



- 1. DEZ. 2009

Nr. 634.2

BAU
Arb
Vog

Bundesratsbeschluss vom 27. November 2009

NEAT

**Werk Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau
Neue Vereinbarungen mit SBB und SOB**

Aufgrund des Antrages des UVEK vom 19. November 2009
Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

Die Vereinbarungen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und den Schweizerischen Bundesbahnen SBB beziehungsweise der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) andererseits über die Realisierung der Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) gemäss Artikel 5^{bis} lit.c des Alpentransit-Gesetzes werden genehmigt.

Für getreuen Protokollauszug:

Protokollauszug an:				
<input type="checkbox"/> ohne / <input checked="" type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	x	EDA	2	
	x	EDI	2	
	x	EJPD	2	
	x	VBS	2	
	x	EFD	2	
	x	EVD	2	
x		UVEK	5	
		BK		
	x	EFK	2	
	x	Fin. Del.	2	
	x	NAD	1	



DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

Vereinbarung

zwischen der

Schweizerischen Eidgenossenschaft,
vertreten durch den Bundesrat

im Folgenden als Bund bezeichnet

und

der Schweizerischen Bundesbahnen SBB,
spezialgesetzlicher AG mit Sitz in Bern

im Folgenden als SBB bezeichnet

betreffend

**die Realisierung der Ausbauten
St. Gallen–Arth-Goldau zur Neuen
Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)**

Die Vertragsparteien vereinbaren Folgendes:

1 Präambel

- 1.1 Der Bund finanziert, gestützt auf das Alpentransit-Gesetz (SR 742.104), den Bau der Schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale. Dazu gehört gemäss Art. 5^{bis} lit. c auch die Anbindung der Ostschweiz durch Ausbauten zwischen St. Gallen und Arth-Goldau.
- 1.2 Die Ausbauten der Eisenbahninfrastruktur zwischen St. Gallen und Arth-Goldau bezwecken eine verbesserte Fahrplanstabilität, kürzere Fahrzeiten und dadurch eine bessere Anbindung der Ostschweiz an die Nord-Süd-Achse (NEAT).
- 1.3 Die Finanzierung erfolgt gemäss dem Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss) [BBI 2008 8555] durch den Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds).
- 1.4 Der Ausbau erfolgt in zwei Phasen gemäss der Objektliste im Anhang. Der Bund hat dazu am 6. März 2001 mit der SBB eine Vereinbarung abgeschlossen. Die Module der 1. Phase wurden auf Basis der Planungsstudie 1997 geplant, realisiert und bereits abgerechnet. Für die Module der Privatbahnstrecken bestehen entsprechende Vereinbarungen mit der ehemaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn (alten BT) und mit der ehemaligen Schweizerischen Südostbahn (alten SOB).
- 1.5 Aus verschiedenen Gründen sollen die bisherigen Vereinbarungen ersetzt werden: Einerseits haben die alte BT und die alte SOB zur heutigen Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) fusioniert, die per 10. Dezember 2006 eine Netzbereinigung mit der SBB vorgenommen hat. Andererseits ergeben sich aus dem Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits neue Voraussetzungen für den Anschluss der Ostschweiz, indem die Kredite für die Tunnels Hirzel und Zimmerberg II gestrichen wurden.
- 1.6 In der zweiten Phase reichen die Mittel des FinöV-Fonds nicht mehr aus. Ein Teil der Massnahmen stehen in engem Zusammenhang mit der Substanzerhaltung. Aus diesem Grund ergänzt die ordentliche Finanzierung, gestützt auf die Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB (LV SBB) sowie die Programmvereinbarungen für Infrastrukturbetrieb und -investitionen der SOB, die Finanzierung durch den FinöV-Fonds. Zusätzlich soll insbesondere der Kanton St. Gallen zur Finanzierung beitragen. Mit Schreiben des Bundesamts für Verkehr (BAV) und des Kantons St. Gallen vom 25. März 2009 beziehungsweise vom 8. April 2009 wurde ein Kostenteiler gemäss Anhang der vorliegenden Vereinbarung zu Grunde gelegt.

