

Main Office	AGEG	c/o EUREGIO	Enscheder Str.	36248599 Gronau (Germany)
Project Office	AEBR	c/o BISDN	Körnerstraße 710785	Berlin (Germany)
AEBR Antenna in the EU Office		of Extremadura in Brussels	Av. De Cortenberg	87-891000 Brussels (Belgium)
AEBR Info Centre in the Balkans	Institute		for International and CBCTerazije	14/1411000 Belgrade (Serbia)
AEBR Info Centre in Ukraine	Univ.	Simon Kuznets (KhNUE)	pr. Lenina, 9a61001	Kharkiv (Ukraine)



FINAL REPORT BY THE EXPERT

Advice case title: 3Land-Bridge over the Rhine - the way to the state treaty
Full official name of the advised entity: Eurodistrict Trinational

Basel/Trinationaler Eurodistrict Basel

Name of the expert contracted for the advice case: Michael Frey

Date: 14.11.2023

Table of content:

- I. Executive summary
- II. Description of the obstacle with indication of the legal/administrative provisions causing the obstacle
- III. Description of possible solution(s)
- IV. A full list of all legal provisions relevant to the case indicating the place and date of publication of the legal texts with the correct citation¹ both in original language and in English
- V. Other relevant aspects to this case if relevant
- VI. References and Appendix/Appendices if any

¹ For reference, see the [b-solutions: Solving Border Obstacles. A Compendium 2020-2021, p 160 - 175](#). Here is an example for a EU regulation "*Regulation (EU) 2016/399 of the European Parliament and of the Council of 9 March 2016 on a Union Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code)*, OJ L 77, 23.3.2016, p. 1-52". Here is an example for a national law: "*Act on the General Free Movement of Citizens of the Union (Freedom of Movement Act/EU)*, enacted on 30 July 2004 (*Federal Law Gazette I*, p. 1950, 1986), entered into force on 1 January 2005, last amended by Art. 4 G of 9 July 2021 (*Federal Law Gazette I*, p. 2467)".

Table of content

Table of content:.....	0
I. Executive summary	2
II. Statement of the problem and indication of the relevant legal / administrative provisions	3
1. Problem description.....	3
2. Underlying planning status for the Rhine bridge in Dreiland.....	4
3. Deductive presentation of the legal framework.....	5
a) International legal framework	5
b) EU law: General obligation to take into account.....	9
c) National legal framework of selected areas of law	9
4. Comparative presentation	14
a) Germany - France: Framework agreement and agreements based on it	14
b) Germany - Switzerland: Project-related individual agreements.....	16
c) Interim result of the comparative analysis:	17
5. Overall result on the possible content of an international treaty	18
III. Description of possible solutions: a legal roadmap.....	20
IV. Full list of all legal provisions relevant to the case	24
German version:	Fehler! Textmarke nicht definiert.
https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2020/127/de (06.12.2023).....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
V. Other aspects relevant to the case	36
1. Trinationality as an option.....	36
2. Financing/subsidies	36
VI. References and Appendix	37

I. Executive summary

As part of the "3Land" project, the project partners, the city of Huningue (France), the city of Saint-Louis (France), the canton of Basel-Stadt (Switzerland) and the city of Weil am Rhein (Germany) as well as the Saint-Louis Agglomération, the Collectivité européenne d'Alsace (CeA) and the district of Lörrach and the project partner, (hereinafter: "the partners") are endeavouring to build a cross-border bridge over the Rhine. The bridge is to be used by tram, pedestrians and cyclists and geographically connects the cities of Huningue (France) and Basel (Switzerland).

Several studies on technical issues and project coordination have already been prepared in advance. This b-solutions case study will now outline the legal steps on the way to coordinated planning of the cross-border bridge.

The partners want the study to answer the following questions in particular:

- the substantive legal requirements and framework conditions and the procedural steps for an international treaty on the construction of the cross-border bridge for tram traffic, pedestrians and cyclists between France and Switzerland, taking into account the fact that Switzerland is not a member of the EU;
- the form of such an agreement or several tiered agreements, in particular the contracting and participating parties, signatories, its form,
- the specific subject matter of the contract (in this case, the question of whether only the cross-border bridge between the two bridge legs or also the section in Switzerland or France is covered) and
- Regulations on the law applicable there.

Ideally, the study should provide a kind of roadmap for the overall process (state treaty, coordination of the necessary authorisation procedures).

The study should also answer the question of whether the competition and the construction of the bridge imply other legal aspects that need to be taken into account (e.g. the status of the engineers, the recognition of engineering diplomas by the other country) and whether these should be included in the agreement if necessary.

II. Statement of the problem and indication of the relevant legal / administrative provisions

1. Problem description

Cross-border infrastructures, such as bridges, generally require a basis in an international treaty due to their character, which transcends national sovereignty borders. The contracting parties required for this and the other actors to be involved in this context, as well as the mandatory content of the treaty, depend on the specific location, the specific design and the purpose of the bridge construction.

In this respect, the legal assessment follows the technical design of the project ("form follows function"). For this reason, the description of the problem first addresses the planning status on which this study is based (1.), before the relevant legal aspects are dealt with (2.).

In addition to this classic legal deductive approach (3.), it is advisable in this case to additionally work out the relevant aspects in an application-oriented manner by means of a comparative presentation (4.) and to adapt them if necessary. However, there is no directly comparable case constellation for the French-Swiss border. For the Franco-German border on the Upper Rhine, there are not only numerous individual state treaties on the construction of bridges that cross the Rhine² but also a framework agreement for Franco-German bridges below the federal government's road construction responsibility³⁴. Although there is no framework agreement for the German-Swiss border, there are also a large number of international treaties on border bridges.⁵ These agreements could be used pragmatically as a starting point for a possible Franco-Swiss contractual document. Furthermore, it would also be conceivable to include Germany as a contracting party, as the cross-border benefits (tram connection to Weil am Rhein railway station) should also materialise on the German side.

²Agreement between the Federal Republic of Germany and the French Republic on the construction of a railway bridge over the Rhine at Kehl, as amended on 15 January 2007 (Federal Law Gazette II No. 1, issued on 19 January 2007).

³ In German law, the term "Straßenbaulast" refers to the obligation to build, maintain, renew and remove a road, Section 3 BFStrG. The bodies responsible for road construction are defined in § 5 FStrG.

⁴ Act on the Agreement of 12 June 2001 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the French Republic on the construction and maintenance of border bridges over the Rhine not under the responsibility of the contracting parties, as amended by the announcement of 28 August 2002 (Federal Law Gazette II No. 34, issued on 28 August 2002).

⁵ see inter alia BGBl II No. 29, issued on 2 December 2006.

2. Underlying planning status for the Rhine bridge in Dreiland

The partners are pursuing the goal of building a cross-border bridge between Huningue (France) and Basel (Switzerland) for use by tram, pedestrians and cyclists.

The project partners for the joint planning of the Rhine bridge are the canton of Basel-Stadt on the Swiss side, the city of Huningue, the Saint-Louis Agglomération (SLA) and the Collectivité européenne d'Alsace (CeA) on the French side and the city of Weil am Rhein and the district of Lörrach on the German side. The city of Saint-Louis is also involved as a project partner on the French side. The planning of the approx. 350 metre long bridge is (currently) being coordinated by the Canton of Basel-Stadt on the Swiss side and the Saint-Louis agglomeration on the French side.

