



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

Aktenzeichen: BAV / BAV-222-00006/00001/00001

VEREINBARUNG

.....

Zwischen der
Schweizerischen Eidgenossenschaft

vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen (Postadresse: Bundesamt für Verkehr BAV, CH-3003 Bern), im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), im Folgenden bezeichnet als BAV

.....

und der
Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB)

vertreten durch SBB Infrastruktur, Brückfeldstrasse 16, 3000 Bern 65, im Folgenden bezeichnet als SBB

.....

BETREFFEND

die Planung und Realisierung der Infrastrukturmassnahmen für den 4-Meter-Korridor auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard

1. Rahmenbedingungen und Grundlagen

Die Rahmenbedingungen der Vereinbarung ergeben sich aus den folgenden Bundeserlassen:

- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2013 über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf den Zulaufstrecken zur NEAT (4-Meter-Korridor-Gesetz) [BBI 2013 9699]; Soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, gelten für die Projektierung und Ausführung, die Vergabe von Aufträgen, die Aufsicht und Kontrolle sowie die Verfahren und Zuständigkeiten die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG).
- Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf den Zulaufstrecken zur NEAT [BBI 2014 xxxx];
- Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen [SuG;SR 616.1];
- Bundesgesetz vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen [BöB; SR 172.056.1] und Verordnung vom 11. Dezember 1995 über das öffentliche Beschaffungswesen [VöB; SR 172.056.11];
- Verordnung der Bundesversammlung vom 9. Oktober 1998 über das Reglement des Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (Fondsreglement) [SR 742.140];
- Verordnung des UVEK vom 18. Januar 2011 über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen [RKV; SR 742.221];
- Controlling-Richtlinie "4-Meter-Korridor Basel - Chiasso (-Ranzo)" des BAV vom 13.01.2014
- Zweite Zusatzvereinbarung zur Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2011-2012.

2. Gegenstand der Vereinbarung

Mit der vorliegenden Vereinbarung bestellt der Bund bei der SBB die Projektierung und den Bau des 4-Meter-Korridors auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard.

Das Ziel der Vereinbarung ist die Regelung von Finanzierung und Realisierung der unter Ziffer 3. aufgeführten Objekte auf dem von der SBB betriebenen Streckennetz.

Gegenstand der Vereinbarung sind zudem die für die Einführung des 4-Meter-Korridors zwingend notwendigen Massnahmen des Substanzerhalts gemäss Tabelle Ziffer 3, Seite 3, welche über die Leistungsvereinbarung mit der SBB (LV SBB) finanziert sind. Die SBB sorgt dafür, dass die Finanzierung der Massnahmen des Substanzerhalts durch entsprechende Priorisierung in der Investitionsplanung zur LV SBB sichergestellt ist.

Nicht Gegenstand der vorliegenden Vereinbarung sind folgende Bestandteile gemäss 4-Meter-Korridor-Gesetz: Ausbauten auf der italienischen Seite der Lötschberg-Simplon-Achse (50 Millionen Franken), Finanzierung des Profilausbaus in Italien (230 Millionen Franken), Unvorhergesehenes (80 Millionen Franken).