2 Rahmenbedingungen/Grundlagen

Insbesondere folgende Rahmenbedingungen liegen dieser Vereinbarung zu Grunde:

- Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 [SR 742.101];
- Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen [SR 616.1];
- Bundesgesetz vom 4. Oktober 1991 über den Bau der Schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Gesetz, AtraG) [SR 742.104];
- Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998 [SR 742.31];
- Verordnung der Bundesversammlung vom 9. Oktober 1998 über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (Fondsreglement) [SR 742.140];
- Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss) [BBI 2008 8555]
- NEAT-Controlling-Weisung (NCW)

3 Gegenstand und Ziel der Vereinbarung

- 3.1** Die Vereinbarung regelt das Verhältnis zwischen dem Bund und der SBB hinsichtlich Projektierung, Bau und Finanzierung des Ausbaus der Strecke St. Gallen–Arth-Goldau im Rahmen des Anschlusses der Ostschweiz an die Gotthard-Basisstrecke gemäss Art. 5^{bis} lit. c des Alpentransit-Gesetzes sowie die in diesem Zusammenhang bestehenden Rechte und Pflichten.
- 3.2** Es ist insbesondere das Ziel dieser Vereinbarung, die noch ausstehende Realisierung sowie die Finanzierung des Projektes „Rapperswil, Geschwindigkeitserhöhung Seite Bollingen“ sicherzustellen.

4 Allgemeine Pflichten

- 4.1** Die SBB ist für die sorgfältige Projektierung und Ausführung sowie für den effizienten Einsatz der zur Verfügung gestellten Finanzmittel verantwortlich.
- 4.2** Das BAV ist für die rechtzeitige Bereitstellung der Mittel und die Projektaufsicht verantwortlich. Es kann Audits durchführen.

5 Leistungen und Termine

- 5.1** Die SBB-Module der 1. Phase wurden auf Basis der Planungsstudie 1997 geplant, realisiert und bereits abgerechnet.
- 5.2** Die Module der 2. Phase basieren auf der Studie zur Überprüfung des Konzeptes für die 2. Phase der Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau vom 9. März 2006 bzw. dem Betriebskonzept Voralpen Express 2012 vom August 2007 sowie auf den vereinbarten Prioritäten gemäss dem Schreiben des BAV vom 25. März 2009. Massgebend für die Leistungen, Termine und Kosten der SBB sind der Studienbericht „Rapperswil Einfahrten von Uznach/Jona, Infrastrukturanpassungen“ vom 25. Januar 2008 und die Briefe der SBB vom 12. Februar 2009 und 3. April 2009 (Bezugsbasis).
- 5.3** In der 2. Phase projektiert die SBB die Geschwindigkeitserhöhung Seite Bollingen am Bahnhof Rapperswil und führt die bauliche Umsetzung der Massnahme durch. Das Projekt ist mit diversen Oberbauerneuerungen im Bahnhof Rapperswil eng verknüpft.
- 5.4** Der Baubeginn hat bis spätestens Ende 2013 zu erfolgen. Das Projekt soll bis Ende 2015 betriebsfertig abgeschlossen sein. Diese Meilensteine werden als Terminbezugsbasis für die Berichterstattung gemäss der NCW zugrunde gelegt.

6 Finanzierung der Massnahmen

6.1 Bereitstellung der Finanzmittel

- 6.1.1** Die Finanzierung der Leistungen wird vom Bund durch den FinöV-Fonds und über die ordentliche Finanzierung gestützt auf die LV SBB gemäss dem Anhang sichergestellt.
- 6.1.2** Die Kreditbeschlüsse der eidgenössischen Räte bleiben vorbehalten.

6.2 Beiträge

- 6.2.1 Für die Geschwindigkeitserhöhung Seite Bollingen am Bahnhof Rapperswil gewährt der Bund gemäss dem Anhang einen Beitrag von insgesamt 17,6 Millionen Franken (Preisstand Oktober 1998, ohne Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer, einschliesslich 2 % Verwaltungsgemeinkosten) gewährt. Dieser Beitrag bildet die Kostenbezugsbasis für die Berichterstattung gemäss der NCW. 13,4 Millionen Franken davon werden über den FinöV-Fonds, und die restlichen 4,2 Millionen Franken werden über das ordentliche Bundesbudget (LV SBB) finanziert.
- 6.2.2 Für aufgelaufene Planungskosten von zwei Modulen, die in diesem Zusammenhang nicht realisiert werden sollen, gewährt der Bund gemäss dem Anhang in der zweiten Phase einen Beitrag von insgesamt 550'000 Franken (Preisstand Oktober 1998) über den FinöV-Fonds.
- 6.2.3 Die Indexteuerung auf dem FinöV-finanzierten Anteil wird gemäss dem NEAT-Teuerungs-Index (NTI) ermittelt und vergütet.
- 6.2.4 Mehr- oder Minderkosten werden gemäss Kostenteiler im Anhang geregelt. Die Kreditbeschlüsse der eidgenössischen Räte bleiben vorbehalten.