A double-track tram route is planned for the new Rhine bridge, the exact route of which will be the subject of subsequent planning phases.⁶ The study is based on the planning status of the joint "Cost-benefit analysis of the Rhine bridge in 3Land" (2022), in which the route connection on the French side on the east side of Saint-Louis station via Rue de Mulhouse, Rue de Huningue and Rue de la Chapelle (D607) covers a length of approx. 2,500 metres.⁷ On the Swiss side, a route length of approx. 500 metres via Westquaistrasse and Hochbergerstrasse to the existing tracks on Gärtnerstrasse is assumed.⁸

As a first step, the organisations involved have already concluded a tri-national planning agreement ("Tri-national planning agreement 2022-2025 on cooperation for the development of the area around the border triangle between Palmrain Bridge and Dreirosen Bridge ("3Land")), in which they set out the further joint approach, including planning for the bridge.⁹

⁶ Trinational Eurodistrict Basel, Maison TriRhena: Cost-benefit study of the Rhine bridge in 3Land. Synthesis report 24 February 2022. p. 5.

⁷ Trinational Eurodistrict Basel, Maison TriRhena: Cost-benefit study of the Rhine bridge in 3Land. Synthesis report 24 February 2022. p. 5.

⁸ Trinational Eurodistrict Basel, Maison TriRhena: Cost-benefit study of the Rhine bridge in 3Land. Synthesis report 24 February 2022. p. 5.

⁹ Trinational planning agreement 2022 - 2025 on cooperation for the development of the area around the border triangle between Palmrain Bridge and Dreirosen Bridge ("3Land").

3. Deductive presentation of the legal framework

a) International legal framework

In general, the principle of sovereignty under international law means that no state is authorised to exercise sovereign acts on foreign territory. The principle of sovereignty as an expression of the equal status of states under international law as subjects of international law guarantees states fundamental independence from other states externally and a right to self-determination internally. This gives rise to the prohibition of intervention under international customary law, which can be derived from Art. 2 No. 1 of the UN Charter, i.e. the ban on interfering in the internal affairs of other states. Cross-border infrastructure planning, such as cross-border bridges, constitute such interventions due to their impact on the internal affairs of neighbouring states. However, states can also authorise or even expressly permit such interventions. In this case, a state of permission is established by means of an international treaty.

aa) On the typology and interpretation of international treaties

International treaties are generally defined as "express or implied agreements between two or more subjects of international law that create rights and obligations under international law".¹⁰ They can initially be categorised into bilateral and multilateral treaties according to the number of contracting parties.

According to their content, international treaties can be categorised as law-forming (or reciprocal) and law-making treaties. Typologically, a distinction must be made between state treaties, which are concluded in the name of the states, intergovernmental agreements, in which not the states but (only) their governments are contracting parties, and departmental agreements, in which the ministries appear as contracting parties.

Administrative agreements (e.g. on the basis of Art. 59 para. 2 GG (D)), on the other hand, also fall under international treaties.

In all cases, states are contractually bound as subjects of international law. Beyond international treaties, there are numerous other legal forms, in particular non-treaty

¹⁰ Daniel Thürer, *Völkerrecht*, 90; Karl Doehring, *Völkerrecht*, 2nd ed. 2004, para. 327. quoted from: Frédérique Berrod/Michael Frey, Art. 13 para. 2 of the Treaty of Aachen - Possibilities, limits and application in practice; p. 20 f.

instruments and non-international treaties. The latter group is characterised by the absence of an intention to be bound by international law.

This includes, for example, private law contracts, cross-border public authority agreements (cross-border contracts between public authorities, institutions, foundations or bodies governed by public law within their respective legal competences) and negotiation or consultation protocols (in which the results of negotiations, discussions or consultations are documented, but which are not intended to create obligations under international law).

The interpretation of international treaties is based on the Vienna Convention on the Law of Treaties (VCLT)¹¹. In addition, the classic legal rules of interpretation may also be applied. Nevertheless, the Convention entered into force on 27 January 1980 after 35 UN member states, including Switzerland, accepted it. France also applies the Convention.

Since the construction and operation of cross-border bridges affects the sovereign rights of the other state, they require authorisation under international treaty law.

Existing treaties, in particular the Karlsruhe Agreement on cross-border cooperation between regional authorities and local public bodies, do not contain any further legal basis for the present case of bridge construction between Switzerland and France. This also applies to the tri-national planning agreement concluded between the partners (see above).

Since the project with France concerns a member state of the European Union, those standards, in particular those under European law, which France is obliged to comply with under EU law must also be observed - irrespective of the question of the extent to which such standards are also applicable to Switzerland via the bilateral agreements, as these cannot be waived a priori by international treaties.

bb) Competence to conclude international treaties

With regard to the authority to conclude bilateral treaties, a distinction must be made between the respective national regulations in Switzerland and France.¹²

The authority to conclude cross-border contracts arises initially from

¹¹ Frédérique Berrod/Michael Frey, Art. 13 para. 2 of the Treaty of Aachen - Possibilities, limits and application in practice; p. 23 with further references.

¹² Cf. in the following: Frédérique Berrod/Michael Frey, Art. 13 para. 2 of the Treaty of Aachen - Possibilities, limits and application in practice; p. 19 with further references.

from international law itself: the states are born subjects of the international legal order and can therefore conclude treaties with other bodies capable of concluding treaties under international law through their representatives.

With regard to the sub-national level, in this case the cantons (or the German federal states) and the French regional authorities, a distinction must be made.

At the regional level, the Swiss cantons and the German federal states are not fully or partially sovereign states in the sense of international law. However, they can conclude international treaties insofar as they are authorised to do so under national (constitutional) law.

In Switzerland, the conclusion of international treaties is generally the responsibility of the Confederation in accordance with Art. 54 para. 1 and 2 of the Federal Constitution (CH), Art. 166, Art. 184, para. 1 and 2 of the Federal Constitution (CH). Art. 56 para. 1 of the Swiss Federal Constitution allows the cantons to conclude treaties with foreign countries within their jurisdiction. According to the Swiss Federal Constitution, they already have the right to participate in the preparation of foreign policy decisions of the Confederation (Art. 55 para. 1, para. 3 sentence 2 of the Federal Constitution (CH)).

The jurisdiction for the present case of a combined tram, bicycle and pedestrian bridge is not clearly regulated here. Specifically, the question is whether federal jurisdiction is established on the basis of Art. 18 of the Railway Act (EBG).

In principle, the federal government has no responsibility for the *planning* and *construction* of a bridge. This is the responsibility of the Canton of Basel-Stadt and the Basler Verkehrsbetriebe (BVB) for the tram infrastructure. However, the federal government is responsible for granting authorisation if a planning approval procedure must be carried out in accordance with Art. 18 of the Railways Act (EBG). This would be the case if the bridge were to be dedicated exclusively to railway or tram traffic. A bridge purely for cyclists or pedestrians, on the other hand, would be a cantonal task. In any case, the wording of Art. 18 EBG provides for a planning approval procedure for structures or facilities that are wholly or predominantly used for the construction and operation of a railway. Whether this is the case for the bridge in question cannot yet be assessed with certainty due to the early planning stage, but would have to be clarified in advance with the Federal Office of Transport. A split procedure would also be conceivable in this case: Planning approval for the tram route, construction of the bridge in accordance with the cantonal authorisation procedure.

Finally, it should also be noted that the legal entity of an authorising authority does not necessarily have to be equated with a party to an international treaty.

In France, international treaties are generally concluded by the state or intergovernmental international organisations.¹³ The French regional authorities, on the other hand, do not have their own international legal capacity. Art. L 1115-1 to 7 of the *Code général des collectivités territoriales (CGCT)* has, however, authorised them since 2014 to conclude treaties with foreign local authorities, provided this is in line with the constitutional principle of "libre administration" (Art. 72 para. of the French Constitution of 1958). They can therefore enter into cross-border agreements if these serve the regional or local interest, are suitable for improving cross-border cooperation in certain areas and this subject area also falls within their material competence.¹⁴

This is also unlikely to be the case due to the customs issues at the EU's external border with Switzerland. Consequently, on the French side, the state is authorised to conclude agreements.

If the practice under international law of equal status of the signatories on both sides is to be applied, it would follow that if the state on the French side is competent to conclude a treaty, this would have to be the Swiss Confederation on the Swiss side.