3. Bestellung des Bundes

Objekt	Massnahmen	Profil	Inbetriebnahme	Zulasten FinöV BIF (Mio) ¹	Zulasten LV SBB (Mio)
Bözberg-Tunnel	Neubau Doppelspurtunnel und Umbau des bestehenden Tunnels zum Sicherheitsstollen	EBV 4	2020	348	
Villnachern-Tunnel	Ausweitung Doppelspurtunnel	EBV 3	2019/20	10	
Morschacher-Tunnel	Ausweitung Doppelspurtunnel	EBV 3	2018	5	
Crocetto & Giustizia-Tunnel	Ausweitung Doppelspurtunnel	EBV 3	2015/16		26
Svitto-Tunnel I	Ausweitung Doppelspurtunnel	EBV 3	2017/18	36	
Svitto-Tunnel II	Neubau Einspurtunnel	EBV 4	2022/23	36	
Dragonato-Tunnel I	Neubau Doppelspurtunnel	EBV 4	2017/18		13
Dragonato-Tunnel II	Neubau Einspurtunnel	EBV 4	2022/23	10	
Massagno-Tunnel I & II	Anpassung Einspurtunnel	EBV 3	2012/13		7
Paradiso & San Martino-Tunnel	Ausweitung Doppelspurtunnel	EBV 3	2020	66	
Maroggio-Tunnel	Ausweitung Doppelspurtunnel	EBV 3	2020	49	
Molino-Tunnel	Ausweitung Doppelspurtunnel	EBV 3	2020	6	
Coldrerio-Tunnel	Ausweitung Doppelspurtunnel	EBV 3	2020		12
Costa & Molincero-Tunnel / Ceneri-Bergstrecke	Ausweitung Doppelspurtunnel	EBV 3	2020	10	
Objekte auf offener Strecke Basel - Chiasso (- Ranzo); Ceneri-Bergstrecke	Anpassung von Überführungen, Signalanlagen, Fahrstromanlagen, Perrondächern		2020	24	1
Projektierungskosten 2010-2014 ²	Honorarkosten für die Projektierung inkl. Rückerstattung der durch die LV vorfinanzierten Projektierungskosten			30	0
Total mutmassliche Endkosten				630	59

¹ Genauigkeit +/- 20% (Preisstand April 2012, exkl. MWSt, inkl. 2% VGK)

² Planzahlen auf Basis Vorprojekt: KANSAS 9 Mio. und 2. Zusatzvereinbarung zur LV11-12 21 Mio.

4. Termine

Die Inbetriebnahmetermine gemäss Ziffer 3. und folgende Meilensteine sind verbindlich:

- Durchschlag Bözberg: 31.12.2017
- Inbetriebnahme Bözberg: 31.12.2020
- Inbetriebnahme letztes Bauwerk im Tessin (durchgehender 4mK): 31.12.2020

Die SBB führt einen Phasenplan pro Objekt und informiert das BAV frühzeitig bei auftretenden Verzögerungen in den geplanten Phasen.

5. Koordination mit weiteren Infrastrukturprojekten

Insbesondere mit folgenden Themen und Projekten ist eine enge Koordination notwendig:

- mit Projekten auf der Gotthard-Achse (PONS)
- Ressourcensteuerung, Intervalle
- 3. Gleis Giubiasco und Zusammenhang mit Svitto II und Dragonato II

6. Verantwortlichkeit der SBB

Die SBB ist gegenüber dem Bund für die sorgfältige Projektierung und Ausführung der in der Bestellung enthaltenen Objekte sowie den sparsamen und wirtschaftlichen Einsatz der zur Verfügung gestellten Finanzmittel verantwortlich.

Die SBB koordiniert mit der RFI in einem gemeinsamen Plan, wie sie die Realisierung der Massnahmen sowohl auf Schweizer wie auch auf Italienischer Seite und das Leistungsangebot im Güter- und Personenverkehr auf den Strecken zwischen der Schweiz und Italien aufeinander abstimmen.

Laufende Optimierung der Arbeiten: Bei der Projektierung und Ausführung der Arbeiten sind nach dem Grundsatz einer betriebs- und volkswirtschaftlichen Optimierung nach vorheriger Absprache mit dem BAV laufend der bahntechnologische Fortschritt, organisatorische Verbesserungen sowie die Entwicklung im Personen- und Güterverkehr zu berücksichtigen.

In Ereignisfällen mit erheblichen Auswirkungen auf Leistungen, Kosten und Termine hat die SBB das BAV unverzüglich zu benachrichtigen und über die getroffenen und geplanten Massnahmen zu informieren. Einzelheiten werden in der Controlling-Richtlinie nach Ziffer 9. geregelt.