6.3 Finanzierungsbedingungen

- 6.3.1 Die der SBB für die Realisierung der Infrastruktur zur Verfügung gestellten Beträge werden wie folgt gewährt:
- als A-Fonds-perdu-Beiträge für nicht aktivierbare Aufwendungen;
 - als variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen für aktivierbare Investitionen.
- 6.3.2 Die Aktivierbarkeit von Investitionen richtet sich nach den einschlägigen Grundsätzen der Rechnungslegung. Die SBB meldet dem BAV bis Ende Jahr den entsprechenden Betrag an Darlehen auf 100'000 Franken abgerundet.
- 6.3.3 Die Mehrwertsteuer ist von der SBB separat auszuweisen und wird, da ein Vorsteuerabzug bei der Gewährung von A-Fonds-perdu-Beiträgen nicht möglich ist, vom Bund zusätzlich vergütet.
- 6.3.4 Die nicht rückforderbare Mehrwertsteuer wird à fonds perdu gewährt.
- 6.3.5 Während der Bauzeit werden keine Abschreibungen vorgenommen.
- 6.3.6 Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen werden während der Geltungsdauer der Vereinbarung nicht verzinst.
- 6.3.7 Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen können während der Bauphase nicht zur Rückzahlung gekündigt werden.

6.4 Auszahlungsmodalitäten

- 6.4.1 Die SBB beantragt dem BAV quartalsweise Mittelabrufe.
- 6.4.2 Die Anschrift für die Mittelabrufe lautet: Bundesamt für Verkehr, Abteilung Infrastruktur, Sektion Grossprojekte, 3003 Bern.
- 6.4.3 Die Zahlungen erfolgen jeweils binnen 30 Tage nach Eingang des Mittelabrufs.

7 Berichterstattung und Controlling

- 7.1 Die Berichterstattung und das Controlling erfolgen gemäss der NCW.
- 7.2 Die SBB berichtet dem BAV halbjährlich über den Fortgang der Massnahmen dieser Vereinbarung sowie über die bisher erhaltenen Bundesbeiträge.
- 7.3 Das Controlling wird gestützt auf die NCW durch das BAV durchgeführt.
- 7.4 Die SBB erteilt dem BAV die für die Projektverfolgung erforderlichen Auskünfte und gewährt Einsicht in die entsprechenden Akten.
- 7.5 Die Vertragsparteien verpflichten sich zur gegenseitigen Information bei Änderungen der Rahmenbedingungen.

8 Anpassung der Vereinbarung

- 8.1 Die Vertragsparteien können die Vereinbarung im gegenseitigen Einvernehmen ändern oder vorzeitig auflösen.
- 8.2 Um eine Revision der Vereinbarung auszulösen, ist dem jeweiligen Vertragspartner schriftlich und begründet Antrag zu stellen.

9 Salvatorische Klausel

Ist eine Bestimmung dieser Vereinbarung ganz oder teilweise unwirksam, berührt dies die Rechtswirksamkeit der gesamten Vereinbarung nicht. Die unwirksame Bestimmung ist dann so zu verstehen, dass der mit ihr angestrebte Zweck so weit wie möglich erreicht wird.

10 Inkrafttreten und Dauer

- 10.1 Die Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung beider Parteien in Kraft.
- 10.2 Die Vereinbarung gilt als erfüllt, wenn die Leistungen gemäss Ziffer 5.3 umgesetzt, finanziert und das Projekt abgerechnet ist.

11 Aufhebung bisheriger Vereinbarungen

Diese Vereinbarung ersetzt die Vereinbarung des Bundes mit der SBB vom 6. März 2001.

12 Anhang

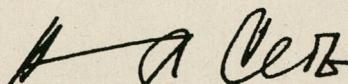
Im Anhang befindet sich die Liste der Massnahmen, die im Rahmen der NEAT-Ausbauten St. Gallen–Arth–Goldau realisiert und finanziert werden. Das im Rahmen dieser Vereinbarung mit der SBB noch zu realisierende Projekt Nr. 10 ist farblich markiert.

Die Vereinbarung wird in zwei Originalfassungen ausgefertigt. Jede Partei erhält ein Exemplar.

