über die Organisation und das Verfahren eidgenössischer Rekurs- und Schiedskommissionen.

⁵ Der Entscheid des Schiedsgerichts unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht nach Artikel 98 Buchstabe e des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1943²⁵ über die Organisation der Bundesrechtspflege.

²⁴ SR 173.31

²⁵ SR 173.110

Art. 20 Inkrafttreten; Aufhebung der bisherigen Vereinbarung

¹ Die Vereinbarung tritt mit Unterzeichnung durch beide Parteien in Kraft.

² Sie ersetzt die Vereinbarung vom 8./17. Dezember 1993 zwischen Bund und BLS.

³ Bei Änderungen der Rahmenbedingungen ist diese Vereinbarung entsprechend anzupassen. Die BLS verzichtet diesfalls auf die Geltendmachung bzw. Entschädigung von allfälligen wohlverworbenen Rechten aus dieser Vereinbarung gegenüber dem Bund.

19. September 2000

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Adolf Ogi

Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

26. September 2000

Im Namen der BLS Lötschbergbahn AG

Der Verwaltungsratspräsident: Nydegger

Der Direktor: Tromp

Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund) einerseits und der BLS AlpTransit AG (BLS AT) andererseits

über Projektierung, Bau und Finanzierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale gemäss Artikel 5^{bis} Buchstabe b des Alpentransit-Beschlusses (Lötschberg-Basisstrecke)

1. Abschnitt: Allgemeines

Art. 1 Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen dieser Vereinbarung ergeben sich insbesondere aus folgenden Bundeserlassen:

- Bundesbeschluss vom 20. März 1998²⁶ über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Beschluss);
- Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991²⁷ über den Bau der Schweizerischen Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss);
- Bundesbeschluss vom 26. September 1991²⁸ über eine Änderung und Verlängerung der Konzession für die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon;
- Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1998²⁹ über das Reglement des Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (Fondsreglement);
- Bundesbeschluss vom 8. Dezember 1999³⁰ über den NEAT-Gesamtkredit (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss).

Art. 2 Gegenstand der Vereinbarung

Diese Vereinbarung regelt das Verhältnis zwischen Bund und BLS AT hinsichtlich der Projektierung, Bau und Finanzierung der Lötschberg-Basisstrecke gemäss Artikel 5^{bis} Buchstabe b des Alpentransit-Beschlusses.

²⁶ AS 1999 741

²⁷ SR 742.104

²⁸ BBl 1993 I 139

²⁹ SR 742.140

³⁰ BBl 2000 146

2. Abschnitt: Bestellung

Art. 3 Bestellung des Bundes

¹ Die BLS AT verpflichtet sich, die Lötschberg-Basisstrecke gemäss der Bestellung des Bundes zu projektieren und zu erstellen.

² Die Bestellung des Bundes besteht aus den im Anhang³¹ genannten Leistungen (inkl. Standards), Kostenzielen und Terminzielen.

Art. 4 Verantwortlichkeit der BLS AT

¹ Die BLS AT ist gegenüber dem Bund für die sorgfältige Projektierung und Erstellung der Lötschberg-Basisstrecke gemäss der Bestellung des Bundes sowie den effizienten Einsatz der zur Verfügung gestellten Finanzmittel verantwortlich.

² Die Haftung der Gesellschaft richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

Art. 5 Risikozuteilung

¹ Die BLS AT ist für alle Risiken im Zusammenhang mit Projektierung und Bau der Lötschberg-Basisstrecke allein verantwortlich.

² Ausgenommen sind die folgenden Risikobereiche, für die der Bund die Verantwortung trägt:

- Änderungen der Bestellungen des Bundes;
- Änderungen des FinöV-Beschlusses, des Alpentransit-Beschlusses, des Fondsreglementes und des Alpentransit-Finanzierungsbeschlusses;
- von der BLS AT nachgewiesene, politisch bedingte Verzögerungen von Sachplan- bzw. Vorprojektgenehmigungsverfahren;
- fehlende oder verzögerte Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel;
- von der Beschaffenheit des Baugrundes abhängige Risiken, sofern die tatsächlichen Verhältnisse nicht den Prognosen (inkl. Streubereiche) der geologischen Berichte auf Stufe Bauprojekt entsprechen.

³ Das Risikomanagement erfolgt nach Kapitel 16 der NEAT-Controlling-Weisung.

3. Abschnitt: Betreiberinteressen

Art. 6 Betreiberinteressen

¹ Die BLS AT hat bei Projektierung und Bau die Betreiberinteressen zu berücksichtigen.

² Diese werden durch die BLS Lötschbergbahn AG (BLS) unter Beachtung der Bestellung des Bundes sowie der genehmigten Auflageprojekte vertreten.

³¹ Im Bundesblatt nicht veröffentlicht.