7. Anforderungen an die Infrastruktur

Die Bauten und Anlagen werden nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, den Reglementen, Weisungen und Richtlinien des BAV und der SBB sowie den gültigen Normen projektiert und erstellt.

Insbesondere gelten die Technische Festlegungen der SBB "Gesamtprojekt Tunnelumnutzung" vom 25.04.2012, "Bözbergtunnel Neubau" vom 17.04.2012 und "Gesamtprojekt Offene Strecke" vom 21.11.2012.

8. Abschluss der Ausführung

Die Ausführung der einzelnen Objekte gemäss Ziffer 3. gilt als abgeschlossen, wenn

- eine Abnahme durch das BAV erfolgt ist, soweit dies für die einzelnen Objekte bestimmt wurde,
- allfällige sich aus Abnahmen ergebende Auflagen erfüllt sind,
- im Rahmen der vorliegenden Vereinbarung keine gegenseitigen Ansprüche mehr bestehen.

9. Projektsteuerung, Controlling und Berichterstattung

Die gesamte Projektsteuerung erfolgt gemäss der spezifischen Controlling-Richtlinie "4m-Korridor Basel – Chiasso (-Ranzo)" vom 13.01.2014.

Das BAV sorgt für das Controlling auf Behördenstufe und kann zu diesem Zweck jederzeit Stichprobenkontrollen durchführen. Die SBB erlaubt ihm wie auch der Eidgenössischen Finanzkontrolle die Einsicht in alle relevanten Unterlagen.

Die Vertragsparteien verpflichten sich zur gegenseitigen Information bei Änderungen der Rahmenbedingungen.

10. Bereitstellung der Finanzmittel

Die Finanzierung der aufgeführten Leistungen wird vom Bund durch den FinöV-Fonds sichergestellt. Es werden jeweils jährliche Tranchen freigegeben. Die Kreditbeschlüsse durch die Bundesversammlung bleiben vorbehalten.

Die auf den jeweiligen Vorprojekten basierende Kostenschätzung für die unter Ziffer 3. aufgeführten Objekte beträgt insgesamt 630 Millionen Franken (Preisstand April 2012, exkl. MWSt, inkl. 2% VGK). Die Kosten der Objekte haben eine Genauigkeit von +/- 20 %.

Als Bezugsbasis gilt der Preisstand per April 2012. Für die Berechnung der Indexsteuerung ist der NEAT-Teuerungsindex (NTI) massgebend (Indexwert 136.7). Die Vertragsteuerung richtet sich nach einem geeigneten Verfahren gemäss Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren (KBOB).

Das BAV kann bei Kostenüberschreitungen im Rahmen seiner Controllingtätigkeiten nach Ziffer 9. Massnahmen zur Kompensation innerhalb des jeweiligen Verpflichtungskredites anordnen.

11. Finanzierungsbedingungen

Die der SBB zur Verfügung gestellten Beiträge werden wie folgt gewährt:

- als variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen für aktivierbare Investitionen
- als A-fonds-perdu-Beiträge für nicht aktivierbare Aufwendungen

Die Aktivierbarkeit von Investitionen richtet sich nach den einschlägigen Grundsätzen der Rechnungslegung. Der Tunnelausbruch des Bötztbergtunnel wird à fonds perdu finanziert. Entsprechend ist für den Tunnelausbruch Art. 11 Abs. 3 RKV zu beachten.

Die SBB meldet dem BAV jeweils bis Ende Kalenderjahr den entsprechenden Betrag an Darlehen auf 100'000 Franken abgerundet.

Während der Bauzeit werden keine Abschreibungen vorgenommen.

A-fonds-perdu-Beiträge der öffentlichen Hand sind Subventionen, die zu einer Kürzung des Vorsteuerabzugs führen. Der Vorsteuerabzug wird den Investitionskosten zum jeweils anwendbaren

Mehrwertsteuersatz zugeschlagen. Die nicht rückforderbare Mehrwertsteuer wird à fonds perdu gewährt.