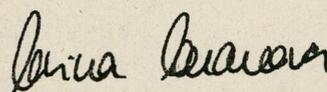
Bern, 27. NOV. 2009

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates:

Der Bundespräsident:

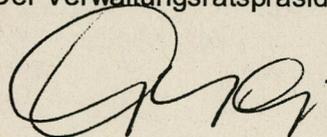


Die Bundeskanzlerin:

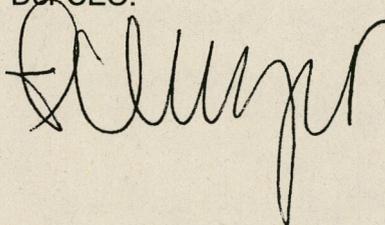


Bern, 9.11.2009

Im Namen der Schweizerischen Bundesbahnen:
Der Verwaltungsratspräsident:



Der CEO:



Beilage: Objektliste NEAT-Ausbauten St. Gallen–Arth–Goldau

Projekte AlpTransit Ausbau St.Gallen - Arth-Goldau

Nr	Ersteller	Module Objekt	Kosten (NTI 105.9 Okt 98; Mio. CHF)*					Stand der Arbeiten	Termine Inbetriebnahme	
			FinöV		ord. Fin. EBG*	Kanton SG	Total			
			PB*	1. Phase						2. Phase*
1	SBB	St. Gallen: Stellwerkersatz / Anlagenanpassung Westkopf / verlängerte Ein- / Ausfahrt Seite Haggen	PB	4.00				4.00	realisiert	2004
2	SOB	St. Gallen - Haggen: Projektierung Doppelspurausbau (Bau nicht finanziert, aufgelaufene Planungskosten)		0.26				0.26	zurückgestellt	-
3	SOB	Degersheim: Doppelspurausbau Seite Mogelsberg	PB	22.77				22.77	realisiert	2004
4	SOB	Lichtensteig: Stellwerkersatz / Anpassung der Gleis- und Perronanlage / Wechselbetrieb L'steig - Wattwil	PB	0.30				0.30	im Bau	2009
5	SOB	Wattwil: Stellwerkersatz / Anpassung der Gleisanlage / Verbesserung Perronanlage	PB	0.90				0.90	im Bau	2009
8	SBB	Uznach: Stellwerkersatz inkl. Anpassung der Gleis- und Perronanlagen; Vorinvestition Doppelspurausbau	PB	4.30				4.30	realisiert	2004
9	SBB	Uznach - Schmerikon: Doppelspurausbau (Bau nicht finanziert, aufgelaufene Planungskosten)			0.49			0.49	zurückgestellt	-
10	SBB	Rapperswil: Geschwindigkeitserhöhung Seite Bollingen*			13.40	4.20		17.60	Projektstudie	2015
12	SOB	Pfäffikon Ost: Verlängerte Ein- / Ausfahrt Seite Hurden		14.71				14.71	realisiert	2004
13	SOB	Pfäffikon Mitte: Neuer Aussenperron / Anpassung Gleisanlage		0.96				0.96	realisiert	2002
17	SOB	St. Gallen - Schachen West: Doppelspurausbau	PB		18.00	12.20	5.40	35.60	Vorprojekt	2013
18	SOB	Rothenthurm: Ertüchtigung Kreuzungsstation	PB		1.55	1.55		3.10	Vorprojekt	2013
19	SBB	Schmerikon: Stellwerkersatz, Anpassung der Gleis- und Perronanlagen; Vorinvestition Doppelspurausbau	PB	2.00				2.00	realisiert	2004
20	SBB	Pfäffikon West: Überwerfungsbauwerk (Bau nicht finanziert, aufgelaufene Planungskosten)			0.06			0.06	zurückgestellt	-
21	SBB	Kaltbrunn: Stellwerkersatz inkl. Anpassung der Gleisanlage		0.00				0.00	realisiert	2004
Mutmassliche Endkosten: 1. Phase / 2. Phase (FinöV)				50.20	33.50					
Mutmassliche Endkosten: Total Anteil FinöV				83.70						

*) Bemerkungen:

PB = Pauschalbeitrag FinöV (zuzüglich anteilige Teuerung T1, T2, T3 sowie nicht rückforderbare Vorsteuerkürzung);

diverse aufgelaufene Planungskosten über Änderungswesen gemäss NCW bereits in 1. Phase verrechnet

ord. Fin. EBG = ordentliche Infrastrukturfinanzierung nach EBG (SOB: Bund + Kantone; SBB: LV);

Kosten = Preisstand 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen;

Gesamtkosten Modul Nr. 10 Rapperswil nach aktuellem Preisstand (NTI 132.4) = 22,0 Mio. CHF



DER SCHWEIZERISCHE BUNDES RAT

Vereinbarung

zwischen der

Schweizerischen Eidgenossenschaft,
vertreten durch den Bundesrat

im Folgenden als Bund bezeichnet,

und

der Schweizerischen Südostbahn AG

im Folgenden als SOB bezeichnet

betreffend

**die Realisierung der Ausbauten
St. Gallen–Arth-Goldau zur Neuen
Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)**

vom

Die Vertragsparteien vereinbaren Folgendes:

1 Präambel

- 1.1 Der Bund finanziert, gestützt auf das Alpentransit-Gesetz (SR 742.104), den Bau der Schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale. Dazu gehört gemäss Art. 5^{bis} lit. c des Gesetzes auch die Anbindung der Ostschweiz durch Ausbauten zwischen St. Gallen und Arth-Goldau.
- 1.2 Die Ausbauten der Eisenbahninfrastruktur zwischen St. Gallen und Arth-Goldau bezwecken eine verbesserte Fahrplanstabilität und kürzere Fahrzeiten. Dadurch soll die Ostschweiz eine bessere und stabilere Anbindung an die Nord-Süd-Achse (NEAT) erhalten.
- 1.3 Die Finanzierung erfolgt gemäss dem Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss) [BBI 2008 8555] durch den Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds).
- 1.4 Der Ausbau erfolgt in zwei Phasen gemäss der Objektliste im Anhang. Der Bund hat dazu am 6. März 2001 mit der ehemaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn (alten BT) und mit der ehemaligen Schweizerischen Südostbahn (alten SOB) sowie mit den Schweizerischen Bundesbahnen SBB je eine Vereinbarung abgeschlossen.
- 1.5 Aus verschiedenen Gründen sollen die bisherigen Vereinbarungen jetzt ersetzt werden: Einerseits haben die alte BT und die alte SOB zur heutigen Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) fusioniert, welche die beiden bisherigen Vereinbarungen (siehe Ziffer 1.4) mit ihren Rechten und Pflichten übernommen hat. Andererseits ergeben sich aus dem Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits neue Voraussetzungen für den Anschluss der Ostschweiz, indem die Kredite für die Tunnels Hirzel und Zimmerberg II gestrichen wurden.
- 1.6 In der zweiten Phase reichen die Mittel des FinöV-Fonds nicht mehr aus. Ein Teil der Massnahmen stehen in engem Zusammenhang mit der Substanzerhaltung. Aus diesem Grund ergänzt die ordentliche Finanzierung, gestützt auf die Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB sowie die Programmvereinbarungen für Infrastrukturbetrieb und -investitionen der SOB, den FinöV-Fonds. Zusätzlich soll insbesondere der Kanton St. Gallen zur Finanzierung beitragen. Mit Schreiben des Bundesamts für Verkehr (BAV) und des Kantons St. Gallen vom 25. März 2009 beziehungsweise vom 8. April 2009 wurde ein Kostenteiler gemäss Anhang der vorliegenden Vereinbarung zu Grunde gelegt.
- 1.7 Es ist vorgesehen, dass der Kanton St. Gallen gemäss Ziffer 1.6 sich in einer separaten Vereinbarung mit der SOB verpflichtet, einen Beitrag (vgl. Ziffer 6.2.1 und Anhang) zu leisten, um die Vorteile, die sich für dessen S-Bahn-Projekte ergeben, abzugelten.

2 Rahmenbedingungen/Grundlagen

Insbesondere folgende Rahmenbedingungen liegen dieser Vereinbarung zu Grunde:

- Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 [SR 742.101];
- Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen [SR 616.1];
- Bundesgesetz vom 4. Oktober 1991 über den Bau der Schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Gesetz, AtraG) [SR 742.104];

- Verordnung der Bundesversammlung vom 9. Oktober 1998 über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (Fondsreglement) [SR 742.140];
- Bundesbeschluss vom 16. September 2008 über die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss) [BBI 2008 8555]
- Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) [742.101.2]
- NEAT-Controlling-Weisung (NCW)

3 Gegenstand und Ziel der Vereinbarung

- 3.1** Diese Vereinbarung regelt das Verhältnis zwischen dem Bund und der SOB hinsichtlich Projektierung, Bau und Finanzierung des Ausbaus der Strecke St. Gallen–Arth-Goldau im Rahmen des Anschlusses der Ostschweiz an die Gotthard-Basisstrecke gemäss Art. 5^{bis} lit. c des Alpentransit-Gesetzes und die in diesem Zusammenhang bestehenden Rechte und Pflichten.
- 3.2** Ziel dieser Vereinbarung ist, die noch ausstehende Realisierung sowie die Finanzierung der Projekte auf dem Netz der SOB gemäss der Liste im Anhang sicherzustellen.
- 3.3** Die Vereinbarungen zur ergänzenden Finanzierung der Module Nr. 17 und 18 gemäss Kostenteiler im Anhang bleiben vorbehalten. Es sind dies die Vereinbarungen des Bundes und der Kantone mit der SOB gestützt auf Art. 49ff EBG in der Fassung gemäss Änderung vom 20. März 2009 (ordentliche Finanzierung) sowie die Vereinbarung des Kantons St. Gallen mit der SOB zu Gunsten des Moduls Nr. 17.

