

## Abkommen

### **zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Französischen Republik betreffend die Kofinanzierung durch die Schweiz des Baus der ersten Etappe des Ost-Asts der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone**

Abgeschlossen am 25. August 2005

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 15. Mai 2006

(Stand am 8. August 2006)

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
und  
die Regierung der Französischen Republik,*

nachstehend die Vertragsparteien genannt,

gestützt auf die Vereinbarung vom 5. November 1999<sup>2</sup> zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der französischen Republik zum Anschluss der Schweiz an das französische Eisenbahnnetz, insbesondere an die Hochgeschwindigkeitslinien, in Kraft getreten am 28. März 2003, nachstehend bilaterale Vereinbarung vom 5. November 1999 genannt,

gestützt auf den schweizerischen Bundesbeschluss über den Alpentransit vom 4. Oktober 1991<sup>3</sup>,

gestützt auf den schweizerischen Bundesbeschluss über die Verwirklichung der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale, Änderungen vom 20. März 1998<sup>4</sup>,

gestützt auf den schweizerischen Bundesbeschluss vom 8. März 2005<sup>5</sup> über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses,

gestützt auf das Bundesgesetz vom 18. März 2005<sup>6</sup> über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz,

gestützt auf das französische Gesetz Nr. 97-135 vom 13. Februar 1997 über die Errichtung der öffentlichen Anstalt «Réseau Ferré de France» (RFF) im Hinblick auf die Förderung des Eisenbahnverkehrs,

gestützt auf das französische Dekret Nr. 97-444 vom 5. Mai 1997 betreffend die Aufgaben und die Statuten des RFF,

gestützt auf das französische Gesetz Nr. 85-704 vom 12. Juli 1985 über die öffentliche Bauherrschaft und ihre Beziehungen mit der privaten Bauherrschaft,

AS 2006 3087

<sup>1</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes (RO 2006 3087).

<sup>2</sup> SR 0.742.140.334.97

<sup>3</sup> SR 742.104

<sup>4</sup> AS 1999 769

<sup>5</sup> BBI 2005 5177

<sup>6</sup> SR 742.140.3

in dem Wunsch, die Bahnverbindungen zwischen der Schweiz und Frankreich zu verbessern und so die Voraussetzung für das Wachstum des Bahnverkehrs zu schaffen,

in dem Anliegen, den Reiseverkehr zwischen den grossen Agglomerationen der Schweiz einerseits und Frankreichs andererseits zu erleichtern,

*sind wie folgt übereingekommen:*

### **Art. 1**

Gegenstand des vorliegenden Abkommens ist das Festlegen der gegenseitigen Verpflichtungen der Vertragsparteien in Bezug auf die Finanzierungsmodalitäten für die Bauarbeiten der ersten Etappe des Ost-Asts der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Villers-les-Pots (Côte d'Or) und Petit-Croix (Territoire de Belfort) genannt Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone Ost-Ast, im Hinblick auf die Verbesserung der Eisenbahnverbindung zwischen Paris und Mülhausen.

### **Art. 2**

1. Das Programm, dessen Finanzierung in diesem Abkommen festgelegt ist, umfasst insbesondere den Bau von 140 km neuer Bahnstrecke, zwei neue Bahnhöfe zur Anbindung der Agglomerationen von Besançon, Belfort und Montbéliard und die Anschlüsse ans klassische Eisenbahnnetz. Die detaillierte Beschreibung des Projekts ist Gegenstand einer Finanzierungs- und Umsetzungsvereinbarung zwischen dem RFF, der SNCF und den verschiedenen Parteien, die das geplante Programm finanzieren.

2. Mit den Trassen, die sich aus der Umsetzung des in Absatz 1 erwähnten Programms ergeben, kann zwischen Paris, Nordfrankreich und Basel und der Nordschweiz ein Gesamtgewinn von etwa 30 Minuten angestrebt werden. Für die Verbindungen mit dem Rhonetal und dem Mittelmeer bedeutet der Ost-Ast der HGV Rhein-Rhone die Möglichkeit, neue Direktverbindungen zu schaffen.

3. Der Réseau ferré de France (RFF) und die SNCF sind die Bauherren für die Leistungen und die Arbeiten im Rahmen der Anlagen, die in ihrem Besitz sind.

4. Die Umsetzung der in Absatz 1 vorgesehenen Massnahmen unterliegt den Rechtsvorschriften Frankreichs.

### **Art. 3**

1. Die Kosten für die Arbeiten werden von den Bauherren für den Teil, für den der RFF zuständig ist, zu den Preisbedingungen von Januar 2004 und frei von Steuern auf 2053 Millionen Euro und für den Teil, für den die SNCF zuständig ist, zu den Preisbedingungen von Januar 2002 und frei von Steuern auf 154 Millionen Euro geschätzt.

2. Angesichts des sozialwirtschaftlichen Nutzens des Projekts für die Schweiz verpflichtet sich die Schweiz für den gesamten Ost-Ast zu einem einmaligen Pauschalbeitrag von 100 Millionen Franken.

3. Der Restbetrag wird unter verschiedenen Parteien, die das geplante Programm finanzieren, aufgeteilt. Die genaue Aufteilung ist Gegenstand der Finanzierungs- und Umsetzungsvereinbarung.
4. Für den Fall, dass grössere Risiken auftreten, ist dieses Abkommen jedoch nicht anwendbar und muss neu verhandelt werden.

#### **Art. 4**

1. Der Lenkungsausschuss für das Projekt der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone ist mit der Überwachung des Standes der Arbeiten beauftragt. Er setzt sich unter anderem aus Vertretern der beiden Vertragsparteien der Finanzierungs- und Umsetzungsvereinbarung zusammen.
2. Der im Rahmen der bilateralen Vereinbarung vom 5. November 1999 geschaffene Lenkungsausschuss wird vom Lenkungsausschuss des Projekts sowie von den Bauherren regelmässig über den Stand der Arbeiten informiert.

#### **Art. 5**

1. Jede Streitigkeit zwischen den Vertragsparteien über die Anwendung oder die Auslegung dieses Abkommens wird dem in der bilateralen Vereinbarung vom 5. November 1999 geschaffenen Lenkungsausschuss unterbreitet. Dieser ist darum bemüht, die Streitigkeit zu regeln.
2. Kommt innerhalb dieses Ausschusses keine Einigkeit zustande, wird die Streitigkeit auf Ersuchen der einen oder anderen Vertragspartei einem Schiedsgericht vorgelegt.
3. Das Schiedsgericht setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen: Aus je einem von jeder Vertragspartei ernannten Schiedsrichter sowie einem Obmann, der von den beiden ersten Schiedsrichtern gemeinsam bezeichnet wird.
4. Wenn das Schiedsgericht innerhalb von drei Monaten nach der Ernennung des ersten Schiedsrichters noch nicht ordnungsgemäss bestellt ist, kann jede Partei den Generalsekretär des Ständigen Schiedsgerichtshofes in Den Haag ersuchen, die notwendigen Ernennungen vorzunehmen.
5. Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehr. Der Schiedsspruch ist endgültig und für die Vertragsparteien verbindlich.

#### **Art. 6**

1. Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander den Abschluss der hierzu erforderlichen nationalen Verfahren notifiziert haben.
2. Dieses Abkommen endet mit der Überweisung des Restbetrags der geschuldeten Finanzströme.

Geschehen zu Paris, am 25. August 2005, in zwei Originalausfertigungen in französischer Sprache.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:  
Moritz Leuenberger

Für die Regierung  
der Französischen Republik:  
Dominique Perben