Die Darlehen werden während der Geltungsdauer dieser Vereinbarung nicht verzinst und können in dieser Phase nicht zur Rückzahlung gekündigt werden.

Unter Vorbehalt von Art. 12 und 26 SuG (Zustimmung der für die Finanzierungsvereinbarung zuständigen Behörde) ist eine Finanzierung von bereits realisierten oder in Realisierung stehenden Massnahmen/-paketen nicht möglich.

Anrechenbar sind die Selbstkosten (Herstellkosten zuzüglich 2 % Verwaltungsgemeinkosten VGK).

Die Verrechnung von Eigenleistungen darf im Durchschnitt den um 17 % reduzierten KBOB-Mittelsatz pro Arbeitsstunde für Planungsgruppen nicht übersteigen.

Im Umfang der im Jahr 2013 verwendeten Mittel (4.63 Mio. Franken) aus der LV 2013-2016 zur Realisierung von Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für den 4mK wurden bei SBB-I Substanzerhaltungsmassnahmen verzögert bzw. eingespart. Im Jahr 2014 werden an SBB-I aus dem 4mK-Kredit in gleichem Umfang (4.63 Mio. Franken) Mittel für den Substanzerhalt zusätzlich zu den LV-Mitteln bereitgestellt (vgl. Zweite Zusatzvereinbarung zur Leistungsvereinbarung 2011-2012; Art. 5; Fussnote 8).

Die Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten ab 01.01.2014 ff werden über den 4mK-Kredit finanziert.

12. Zahlungsabwicklung/Zahlungsbedingungen

Die SBB beantragt dem BAV quartalsweise einen Mittelabruf. Es werden nur für effektiv erbrachte Leistungen Bundesbeiträge ausbezahlt. Der Mittelabruf enthält die entsprechenden Nachweise der Kosten. Die Rechnungsstellung erfolgt in der Struktur des Projektstrukturplanes gemäss der Controllingrichtlinie.

Die Anschrift des Mittelabrufes lautet: FinöV-Fonds, c/o Dienstleistungszentrum FI EFD, 3003 Bern.

Unsere Referenz lautet: REF-1087-1001430.

Die Auszahlungen erfolgen aufs Konto Nr. 235-693.102.B1V bei der UBS AG in Bern.

13. Anpassung der Vereinbarung

Die Vertragsparteien können die Vereinbarung im gegenseitigen Einvernehmen ändern oder vorzeitig auflösen. Dies bedarf gemäss Art. 7 Abs. 3 ZEBG der Genehmigung durch den Bundesrat.

Um eine Anpassung der Vereinbarung auszulösen, ist dem jeweiligen Vertragspartner ein schriftlicher begründeter Antrag zu stellen.

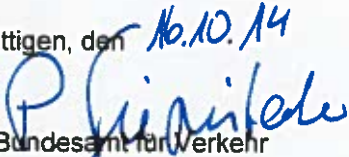
14. Rechtsschutz

Der Rechtsschutz richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege (Art. 35 Abs. 1 SuG).

15. Inkrafttreten / Schlussbestimmungen

Diese Vereinbarung wird in zwei Originalfassungen ausgefertigt, je eine für das BAV und die SBB.
Sie tritt gemäss Art. 7 Abs. 3 ZEBG erst nach erfolgter Genehmigung durch den Bundesrat in Kraft.
Die Vereinbarung gilt als umgesetzt, wenn die Leistungen gemäss Ziffer 3. ausgeführt sind und für jedes Objekt eine Schlussabrechnung vorliegt, jedoch längstens bis 2025.

Für das BAV:

Ittigen, den *16.10.14*

Bundesamt für Verkehr

Dr. P. Füglistaler
Direktor



Pierre-André Meyrat
Stv. Direktor

Für die SBB:

Bern, den

Schweizerische Bundesbahnen AG

Andreas Meyer
CEO

Philippe Gauderon
Leiter Infrastruktur

Mitglied der Konzernleitung SBB



Beilagen:

- keine

Kopie z.K.an:

- keine