4 Allgemeine Pflichten

- 4.1** Die SOB ist für die sorgfältige Projektierung und Ausführung sowie für den effizienten Einsatz der zur Verfügung gestellten Finanzmittel verantwortlich.
- 4.2** Das BAV ist für die rechtzeitige Bereitstellung der Mittel und die Projektaufsicht verantwortlich. Es kann Audits durchführen.

5 Leistungen und Termine

- 5.1** Die Module der 1. Phase wurden auf Basis der Planungsstudie 1997 geplant, realisiert und bereits zum grossen Teil abgerechnet.
- 5.2** In der 2. Phase projektiert und baut die SOB die Doppelspur Schachen West und die Kreuzungsstation Rothenthurm aus. Die Module basieren auf der Studie zur Überprüfung des Konzeptes für die 2. Phase der Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau vom 9. März 2006 bzw. dem Betriebskonzept Voralpen Express 2012 vom August 2007 sowie auf den vereinbarten Prioritäten gem. Schreiben BAV vom 25. März 2009. Massgebend für die Leistungen, Termine und Kosten sind die Vorprojekte vom 16. Juli 2008 (Bezugsbasis).
- 5.3** Der Baubeginn des Projekts Rothenthurm hat bis spätestens Ende 2012 zu erfolgen. Der Ausbau soll bis spätestens Ende 2013 betriebsfertig abgeschlossen sein. Diese Meilensteine werden als Terminbezugsbasis für die Berichterstattung gemäss der NCW zugrunde gelegt.

- 5.4 Der Baubeginn des Projekts Schachen West hat bis spätestens Ende 2011 zu erfolgen. Der Ausbau soll bis spätestens Ende 2013 betriebsfertig abgeschlossen sein. Diese Meilensteine werden als Terminbezugsbasis für die Berichterstattung gemäss der NCW zugrunde gelegt.

6 Finanzierung der Massnahmen

6.1 Bereitstellung der Finanzmittel

- 6.1.1 Die Finanzierung der Leistungen wird vom Bund gemäss dem Anhang durch den FinöV-Fonds und über die ordentliche Finanzierung sichergestellt.
- 6.1.2 Die ordentliche Finanzierung des Bundes ist auf seinen Anteil gemäss dem für die Strecke jeweils gültigen Verteilschlüssel beschränkt und setzt die Beteiligung der betroffenen Kantone voraus (vgl. Ziffer 6.2).
- 6.1.3 Die Finanzierung des Projekts Schachen West setzt den Abschluss einer zusätzlichen Vereinbarung zwischen dem Kanton St. Gallen und der SOB gemäss Ziffer 1.7 voraus.
- 6.1.4 Die Kreditbeschlüsse der eidgenössischen Räte bleiben vorbehalten.

6.2 Beiträge

- 6.2.1 Für den Bau der Doppelspur Schachen West wird gemäss dem Anhang ein Beitrag von insgesamt 35,6 Millionen Franken (Preisstand Oktober 1998, ohne Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer, inkl. 2 % Verwaltungsgemeinkosten) gewährt. Dieser Beitrag bildet die Kostenbezugsbasis für die Berichterstattung gemäss der NCW. 18,0 Millionen Franken werden dabei über den FinöV-Fonds finanziert. Der Kostenteiler im Anhang sieht weiter 5,4 Millionen Franken vom Kanton St. Gallen und die restlichen 12,2 Millionen Franken über die ordentliche Finanzierung des Bundes und der beteiligten Kantone¹ vor.
- 6.2.2 Für die Ertüchtigung der Kreuzungsstelle Rothenthurm wird gemäss dem Anhang ein Beitrag von insgesamt 3,1 Millionen Franken (Preisstand Oktober 1998, ohne Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer, inkl. 2 % Verwaltungsgemeinkosten) gewährt. Dieser Beitrag bildet die Kostenbezugsbasis für die Berichterstattung gemäss der NE-AT-Controlling-Weisung. Der Kostenteiler im Anhang sieht vor, dass je die Hälfte über den FinöV-Fonds und über die ordentliche Finanzierung des Bundes und der beteiligten Kantone² finanziert wird.
- 6.2.3 Die Indexteuerung wird gemäss dem NEAT-Teuerungs-Index (NTI) ermittelt und vergütet.
- 6.2.4 Die Beiträge aus dem FinöV-Fonds und der Beitrag des Kantons St. Gallen werden als Pauschalen zuzüglich Teuerung gewährt.