An interim conclusion on the "whether" and "who" of an international treaty can therefore be drawn: The construction of the bridge requires a licence agreement under international law between the Swiss Confederation and the Republic of France.

The possible content, such as the application of legal provisions of one state on the territory of the other state, the measures required to coordinate national planning and authorisation procedures, and the conflict-of-law rules also result from the respective national legal framework and are therefore described below.

With regard to the domestic status of international treaties, the Swiss legal system assumes that national federal law below the constitutional level and international law are at the same level. Finally, the Swiss Federal Supreme Court appears to assume that international treaties at this level take precedence over national law at this level,

¹³ Dupuy, Pierre-Marie / Kerbrat, Yann: *Droit international public*, 16th edition, 2022. para. 249.

¹⁴ Dupuy, Pierre-Marie / Kerbrat, Yann: *Droit international public*, 16th edition, 2022. para. 249.

even if national law was enacted later.¹⁵ Accordingly, national law could be waived by international treaty.

b) EU law: General obligation to take into account

Since Switzerland, as an EU third country, is not bound by EU law, unlike France as a member state of the European Union, the question arises as to the extent to which EU legal framework conditions, such as EU public procurement law, are to be applied in the context of cross-border bridge construction. In principle, France is obliged under European law to apply and implement EU regulations, even if these have been transposed into national law (e.g. in the case of transposed directives), meaning that it may not deviate from them - not even by means of an international treaty.¹⁶

Switzerland, on the other hand, could in principle apply EU law, provided this does not conflict with *public policy* not expressly standardised under international law. This therefore applies here: Even if France wanted to waive the application of EU law in a cross-border context, it would not be allowed to do so. Switzerland, on the other hand, may deviate from internal regulations under international treaty law in order to apply European law, provided that the procedures provided for this are complied with and indispensable regulations of the Swiss legal system are not affected. The decision on this is reserved to Switzerland as a sovereign state.

c) National legal framework of selected areas of law

The planning and construction of a cross-border tram, pedestrian and cycle bridge involves numerous areas of national law.

The planning and authorisation procedures for the construction and use of such a bridge that must be carried out at national level must first be taken into account. Also relevant are the respective national regulations to be complied with for the awarding of planning and construction services. Finally, all safety and maintenance regulations for the operating period must also be observed. Depending on the respective utilisation

¹⁵ BGE 122 II 234 E. 4e (duty-free road); in this respect, the case law of the German Federal Constitutional Court is different, BVerfG, order of 15 December 2015; Ref.: - 2 BvL 1/12 -, para. 1-26, BVerfGE 141, 1.

¹⁶ Cf. Tamblé, Deviation-proof constitutional principles of Union law as a reservation of public policy vis-à-vis international law, 2021.

framework (tram, bicycle, pedestrian), the relevant national bridge construction authority and its approval requirements must first be taken into account.

The following explicitly presented legal areas were selected on the basis of the Trinational Planning Agreement.

aa) National legal framework for the planning and financing of the bridge

Based on the bilateral treaty between France and Switzerland, the corresponding national planning procedures can be started in a further step. However, these differ fundamentally in their procedural structure. While the French planning procedure initially provides for the definition of a financing framework with a subsequent planning phase, a two-stage procedure is mandatory for compliance with the criteria of the Basel agglomeration programme. In a first step, this provides for a project planning phase in which the basic planning of the bridge is carried out. In a second step, the financing can then be clarified on the basis of this planning.¹⁷

The construction of the bridge is likely to be financed by a federal subsidy as part of the agglomeration transport programme (PAV), as the federal government contributes financially to transport projects in cities and agglomerations.¹⁸ The programme is implemented either as an "individual measure" or as a "lump sum measure"; however, due to the large financial dimension of the project, a lump sum measure cannot be considered, only an application as an individual measure.

To this end, the canton would have to plan a suitable transport measure (such as the cross-border expansion of the tram network, including the bridge) and submit a funding application for this measure to the agglomeration programme. At the time of application, the measure does not have to be planned in final detail. The federal government assesses the submitted project on the basis of the guidelines and decides which measures will particularly promote or improve transport development in the agglomeration and whether it will therefore subsidise them.

The canton can plan the planned measure in parallel or at a later date and secure the necessary funding (via the budget). The necessary approval or authorisation procedure takes place after the detailed planning and the corresponding funding commitment by the federal government and the canton.

¹⁷ Aggloprogramm Basel: Baubulletin, Implementation status of the measures in the Basel agglomeration programme. Publication 01/2023. p. 6.

¹⁸ <https://www.aggloprogramm.org/agglomerationsprogramm.html> (18/09/2023).

Under Swiss planning law, the cantonal structure plans must be observed. However, if a planning approval procedure is required (see above), these can be amended as part of the planning approval procedure. It should be noted that corresponding stipulations in the cantonal structure plan in accordance with Art. 5 of the Swiss Spatial Planning Ordinance are a prerequisite for financing by the PAV.

In French planning law, a cross-border bridge would have to be taken into account in the *Schéma de Cohérence Territoriale* (territorial coherence plan), which is in line with the relevant provisions of the *Code de l'urbanisme* (urban planning code).

bb) National legal framework for the construction of the bridge

As a rule, all necessary permits from both countries (building law, environmental law, operating licence, etc.) are required for the construction and use of the bridge, unless the scope of the planning and approval law of one country is extended to the territory of the other country by the international treaty.

Under Swiss law, a bridge generally requires a building permit, which is issued if all legal requirements are met. If the bridge is a facility that is primarily used for the construction and operation of a railway¹⁹, a planning permit from the Federal Office of Transport (FOT) would be required. In accordance with Art. 18 Para. 3 EBG, all authorisations required under federal law (e.g. water law authorisations) are issued with the planning approval. Cantonal authorisations and plans are not required in accordance with Art. 18 Para. 4 EBG. The procedure for obtaining planning approval is regulated in Art. 2 EBG and specified in the Ordinance on the Planning Approval Procedure for Railway Installations (VPVE). A simplified planning approval procedure within the meaning of Art. 18i EBG is out of the question due to the lack of material fulfilment of the requirements stated therein.

Accordingly, under Swiss law, a planning approval procedure that includes all authorisations under federal law is likely to be required, at least for the part located on Swiss territory.

In terms of planning law, the tram route section between Kleinhüningen and Saint-Louis station, which provides for the construction of the Rhine bridge in question here,

¹⁹ Railway Act (EBG) of 20 December 1957 (as at 1 January 2021), Art. 18.

Available

at: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1958/335_341_347/de?manifestation=https:%2F%2Ffedlex.data.admin.ch%2Ffilestore%2Ffedlex.data.admin.ch%2Feli%2Fcc%2F1958%2F335_341_347%2F20210101%2Fde%2Fhtml%2Ffedlex-data-admin-ch-eli-cc-1958-335_341_347-20210101-de-html.html (18.09.2023).

is already listed in the Canton of Basel-Stadt's structure plan as measure g) - however, as already mentioned, inclusion in the structure plan is a prerequisite for the approval of a subsidy under the Agglo programme.

Under French law, rail transport, which can also include road routes such as a railway bridge, must be clearly distinguished from road transport in accordance with *Art. L111-1 Road Transport Code*.²⁰

According to French law, an "autorisation environnementale" is required for the construction of a combined tram bridge.

Unless the scope of application of a legal system is extended to the entire bridge, the procedures need to be coordinated, for which purpose a corresponding bilateral working group (referred to as a "Joint Committee" in German-Swiss treaties) should be set up in the treaty.

cc) Architectural competition

With regard to a possible architectural competition for the design of the bridge, the provisions of *Art. L 2410 et seq.* of the *Code de la Commande publique* would apply.