³ Die Betreiberinteressen sind einvernehmlich zwischen der BLS und der BLS AT in den Planunterlagen umzusetzen. Bei Streitigkeiten entscheidet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) endgültig.

Art. 7 Konzession

Die BLS AT nimmt zur Kenntnis, dass die BLS unter Vorbehalt der Genehmigung des UVEK zur Übertragung der Konzession betreffend Bau der Lötschberg-Basisstrecke an die BLS AT verpflichtet ist.

4. Abschnitt: Bauphase

Art. 8 Projektsteuerung

¹ Die Projektsteuerung durch den Bund erfolgt gemäss der NEAT-Controlling-Weisung. Die BLS AT unterstützt den Bund hierbei und gewährt im hierzu Akteneinsicht.

² Der Bund übt zudem die Aufsicht über Projektierung, Bau und Finanzierung der Infrastruktur aus.

Art. 9 Bauprogramm und Fertigstellung

¹ Die BLS AT entscheidet innerhalb der gesetzlichen und finanziellen Randbedingungen über das Bauprogramm.

² Die BLS AT zeigt dem Bund und der BLS die Fertigstellung des Werks oder betriebsbereiter Werkteile an.

5. Abschnitt: Finanzierung

Art. 10 Bereitstellung von Finanzmitteln

¹ Der Bund stellt der BLS AT unter Vorbehalt der Genehmigung der Kredite durch das Parlament die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung. Hierbei sind die durch das Parlament bewilligten Verpflichtungskredite und die Bestimmungen des Fondsreglementes zu beachten.

² Die Mittel werden auf Kontokorrent-Basis zur Verfügung gestellt.

Art. 11 Bauzinsen

Ein Viertel der Entnahmen der BLS AT ab Kontokorrent wird nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Satz verzinst. Keine Bauzinsen werden für die übrigen Entnahmen berechnet.

Art. 12 Finanzierungsbedingungen

¹ Die der BLS AlpTransit AG für die Realisierung der Infrastruktur nach Artikel 5^{bis} Buchstabe b des Alpentransit-Beschlusses zur Verfügung gestellten, um die aufgelaufenen Zinsen erhöhten Beträge werden auf das Ende eines Jahres wie folgt umgewandelt:

- ein Viertel in A-fonds-perdu-Beträge;
- die Hälfte in variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen;
- ein Viertel in marktverzinsliche, rückzahlbare Darlehen.

² Die Laufzeit der marktverzinslichen Darlehen beträgt zehn Jahre. Die vor Ende der Bauarbeiten fälligen Darlehen werden automatisch in neue marktverzinsliche, rückzahlbare Darlehen umgewandelt.

³ Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen können während der Bauphase nicht zur Rückzahlung gekündigt werden.

⁴ Erfolgen wesentliche Änderungen (insbesondere der Bestellung), welche die zu Grunde gelegte Wirtschaftlichkeit in Frage stellen, wird über die oben stehend vereinbarten Modalitäten neu verhandelt.

Art. 13 Verzinsung der Darlehen

¹ Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen werden während der Bauphase nicht verzinst.

² Der Zinssatz der marktverzinslichen Darlehen entspricht den Emissionskosten (inkl. Emissionsabgabe) einer zehnjährigen Bundesanleihe am Jahresende.

Art. 14 Finanzierungsmodalitäten

Im Einvernehmen mit dem Bund kann die BLS AT andere Finanzierungsmodalitäten anwenden, wenn sich diese im Einzelfall wirtschaftlich als vorteilhafter erweisen.

Art. 15 Weisungen zur Rechnungslegung

¹ Nach Rücksprache mit der BLS AT erlässt das UVEK die zur Umsetzung der vorliegenden Vereinbarung notwendigen Weisungen bezüglich der Rechnungslegung, insbesondere die Abschreibungs- sowie Aktivierungsmodalitäten, die Verwendung der A-fonds-perdu-Beträge und die Belastung der Projektaufwandskosten.

² Das UVEK berücksichtigt bei der Festlegung die einschlägigen obligationenrechtlichen Bestimmungen sowie nach Möglichkeit die Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (FER).

Art. 16 Mehrwertsteuer

Die Folgen der Unterstellung der den Gegenstand dieser Vereinbarung bildenden Leistungen unter die Mehrwertsteuer, namentlich eine allfällige Kürzung des Vorsteuerabzugs, werden in einer separaten Vereinbarung zwischen der BLS, der BLS AlpTransit AG und dem Bund, vertreten durch das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) und das UVEK, behandelt.

Art. 17 Teuerung

¹ Die im Anhang bezeichneten Kosten sind auf der Basis 1991 berechnet und werden zurzeit nach dem Zürcher Wohnbaukosten-Index der Teuerungsentwicklung angepasst. Die Parteien sind sich bewusst, dass zurzeit kein verlässlicher Teuerungsindex im Untertagebau und betreffend eisenbahntechnischer Installationen vorliegt.