¹ Gemäss der KAV-Verordnung und dem aktuellen interkantonalen Verteiler (ikV) für den betroffenen Netzteil der SOB sind dies die Kantone St. Gallen, Thurgau und Appenzell Ausserrhoden.

² Gemäss der KAV-Verordnung und dem aktuellen interkantonalen Verteiler (ikV) für den betroffenen Netzteil der SOB sind dies die Kantone Schwyz, Zürich und St. Gallen.

6.3 Finanzierungsbedingungen

6.3.1 Die der SOB für die Realisierung der Projekte zur Verfügung gestellten Beträge werden wie folgt gewährt:

- als A-Fonds-perdu-Beiträge für nicht aktivierbare Investitionen;
- als variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen für aktivierbare Investitionen.

6.3.2 Die Aktivierbarkeit von Investitionen richtet sich nach den einschlägigen Grundsätzen der Rechnungslegung. Die SOB meldet dem BAV bis Ende Jahr den entsprechenden Betrag an Darlehen auf 100'000 Franken abgerundet.

6.3.3 Die Mehrwertsteuer ist von der SOB separat auszuweisen und wird, da ein Vorsteuerabzug bei der Gewährung von A-Fonds-perdu-Beiträgen nicht möglich ist, vom Bund zusätzlich vergütet.

6.3.4 Die nicht rückforderbare Mehrwertsteuer wird à fonds perdu gewährt.

6.3.5 Während der Bauzeit werden keine Abschreibungen vorgenommen.

6.3.6 Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen werden während der Geltungsdauer der Vereinbarung nicht verzinst.

6.3.7 Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen können während der Bau-phase nicht zur Rückzahlung gekündigt werden.

6.4 Auszahlungsmodalitäten

6.4.1 Die SOB beantragt dem BAV quartalsweise Mittelabrufe.

6.4.2 Die Anschrift für die Mittelabrufe lautet: Bundesamt für Verkehr, Abteilung Infrastruktur, Sektion Grossprojekte, 3003 Bern.

6.4.3 Das BAV leitet den Mittelabruf an die beteiligten Bestellerkantone weiter

6.4.4 Die Zahlungen des Bundes erfolgen jeweils binnen 30 Tage nach Eingang des Mittelabrufs.

7 Berichterstattung und Controlling

7.1 Die Berichterstattung und das Controlling erfolgen gemäss der NCW.

7.2 Die SOB berichtet dem BAV halbjährlich über den Fortgang der Massnahmen dieser Vereinbarung sowie über die bisher erhaltenen Beiträge.

7.3 Das Controlling wird gestützt auf die NCW durch das BAV durchgeführt.

7.4 Die SOB erteilt dem BAV die für die Projektverfolgung erforderlichen Auskünfte und gewährt Einsicht in die entsprechenden Akten.

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

8 Anpassung der Vereinbarung

- 8.1 Die Vertragsparteien können die Vereinbarung im gegenseitigen Einvernehmen ändern oder vorzeitig auflösen.
- 8.2 Um eine Revision der Vereinbarung auszulösen, ist dem jeweiligen Vertragspartner ein schriftlicher Antrag zu stellen unter Nachweis von Gründen.

9 Salvatorische Klausel

Ist eine Bestimmung dieser Vereinbarung ganz oder teilweise unwirksam, berührt dies die Rechtswirksamkeit der gesamten Vereinbarung nicht. Die unwirksame Bestimmung ist dann so zu verstehen, dass der mit ihr angestrebte Zweck so weit wie möglich erreicht wird.

10 Inkrafttreten und Dauer

- 10.1 Die Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung beider Parteien in Kraft.
- 10.2 Die Vereinbarung gilt als erfüllt, wenn die Leistungen gemäss Ziffern 5.3 und 5.4 erbracht, finanziert und die Projekte abgerechnet sind.

11 Aufhebung bisheriger Vereinbarungen

Diese Vereinbarung ersetzt die Vereinbarungen des Bundes vom 6. März 2001 mit der ehemaligen BT und mit der ehemaligen SOB.

12 Anhang

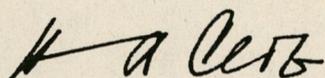
Im Anhang befindet sich die Liste der Massnahmen, die im Rahmen der NEAT-Ausbauten St. Gallen-Arth-Goldau realisiert und finanziert werden.

Die Vereinbarung wird in zwei Originalfassungen ausgefertigt. Jede Partei erhält ein Exemplar. Der Kanton St. Gallen erhält eine Kopie.