On the Swiss side, since the planning and construction, and therefore also the organisation of a competition, is a cantonal responsibility, the competition can be organised on the basis of Art. 22 IVöB with reference to the relevant professional association principles SIA 142 or SIA 143.²¹ Cantonal procurement law therefore applies. This is currently still the cantonal procurement law and the associated ordinance (based on the old concordat "Intercantonal Agreement on Public Procurement IVöB 2001"). From 1 January 2020, this will probably be the revised public procurement law with the revised IVöB and the associated cantonal implementing decrees. The new IVöB will be practically identical to the federal law: The competition will be conducted in accordance with Art. 22 IVöB.

²⁰ See also: CE, 19 févr. 1988, n° 67905, Sté Autoroutes Paris-Rhin-Rhône. Quoted from: Guérard, Stéphane: Voirie Routère - Voies publiques à statut particulier (Fasc. 42). JurisClasseur Propriétés publiques, 14/05/2023.

²¹ Coordination conference of the building and property authorities of public building owners, guideline Implementation of competition and study contract procedures; <https://www.kbob.admin.ch/dam/kbob/de/dokumente/Themen%20und%20Trends/Instrumente/20211118%20KBOB%20Leitfaden%20Wettbewerbs-%20und%20Studienauftragsverfahren%20V1.1%20Publikation%20d.pdf.download.pdf/20211118%20KBOB%20Leitfaden%20Wettbewerbs-%20und%20Studienauftragsverfahren%20V1.1%20Publikation%20d.pdf> (28.10.2023).

Both regulations represent an a priori implementation of Directive 2014/24/EU on public procurement in conformity with EU law. In an international treaty, both French and Swiss law could therefore be chosen for the organisation of the architectural competition.

dd) Interim result

As a result of the deductive analysis, it should be noted that the construction of a bridge between Switzerland and France requires an international treaty. Unless the legal system of one state is extended by treaty to the entire bridge area, the respective planning and authorisation procedures described above must be carried out on the French and Swiss sides. Consequently, these procedures must be coordinated. A joint working group would have to be set up for this purpose under the treaty.

The starting point for coordinated planning and authorisation can be - in line with the approach between Germany and France and between Switzerland and France, as will be shown below - a corresponding international treaty between the Swiss Confederation and the French Republic as mandatory contracting parties.

This state treaty may also specify the applicable legal system for the organisation of any architectural competition that may be requested.

In the context of the following presentation of a roadmap, the precise presentation of the sequence of involvement of the various administrative levels is of particular importance. Although, due to the special nature of the city-canton of Basel, numerous decision-making steps take place at this level, on the French side, in addition to the level of the Saint Louis agglomeration at municipal level, the municipality of Huningue and the level of the regional authorities (Région, CEA) and the French state should also be considered. The question also arises as to how a "portage politique" can be organised through the various cross-border levels (TEB, ORK, government commission).

As part of the planning and authorisation procedures, the relevant public interest bodies in Switzerland and France must also be involved in the procedures in the other country on a non-discriminatory basis. In the present case, the Rhine Navigation Commission in particular must be taken into account as a public interest organisation.

4. Comparative presentation

Based on the deductive method applied above, which in particular presents the legal framework conditions of a corresponding state treaty, an empirical, practice-orientated approach can be used for more precise contract design. As described above, although there is no concrete comparable case of the construction of a tram and pedestrian bridge between France and Switzerland to date, there are corresponding international treaties for bridges between Germany and France (a) and between Germany and Switzerland (b).

The content and procedural regulations for the French-Swiss case could be extrapolated from these contractual relationships by means of a comparative presentation.

a) Germany - France: Framework agreement and agreements based on it

In general, for the Franco-German border area on the Upper Rhine, a distinction must be made between bridges that are the responsibility of the contracting states and those that are not. For the latter, there is a framework agreement between Germany and France that regulates recurring issues (known as the Freiburg Agreement).²²

In addition to this framework agreement between Germany and France, there are bilateral treaties between Germany and France, such as the contract signed in 2007 for the construction of the railway bridge between Kehl (Germany) and Strasbourg (France)²³. In terms of content, it initially names the parties involved and the main construction authority responsible for carrying out the work. In the case of the railway bridge between Kehl and Strasbourg, Germany was appointed as the main construction authority. In addition, Art. 3 para. 4 stipulates that the bridge is to be built in accordance with German construction standards and that Germany is responsible for the maintenance of the bridge (cf. Art. 7). On the basis of Article 3 (5), the authorisation procedures required for the construction of the structure are subject to French law for the part of the structure located on French territory and to German law for the part of the structure located on German territory. Article 5 contains an agreement on the pro rata sharing of costs, more precisely the regulation of pre-

²² Agreement of 12 June 2001 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the French Republic on the construction and maintenance of border bridges over the Rhine which are not under the responsibility of the contracting parties; Federal Law Gazette II, 2002, p. 2324.

²³ <http://www.wedebruch.de/gesetze/inter/kehlbrueckeg.htm#anla> (02/11/2023).

financing by Germany, which must then send France an invoice for the costs to be borne by it under this agreement. According to Article 10, German labour law applies to the construction process, whereby each country must provide the land required for construction and bear the costs (Article 6). The agreement also contains provisions for the event of disputes and the establishment of a joint working group consisting of French and German partners.

On the basis of the Freiburg Agreement (see above), on the other hand, the cooperation agreement concluded between the large district town of Kehl and the municipality of Strasbourg on the construction of a crossing structure over the Rhine, which is to be intended for tram traffic, use by emergency and maintenance vehicles and for cycle and pedestrian traffic, could be carried out by the nation states in the form of an exchange of diplomatic notes.²⁴ This was expressly provided for as a possibility under Article 3 of the Freiburg Convention.

This was followed by a cooperation agreement between the city of Kehl and the Eurométropole Strasbourg (2009) on the preliminary design for the extension of tram line D; a cooperation agreement between the city of Kehl and the Eurométropole Strasbourg (2012) on the financing and extension of line D of the Greater Strasbourg tram network to Kehl station; a general contractor agreement for the Kehl section from the centre of the Rhine to Kehl station (2013), concluded between CTS and Technischen Diensten Kehl, as well as an addendum to the cooperation agreement between the district town of Kehl and the Eurométropole Strasbourg from 2012, including on operation (2017).including on operation (2017).

In terms of content, this resulted in the agreement on the French client, a transfer to the CTS; a "bridge competition" under French law, the design and realisation were put out to tender "as a package" (marché de conception-réalisation). The maintenance of the bridge is to be carried out and pre-financed by the Eurométropole and reimbursed at 50% by the city of Kehl.

²⁴ <https://dserver.bundestag.de/brd/2012/0506-12.pdf> (30.11.2023).

b) Germany - Switzerland: Project-related individual agreements

Unlike between Germany and France, there is no framework agreement between Germany and Switzerland; instead, the border bridges crossing the Rhine are based on individual state treaties²⁵, two of which will be singled out as examples.

In the agreement underlying the construction of the Rhine bridge between the two Laufenburg²⁶, the project-related nature is already evident in the comparatively short preamble. Art. 1 sets out the subject matter of the agreement (construction and operation of the precisely designated Rhine bridge); Art. 2 contains a description of the bridge; Art. 3 regulates the division of responsibilities for the construction of the bridge, including a choice of law in favour of Swiss law. Art. 4 (construction law and land acquisition) contains, among other things, the obligation of the parties to have the necessary authorisations available "in good time". Art. 5 regulates the acceptance of the bridge; Art. 6 the bearing of costs (half without consideration of VAT), Art. 7 the financial reimbursement regulations. Art. 8 specifies the maintenance regulations. The provisions relevant to the EU's external border are standardised in Art. 9 (work permit and take-back obligation) as well as the tax and customs provisions (Art. 10) and the border clearance facilities in Art. 11.

General provisions are contained in Art. 12 (establishment of a joint commission) and the procedure for settling differences of opinion (Art. 13), Art. 14 (period of validity and amendment procedure), whereby Art. 15 regulates the entry into force. Art. 16 contains a registration clause.

In terms of content, it is noticeable that in the German-Swiss relationship there is generally a 50:50 split, particularly with regard to the bearing of costs and ownership.