² Eine sachgemässe Indexierung im Untertagebau wird durch den Bund mit Einbezug der BLS AT unmittelbar nach der Vergabe der grossen Tunnelbaulose festgelegt.

Art. 18 Andere Finanzierungsmodelle

¹ Nach Rücksprache mit der BLS AT und der BLS beschliesst der Bund über andere Finanzierungsmodelle (wie z.B. eine Privatfinanzierung) der Infrastruktur oder Teilen davon, insbesondere der eisenbahntechnischen Installationen.

² Die BLS AT verpflichtet sich, zu einer zur Realisierung der gewählten Finanzierungsmodelle erforderlichen Anpassung dieser Vereinbarung Hand zu bieten.

6. Abschnitt: Infrastruktureigentum

Art. 19 Eigentum an der Infrastruktur

¹ Gemäss Artikel 5^{bis} Buchstabe b des Alpentransit-Beschlusses wird das Netz der BLS durch die Lötschberg-Basisstrecke erweitert.

² Während der Bauphase erwirbt die BLS AT das Eigentum an Grundstücken und dinglichen Rechten an der Lötschberg-Basisstrecke.

Art. 20 Eigentumsübergang auf den Bund

¹ Will der Bund das Eigentum an der Lötschberg-Basisstrecke erlangen, so sind die gesetzlichen Grundlagen soweit erforderlich anzupassen. Ist eine Anpassung erfolgt oder erweist sich diese als nicht notwendig, hat der Bund das Recht, an der betreffenden Infrastruktur das Eigentum zu erwerben.

² Erfolgt der in Absatz 1 genannte Eigentumsübergang durch die Übernahme der BLS AT, beschränkt sich die Gegenleistung des Bundes auf die Ausrichtung eines Betrags in der Höhe des einbezahlten Aktienkapitals (inkl. der gesetzlichen Reserven) an die Aktionäre.

³ Erfolgt der in Absatz 1 genannte Eigentumsübergang durch den Erwerb des Grundeigentums und weiterer Rechte an der neuen Infrastruktur, beschränkt sich die Gegenleistung des Bundes auf den Erlass der gewährten Darlehen und der allfällig aufgelaufenen Zinsen.

⁴ Die weiteren Einzelheiten des Eigentumsübergangs werden durch die Parteien einvernehmlich geregelt.

⁵ Bei der Entscheidungsfindung über den in Absatz 1 genannten Eigentumsübergang berücksichtigt der Bund den betrieblichen Zusammenhang der Lötschberg-Basisstrecke mit dem Scheiteltunnel.

7. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 21 Streitigkeiten

¹ Über Streitigkeiten bei der Anwendung dieser Vereinbarung entscheidet ein Schiedsgericht, das aus drei Richtern der oberen kantonalen Instanzen zusammengesetzt ist.

² Beide Parteien bestellen je einen Schiedsrichter. Die so bestellten Richter bestimmen einen weiteren als Präsidenten.

³ Können sich die Richter innerhalb von 60 Tagen ab dem Datum, da eine Partei schriftlich erklärt, das Schiedsgericht anrufen zu wollen, nicht oder nicht vollumfänglich einigen, oder verweigert eine Partei ihre Mitwirkung, erfolgt die Ernennung des gesamten Schiedsgerichts durch den Präsidenten des Bundesgerichts.

⁴ Das Schiedsgericht hat seinen Sitz in Bern. Das Schiedsverfahren richtet sich nach den Artikeln 19 ff. der Verordnung vom 3. Februar 1993³² über die Organisation und das Verfahren eidgenössischer Rekurs- und Schiedskommissionen.

⁵ Der Entscheid des Schiedsgerichts unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht nach Artikel 98 Buchstabe e des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1943³³ über die Organisation der Bundesrechtspflege.

Art. 22 Inkrafttreten; Aufhebung der bisherigen Vereinbarung

¹ Die Vereinbarung tritt mit Unterzeichnung durch beide Parteien in Kraft.

² Bei Änderungen der Rahmenbedingungen und/oder der Vereinbarung zwischen dem Bund und der BLS über die Realisierung der neuen Eisenbahn-Alpentrans

³² SR 173.31

³³ SR 173.110

versale ist diese Vereinbarung entsprechend anzupassen. Die BLS verzichtet diesfalls auf die Geltendmachung bzw. Entschädigung von allfälligen wohlerworbenen Rechten aus dieser Vereinbarung gegenüber dem Bund.

19. September 2000

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Adolf Ogi
Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

27. September 2000

Im Namen der BLS AlpTransit AG
Der Verwaltungsratspräsident: Josi
Der Unternehmensleiter: Teuscher

11044