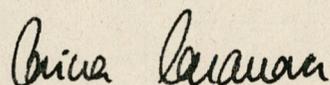
Bern, 27. NOV. 2009

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates:

Der Bundespräsident:

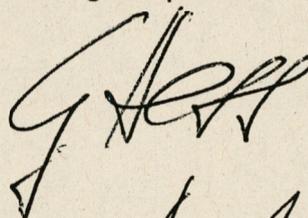


Die Bundeskanzlerin:

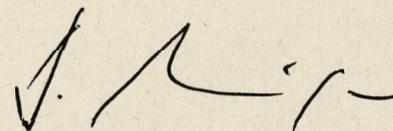


St. Gallen, 16. 11. 09

Im Namen der Schweizerischen Südostbahn AG:
Der Verwaltungsratspräsident:



Der Direktor:



Schweiz. Südostbahn AG
Postfach
Bahnhofplatz 1a
9001 St. Gallen

Beilage: Objektliste NEAT-Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau

Projekte AlpTransit Ausbau St.Gallen - Arth-Goldau

Nr	Ersteller	Module Objekt	Kosten (NTI 105.9 Okt 98; Mio. CHF)*					Stand der Arbeiten	Termine Inbetriebnahme	
			FinöV		ord. Fin. EBG*	Kanton SG	Total			
			PB*	1. Phase						2. Phase*
1	SBB	St. Gallen: Stellwerkersatz / Anlagenanpassung Westkopf / verlängerte Ein- / Ausfahrt Seite Haggen	PB	4.00				4.00	realisiert	2004
2	SOB	St. Gallen - Haggen: Projektierung Doppelspurausbau (Bau nicht finanziert, aufgelaufene Planungskosten)		0.26				0.26	zurückgestellt	-
3	SOB	Degersheim: Doppelspurausbau Seite Mogelsberg	PB	22.77				22.77	realisiert	2004
4	SOB	Lichtensteig: Stellwerkersatz / Anpassung der Gleis- und Perronanlage / Wechselbetrieb L'steig - Wattwil	PB	0.30				0.30	im Bau	2009
5	SOB	Wattwil: Stellwerkersatz / Anpassung der Gleisanlage / Verbesserung Perronanlage	PB	0.90				0.90	im Bau	2009
8	SBB	Uznach: Stellwerkersatz inkl. Anpassung der Gleis- und Perronanlagen; Vorinvestition Doppelspurausbau	PB	4.30				4.30	realisiert	2004
9	SBB	Uznach - Schmerikon: Doppelspurausbau (Bau nicht finanziert, aufgelaufene Planungskosten)			0.49			0.49	zurückgestellt	-
10	SBB	Rapperswil: Geschwindigkeitserhöhung Seite Bollingen			13.40	4.20		17.60	Projektstudie	2015
12	SOB	Pfäffikon Ost: Verlängerte Ein- / Ausfahrt Seite Hurden		14.71				14.71	realisiert	2004
13	SOB	Pfäffikon Mitte: Neuer Aussenperron / Anpassung Gleisanlage		0.96				0.96	realisiert	2002
17	SOB	St. Gallen - Schachen West: Doppelspurausbau	PB		18.00	12.20	5.40	35.60	Vorprojekt	2013
18	SOB	Rothenthurm: Ertüchtigung Kreuzungsstation	PB		1.55	1.55		3.10	Vorprojekt	2013
19	SBB	Schmerikon: Stellwerkersatz, Anpassung der Gleis- und Perronanlagen; Vorinvestition Doppelspurausbau	PB	2.00				2.00	realisiert	2004
20	SBB	Pfäffikon West: Überwerfungsbauwerk (Bau nicht finanziert, aufgelaufene Planungskosten)			0.06			0.06	zurückgestellt	-
21	SBB	Kaltbrunn: Stellwerkersatz inkl. Anpassung der Gleisanlage		0.00				0.00	realisiert	2004
Mutmassliche Endkosten: 1. Phase / 2. Phase (FinöV)				50.20	33.50					
Mutmassliche Endkosten: Total Anteil FinöV				83.70						

*) Bemerkungen:
PB = Pauschalbeitrag FinöV (zuzüglich anteilige Teuerung T1, T2, T3 sowie nicht rückforderbare Vorsteuerkürzung);
2. Phase: diverse aufgelaufene Planungskosten über Änderungswesen gemäss NCW bereits in 1.Phase verrechnet;
ord. Fin. EBG = ordentliche Infrastrukturfinanzierung nach Eisenbahngesetz (SOB: Bund + Kantone; SBB: LV);
Kosten = Preisstand 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen.