²⁵ For example, the Agreement between the Swiss Federal Council and the Government of the Federal Republic of Germany on the construction of a Rhine bridge between Säkingen and Stein (Aargau) of 16 December 1976 (750,100); the Agreement of 8 June 2005 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Swiss Federal Council, acting on behalf of the Canton of Aargau, on the construction and maintenance of a Rhine bridge between Laufenburg (Baden-Württemberg) and Laufenburg (Aargau) (Federal Law Gazette II, 2006, p. 1137).

²⁶ Agreement of 8 June 2005 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Swiss Federal Council, acting on behalf of the Canton of Aargau, on the construction and maintenance of a Rhine bridge between Laufenburg (Baden-Württemberg) and Laufenburg (Aargau) (BGBl. II, 2006, p. 1137)

c) Interim result of the comparative analysis:

In terms of content, it should be noted that the existing agreements with Swiss participation generally have a semi-partite regulatory structure, while other allocation keys can also be found between Germany and France.

In terms of their structure, the agreements follow a comparable structure regardless of the contracting parties, which can also serve as a structural basis for the international treaty to be concluded between France and Switzerland in the present case. The distribution keys to be standardised, in particular with regard to cost sharing and ownership of the bridge, are to be negotiated by the partners and recorded in the treaty.

5. Overall result on the possible content of an international treaty

Both the classic legal-deductive research method (point 2 b) and the empirical approach based on the exemplary cases of the Franco-German border (point 3 a) provide concrete indications for the design of the bilateral treaty.

It is advisable to base the content of the bilateral treaty between Switzerland and France primarily on existing treaties. In terms of content, the bilateral treaty should therefore initially contain a general reference to the provisions legitimising the conclusion of the treaty under international law (preamble), the content and purpose of the treaty (subject matter of the treaty, such as the exact location of the bridge, the validity of the treaty for the planning, construction and maintenance of the bridge, Art. 1).

With regard to the bridge, the bridge would first have to be described (structural specifications, Art. 2) and the law under which the architectural competition envisaged by the partners is to be held would have to be determined (Art. 3).

There are then two basic options for structuring the agreement: It is conceivable - provided the parties can already reach a concrete agreement at this point - that the agreement could be structured as a concrete construction agreement based on the German-Swiss model, which would then already contain concrete agreements on responsibility for planning and construction and the bearing of costs (alternative 1), as well as a basic agreement in which the further details would be regulated separately in a later agreement (alternative 2).

In both cases, provisions on applicable law should round off the contract.

Alternative 1: Concrete regulations for planning and construction

If the parties wish to make specific arrangements for planning and construction in this treaty (alternative 1)²⁷, it would be necessary to define which authority is responsible for the planning and construction of the bridge (Art. 4). Ideally, the standards of the state whose authority is in charge should then also apply to the planning and construction in order to avoid avoidable breaches of the law. This means that, as a rule, the necessary construction work should also be carried out in accordance with

²⁷ In this case, the structure is based on the agreement concluded between the Federal Republic of Germany and Switzerland on the construction and maintenance of a Rhine bridge between Laufenburg (Baden-Württemberg) and Laufenburg (Aargau), see above.

the law of this authority. However, additional regulations such as the publication of the invitation to tender in the other state or the joint decision on the awarding of the services, joint construction supervision and acceptance are conceivable here. Furthermore, a regulation on the ancillary work, which is normally to be carried out territorially in accordance with the applicable national law. When selecting the lead authority, its expertise and equipment should also be taken into account.

The agreement should also stipulate that the authorisations required under the respective national law are obtained in good time and that the land required for construction is available (Art. 5). In addition, a regulation on the ownership of the bridge is required (Art. 6; e.g. up to the centre, jointly or wholly owned by one of the contracting parties), joint acceptance (Art. 7); furthermore, an agreement on the maintenance responsibility (Art. 8, e.g. up to the centre, jointly or one party for both parties).

It is also necessary to regulate the financing and cost allocation (Art. 9; which costs are included, such as project planning, inspection and construction management; necessary investigations, construction of the bridge), the division of costs (50/50) and the necessary payment procedures.

All aspects arising from the fact that Switzerland is not a member of the EU (such as work permits, tax and customs provisions or an article on border clearance facilities) are also to be regulated in a separate section, Art. 10 -12.

For the construction of the bridge, a "Mixed Commission" should continue to be formed by means of a treaty article (Art. 13), whose task would be to coordinate the administrative procedures required under national law and to coordinate the development of issues arising in the further procedures. On the Swiss side, this could be delegated from the federal government to the canton.

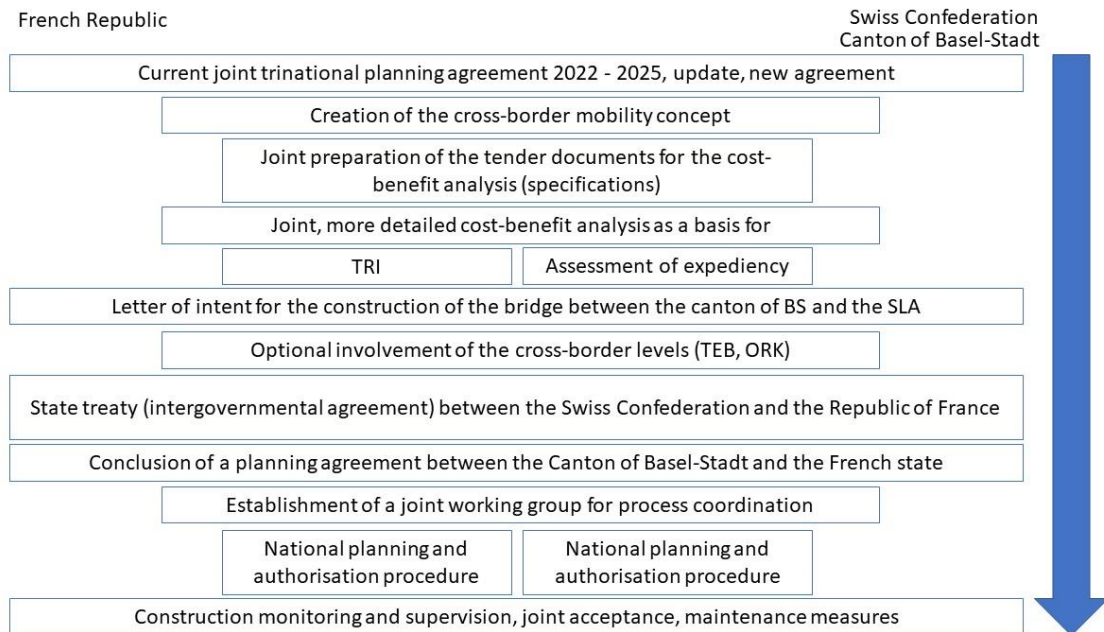
As general final provisions, the treaty should also contain provisions on the procedure in the event of differences of opinion (Art. 14), the period of validity of the treaty (Art. 15) and entry into force (Art. 16) and possible UN registration (Art. 17).

Alternative 2: Design as a basic agreement

If the partners are aiming for a basic agreement, the provisions on competition will be followed by those on the further steps of the agreement and the procedure.

III. Description of possible solutions: a legal roadmap

In the following, the basic principles described above will be organised and coordinated in stages in a "roadmap" for the partners' further process in terms of time and content. The following diagram illustrates this:



1. Existing joint trinational planning agreement 2022 - 2025 as a starting point

As a first step, the project organisers Canton Basel-Stadt, the City of Weil am Rhein, the City of Huningue, the District of Lörrach, the Agglomération Saint-Louis (SLA), the Collectivité européenne d'Alsace (CeA) and the project partners City of Saint-Louis and Trinational Eurodistrict Basel (TEB) have already concluded a tri-national planning agreement with the aim of jointly developing the area around the border triangle between the Palmrain Bridge and the Dreirosen Bridge. This also includes the preparations for the planned border bridge (Art. 3).

As described above, this planning agreement represents a fundamental political declaration of intent ("accord de principe"), but does not constitute sufficient authorisation under international law, but merely a common starting point for the further steps required to realise the project, which also include the conclusion of the state treaty.

It should also be borne in mind that after the expiry of the agreement for the years 2026 ff, either an extension or a new tri-national planning agreement should be sought.

Building on this, the (intermediate) steps required on the way to an international treaty are presented below in a chronological order. The necessary (intermediate) steps are described below.

2. Letter of intent for the construction of the bridge between the Canton of Basel Stadt and the SLA

In preparation for this memorandum of understanding, a joint cost-benefit analysis should be prepared that updates and details the cost-benefit analysis from 2022. It forms the basis both for the TRI (Taux de retour sur investissement) required on the French side and for the expediency assessment required on the Swiss side as part of the Aggloprogramme. It should analyse the expected impact of the bridge on the French and Swiss sides.

A further basis for this declaration of intent should be the cross-border mobility concept, which will be available by the end of 2024 at the latest and will expand on the Trinational Transport Study (2018).

With regard to the financing of the detailed cost-benefit analysis, a provisional assumption of costs by the Swiss partners could be considered, with subsequent offsetting against the cost-sharing ratio still to be agreed (approx. 60/40%).

On the basis of this declaration of intent, the financing of the planning costs for the bridge must be clarified on the Swiss side. The approval of the Grand Council would be mandatory for this if the planning costs are expected to exceed CHF 300,000; if the amount is less than this, it would nevertheless make sense to involve the Grand Council.

On the French side, this declaration of intent would have to be used to organise the "portage politique", i.e. to convince the municipalities at local level that are not located along the route, as well as the CEA and the region or the deconcentrated state authorities (DREAL). The aim is to anchor the project in the "Contrat de plan Etat-Région" (CPER) as a "projet structurant". The CPER is a development instrument between the state and the regions that enables the coordination of funding in favour of structuring projects for spatial planning and

the coordination of public policies in the interests of a common strategic vision at regional level.²⁸ On the other hand, a feasibility study should be carried out.

3. Optional: Involvement of local and regional cross-border levels such as TEB and ORK with resolutions of support

In this time frame, the local and regional cross-border levels could be politically involved as an optional further step, for example through a resolution of the political bodies of the Basel Trinational Eurodistrict, the Presidium of the Upper Rhine Conference, in which the plans are welcomed and supported and the nation states are asked to issue a corresponding state treaty.

4. Conclusion of a state treaty with the content of the above analysis

The core element and starting point for the coordinated planning of the bridge is the legitimising treaty in accordance with the analysis presented above. As explained above, there are two basic design options: the design as a concrete construction agreement based on the German-Swiss model, which then already contains concrete agreements on the responsibility for planning and construction and the bearing of costs (alternative 1), or the design as a basic agreement in which the further details are regulated separately in a later agreement (alternative 2).

5. Conclusion of a planning agreement between the Canton of Basel-Stadt and DREAL (administrative agreement under international law)

The planning agreement should regulate the process and content of the planning procedure(s), the organisation of the architectural competition and the preparation of the construction phase.

With regard to the financing of the planning agreement, a provisional assumption of costs by the Swiss partners could also be considered here, with subsequent offsetting against the cost-sharing ratio (approx. 60 CH/40 F) to be agreed at a later date.

6. Establishment of a joint commission for coordination

Following the German-Swiss model, the draft version of a possible agreement presented below proposes a 10-member parity group. The members are appointed by the contracting parties, but are generally at the technical level.

²⁸ https://www.ecologie.gouv.fr/contrats-plan-etat-region#scroll-nav__1 (07/12/2023)

7. Coordinated implementation of national planning and authorisation procedures

8. Construction monitoring and supervision

When regulating building supervision, it is advisable to commission an authority, ideally the authority under whose law the building tender was issued.

9. Joint acceptance

10. (Agreement on) maintenance measures

IV. Full list of all legal provisions relevant to the case ²⁹

A full list of all legal provisions relevant to the case indicating the place and date of publication of the legal texts with the correct citation both in original language and in English.

Legal provision	Text in original Language	Text in English	Reference
European Law			
Directive 2014/24/EU	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32014L0024 (04.12.2023)		Official Journal of the European Union, L 094, 28 March 2014
International Law			
Agreement between the Federal Republic of Germany and the French Republic on the construction of a railroad bridge over the Rhine at Kehl as amended on January 15, 2007	http://www.wedebruch.de/gesetze/inter/kehlbrueckeg.htm#anla (06.12.2023)		BGBl II Nr. 1, ausgegeben am 19. Januar 2007, S. 2.

²⁹For reference, see the [b-solutions: Solving Border Obstacles. A Compendium 2020-2021, p 160 - 175](#). Here is an example for a EU regulation "Regulation (EU) 2016/399 of the European Parliament and of the Council of 9 March 2016 on a Union Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code), OJ L 77, 23.3.2016, p. 1-52". Here is an example for a national law: "Act on the General Free Movement of Citizens of the Union (Freedom of Movement Act/EU), enacted on 30 July 2004 (Federal Law Gazette I, p. 1950, 1986), entered into force on 1 January 2005, last amended by Art. 4 G of 9 July 2021 (Federal Law Gazette I, p. 2467)".

<p>Verordnung der Bundesregierung zu der Vereinbarung vom 20. März / 25. April 2012 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über die Errichtung einer Grenzbrücke über den Rhein zwischen Kehl und Straßburg</p>	<p>https://dserver.bundestag.de/brd/2012/0506-12.pdf (06.12.2023).</p>		<p>Bt.-Drs. 506/12 vom 29.08.2012.</p>
<p>Agreement of June 12, 2001 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the French Republic on the construction and maintenance of border bridges over the Rhine that are not under the responsibility of the contracting parties</p>	<p>Annex 2</p>		<p>BGBl II Nr. 34, ausgegeben am 28. August 2002.</p>
<p>Art. 2 No. 1 UN-Charta</p>	<p>Art. 2 Die Organisation und ihre Mitglieder handeln im Verfolg der in Artikel 1 dargelegten Ziele nach folgenden Grundsätzen: 1. Die Organisation beruht auf dem Grundsatz der souveränen Gleichheit aller ihrer Mitglieder.</p>	<p>Art. 2 The Organization and its members shall act in pursuit of the objectives set out in Article 1 in accordance with the following principles: 1. The Organization is based on the principle of sovereign equality</p>	<p>https://unric.org/de/charta/ (04.12.2023)</p>

		of all its members.	
Vienna Convention on the Law of Treaties	1_1_1969.pdf (04.12.2023)		BGBl II Nr. 28, ausgegeben am 13. August 1985, S. 926.
Agreement between the Swiss Federal Council and the Government of the Federal Republic of Germany on the construction of a Rhine bridge between Säkingen and Stein (Aargau) dated December 16, 1976	Annex 3		
Agreement of June 8, 2005 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Swiss Federal Council, acting on behalf of the Canton of Aargau, on the construction and maintenance of a Rhine bridge between Laufenburg (Baden-Württemberg) and Laufenburg (Aargau)	Annex 4		BGBl II, 2006, p. 1137
Swiss Law			
Art. 54 Abs. 1, 2 Bundesverfassung (Federal constitution)	https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1999/404/de		BB vom 18. Dez. 1998, BRB vom 11. Aug. 1999 – AS 1999 2556;

Art. 55 Abs. 1, Abs. 3 S. 2 Bundesverfassung (Federal constitution)			BBI 1997 I 1, 1999 162 5986
Art. 56 Abs. 1 Bundesverfassung (Federal Constitution)			
Art. 184 Abs. 1, 2 Bundesverfassung (Federal Constitution)			
Art. 166 Bundesverfassung (Federal Constitution)			
Art. 2 EBG (Railway Code)	Eisenbahnunternehmen sind Unternehmen, die: a. die Infrastruktur bauen und betreiben (Infrastrukturbetreiberinnen); b. den Verkehr auf der Infrastruktur durchführen (Eisenbahnverkehrs- unternehmen).	Railroad undertakings are companies that: a. build and operate the infrastructure (infrastructure managers); b. carry out transportation on the infrastructure (rail transport companies).	German version: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1958/335_341_347/de (06.12.2023)
Art. 18 EBG (Railway Code)	(1) Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Als Änderung einer Eisenbahnanlage gilt auch der	(1) Buildings and installations that are used wholly or mainly for the construction and operation of a railroad (railroad installations) may only be constructed or modified with a planning permit. The installation of	German version: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1958/335_341_347/de (06.12.2023)

	<p>Einbau bahnfremder Bauten und Anlagen in eine Eisenbahnanlage, sofern diese weiterhin überwiegend dem Bau oder dem Betrieb der Eisenbahn dient.</p> <p>(2) Genehmigungsbehörde ist das BAV.</p> <p>(3) Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt.</p> <p>(4) Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt.</p> <p>(5) Die Plangenehmigung für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt grundsätzlich einen Sachplan nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung voraus.</p> <p>(6) Zur Eisenbahnanlage gehören auch die mit dem Bau und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen und</p>	<p>non-railway structures and facilities in a railroad installation is also deemed to be a modification of a railroad installation, provided that it continues to serve primarily for the construction or operation of the railroad.</p> <p>(2) The approval authority is the FOT.</p> <p>(3) All permits required under federal law are issued with the plan approval.</p> <p>(4) Cantonal permits and plans are not required. Cantonal law must be taken into account insofar as it does not disproportionately restrict the railroad company in the performance of its duties.</p> <p>(5) Planning approval for projects that have a significant impact on space and the environment generally requires a sectoral plan in accordance with the Federal Spatial Planning Act of June 22, 1979.</p> <p>(6) The railroad installation also includes the access facilities and installation sites</p>	
--	--	--	--

	<p>Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.</p>	<p>associated with the construction and operation, as well as the sites for the utilization and deposition of excavated and excavation material that are closely spatially and functionally related to the planned installation.</p>	
<p>Art. 18i EBG (Railway Code)</p>	<p>(1) Das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren wird angewendet bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. örtlich begrenzten Vorhaben mit wenigen, eindeutig bestimmbar Betroffenen; b. Eisenbahnanlagen, deren Änderung oder Umnutzung das äussere Erscheinungsbild nicht wesentlich verändert, keine schutzwürdigen Interessen Dritter berührt und sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirkt; c. Eisenbahnanlagen, die spätestens nach drei Jahren wieder entfernt werden. <p>(2) Detailpläne, die sich auf ein bereits genehmigtes Projekt stützen, werden im vereinfachten Verfahren genehmigt.</p>	<p>(1) The simplified planning approval procedure is used for</p> <ul style="list-style-type: none"> a. localized projects with few, clearly identifiable affected parties; b. railroad installations whose modification or change of use does not significantly alter the external appearance, does not affect the interests of third parties worthy of protection and only has a minor impact on the area and the environment; c. railroad installations that are removed after three years at the latest. <p>(2) Detailed plans based on an already approved project shall be approved in a simplified</p>	<p>German version: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1958/335_341_347/de (06.12.2023)</p>

	<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann die Aussteckung anordnen. Das Gesuch wird nicht publiziert und nicht öffentlich aufgelegt. Die Genehmigungsbehörde unterbreitet die Planvorlage den Betroffenen, soweit sie nicht vorher schriftlich ihre Einwilligung gegeben haben; deren Einsprachefrist beträgt 30 Tage. Die Genehmigungsbehörde kann bei Kantonen und Gemeinden Stellungnahmen einholen. Sie setzt dafür eine angemessene Frist.</p> <p>(4) Im Übrigen gelten die Bestimmungen für das ordentliche Verfahren. Im Zweifelsfall wird dieses durchgeführt.</p>	<p>procedure.</p> <p>(3) The approval authority may order the marking out. The application shall not be published or made public. The approval authority shall submit the draft plan to the parties concerned, unless they have given their prior written consent; their objection period shall be 30 days. The approval authority may obtain comments from the cantons and communes. It shall set a reasonable deadline for this.</p> <p>(4) In all other respects, the provisions for the ordinary procedure shall apply. In case of doubt, this procedure shall be carried out.</p>	
<p>Art. 22 IVöB (Intercantonal agreement on public procurement)</p>	<p>(1) Die Auftraggeberin nimmt Angebote, Teilnahmeanträge, Gesuche um Eintrag in ein Verzeichnis und Fragen in Deutsch, Französisch und Italienisch entgegen.</p> <p>(2) In den Fällen nach Artikel 20 kann die Auftraggeberin die Sprache oder die Sprachen der Eingaben bestimmen.</p>	<p>(1) The contracting authority shall accept tenders, requests to participate, requests for entry in a list and questions in German, French and Italian.</p> <p>(2) In the cases referred to in Article 20, the contracting authority may determine the language or languages of the submissions.</p>	<p>German version: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2020/127/de (06.12.2023)</p>

German Law			
Art. 59 (2) GG (Basic Law)	(2) Verträge, welche die politischen Beziehungen des Bundes regeln oder sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen, bedürfen der Zustimmung oder der Mitwirkung der jeweils für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes. Für Verwaltungsabkommen gelten die Vorschriften über die Bundesverwaltung entsprechend.	(2) Treaties regulating the political relations of the Confederation or relating to matters of federal legislation shall require the consent or participation of the bodies responsible for federal legislation in the form of a federal act. The provisions on the federal administration shall apply mutatis mutandis to administrative agreements.	https://www.bundestag.de/gg
French Law			
Art. L 1115-1 to 7 Code général des collectivités territoriales (General Code of Local Authorities)	https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006070633/LEGISCTA000006164470/#LEGISCTA000029212220 (06.12.2023)		French version: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006070633/LEGISCTA000006164470/#LEGISCTA000029212220 (06.12.2023)
Art. 72 French Constitution	Les collectivités territoriales de la République sont les communes, les départements, les régions, les collectivités à statut particulier et les	The territorial collectivities of the Republic are the communes, départements, régions, collectivités with special status	French version: https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI00000652757

	<p>collectivités d'outre-mer régies par l'article 74. Toute autre collectivité territoriale est créée par la loi, le cas échéant en lieu et place d'une ou de plusieurs collectivités mentionnées au présent alinéa.</p> <p>Les collectivités territoriales ont vocation à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en oeuvre à leur échelon.</p> <p>Dans les conditions prévues par la loi, ces collectivités s'administrent librement par des conseils élus et disposent d'un pouvoir réglementaire pour l'exercice de leurs compétences.</p> <p>Dans les conditions prévues par la loi organique, et sauf lorsque sont en cause les conditions essentielles d'exercice d'une liberté publique ou d'un droit constitutionnellement garanti, les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent, lorsque, selon le cas, la loi ou le règlement l'a prévu, déroger, à titre expérimental et pour un objet et une durée limités, aux dispositions législatives ou réglementaires qui régissent l'exercice de leurs compétences.</p>	<p>and overseas collectivities governed by article 74. Any other territorial collectivity is created by law, if necessary in place of one or more collectivities mentioned in the present paragraph.</p> <p>Territorial authorities are responsible for making decisions on all matters that can best be implemented at their level.</p> <p>Under the conditions laid down by law, these authorities are freely administered by elected councils and have regulatory powers to exercise their powers.</p> <p>Under the conditions laid down by organic law, and except where the essential conditions for the exercise of a public freedom or a constitutionally guaranteed right are in question, territorial authorities or their groupings may, where the law or regulations so provide, derogate, on an experimental basis and for a limited purpose and duration, from the legislative or regulatory provisions governing the exercise of their powers.</p> <p>No territorial authority may exercise guardianship over</p>	<p>9 (06.12.2023)</p>
--	---	---	---------------------------------------

	<p>Aucune collectivité territoriale ne peut exercer une tutelle sur une autre. Cependant, lorsque l'exercice d'une compétence nécessite le concours de plusieurs collectivités territoriales, la loi peut autoriser l'une d'entre elles ou un de leurs groupements à organiser les modalités de leur action commune.</p> <p>Dans les collectivités territoriales de la République, le représentant de l'Etat, représentant de chacun des membres du Gouvernement, a la charge des intérêts nationaux, du contrôle administratif et du respect des lois.</p>	<p>another. However, when the exercise of a given competence requires the cooperation of several territorial authorities, the law may authorize one of them or one of their groupings to organize the terms and conditions of their joint action.</p> <p>In the Republic's territorial communities, the State representative, representing each member of the Government, is responsible for national interests, administrative control and compliance with the law.</p>	
<p><i>Art. L111-1 Code de la voirie routière (Highway code)</i></p>	<p>Le domaine public routier comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'Etat, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées.</p> <p>L'Etat veille à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier dans son ensemble ; il veille en particulier à la sécurité, à la cohérence de l'exploitation et de l'information des usagers, à la connaissance statistique des réseaux et des trafics ainsi qu'au maintien, au développement et à la diffusion des</p>	<p>The public road domain comprises all public property owned by the State, départements and communes and used for land traffic purposes, with the exception of railroads.</p> <p>The State ensures the coherence and efficiency of the road network as a whole; in particular, it oversees safety, the coherence of operations and user information, statistical knowledge of networks and traffic, as well as the maintenance, development and dissemination of best practices.</p>	<p>French version: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031104889 (06.12.2023)</p>

	<p>règles de l'art. Sur les réseaux relevant de leur compétence, les collectivités territoriales et leurs groupements définissent conjointement avec l'Etat les programmes de recherche et de développement des savoir-faire techniques dans le domaine routier. Ils sont associés à la définition des normes et définitions techniques correspondantes, adaptées à la spécificité de chacun des réseaux. La région peut contribuer au financement des voies et des axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional et sont identifiés par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu aux articles L. 4251-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.</p>	<p>On the networks under their jurisdiction, local authorities and their groupings work with the State to define research and development programs for technical know-how in the road sector. They are involved in defining the corresponding technical standards and definitions, adapted to the specific nature of each network. The region may contribute to the financing of roads and trunk roads which, by virtue of their characteristics, constitute itineraries of regional interest and are identified by the regional plan for regional planning, sustainable development and equality provided for in articles L. 4251-1 et seq. of the general code of local authorities.</p>	
<p><i>Art. L 2410 ff. Code de la Commande publique (Public procurement code)</i></p>	<p>Les acheteurs définis au chapitre Ier qui, projetant la construction d'un ouvrage répondant aux caractéristiques mentionnées au chapitre II, envisagent la passation de marchés publics dans ce but, sont soumis en leur qualité de maîtres d'ouvrage aux</p>	<p>The purchasers defined in Chapter I who are planning to build a structure with the characteristics mentioned in Chapter II, and who intend to award public contracts for this purpose, are subject to the provisions of this book in their</p>	<p>French version: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037704431 (06.12.2023)</p>

	dispositions du présent livre.	capacity as contracting authorities.	
--	--------------------------------	---	--

V. Other aspects relevant to the case

1. Trinationality as an option

In view of the geographical structure, it would be conceivable to strive for a tri-national treaty for the state treaty, but also for subsequent tri-national project financing.

However, the advantages - possible co-financing by German partners - would have to be weighed against the potential disadvantages - procedural complexity, time delays.

2. Financing/subsidies

With regard to funding, an extended funding screening must be carried out, in which the conceivable trinationality described above must also be taken into account.

VI. References and Appendix

Annex 1: Compilation of a possible state treaty

Agreement

between the Government of the French Republic and the Swiss Federal Council, acting on behalf of the Canton of Basel-Stadt

on the construction and maintenance of a bridge over the Rhine between Basel (Switzerland, Basel-Stadt) and Huningue (France)

<p>Preamble: The Government of the French Republic and the Swiss Federal Council, acting on behalf of the Canton of Basel-Stadt guided by the desire, (...) have agreed as follows:</p>	
<p>I. General provisions</p>	
<p>Art. 1 (Subject matter of the Agreement) The agreement regulates the principles for the planning, construction and maintenance of a border bridge between Basel and Huningue at river kilometre XXX.</p>	
<p>Art. 2 Description of the bridge (...)</p>	
<p>Art. 3 Specifications for the organisation of an architectural competition</p>	
<p>Alternative 1: Specific regulations for planning and construction in Art. 4 - 8 II Provisions for planning and construction</p>	<p>Alternative 2: Design as a basic agreement: Reference to further regulation through further agreement II Provisions on further legal steps</p>
<p>Art. 4 Specifications regarding planning and construction (1) The construction of the bridge is a</p>	<p>Art. 4 Further provisions regarding further construction planning, construction work, building rights</p>

joint task of the contracting parties.

(2) The Canton of Basel-Stadt (hereinafter referred to as the "Canton") takes care of the construction work. The construction work includes planning, tendering, awarding contracts and checking the execution documents, Soil investigations, construction supervision, construction documentation, review of the invoicing of the contractual services and draft of the cost sharing in accordance with this Agreement. The competent authority of the canton shall consult with the competent authority of the other Contracting Party in good time in order to carry out the activities referred to in the second sentence; the necessary decisions shall be taken in good time. by mutual agreement within the meaning of paragraph 1.

(3) The construction of the bridge also includes work on the foundations, piers and abutments, including any work required in the riverbed.

(4) The bridge shall be constructed in accordance with the structural standards and building regulations. Subject to the reservation and precedence of the law, individual components may be the application of the provisions in force in the French Republic
The competent authorities of the contracting parties shall agree on the applicable construction standards and regulations.

(5) The bridge shall be tendered in accordance with Swiss law. The public procurement commitments entered into by Switzerland at international level shall apply to this Agreement.

(6) The canton shall also agree a warranty period of at least five years with the contractors in favour of the other contracting party; the warranty period shall commence upon acceptance of the bridge.

(7) The connection of the bridge to the

and ownership, acceptance of the bridge, financing, bearing of costs and reimbursement regulations

(1. All provisions relating to the construction programme, execution, financing, maintenance and, where appropriate, operation shall be laid down in a legal act adopted by the competent authorities or body. Depending on case and in accordance with the law applicable to the competent authorities concerned, this legal act shall take the form of a decision, a contract under public law or an agreement.

(2. That act shall in particular contain provisions on

- all technical details of the building,
- the construction, the associated facilities and the maintenance of the building.
- the name of the competent body responsible for the construction work and that of the competent body responsible for the maintenance, management and, where applicable, operation of the structure,
- the law applicable to them in each case,
- the modalities for the acquisition or provision of the land required for the construction of the building,
- ownership of the building,
- the acceptance of the building,
- the bearing of costs and the necessary reimbursement regulations,

(3. The law applicable to the construction, management, maintenance and, where appropriate, operation of the border bridge shall be that of the Contracting Party within whose jurisdiction the entity responsible for it falls. The competent Entities that are not responsible for the management, maintenance and, where applicable, operation of the structure cannot be held liable for damage caused by this structure.
be held liable.

(4) French VAT or Swiss VAT included

<p>road and the backfill of the abutments, including the construction of embankments, is the responsibility of each contracting party on its own territory.</p>	<p>in the costs shall not be taken into account in the apportionment of costs between the competent authorities in accordance with the act. Swiss VAT included in the costs shall be borne solely by the Swiss side. The French VAT included in the costs shall be borne solely by the French party.</p>
<p>Art. 5 Building rights and land acquisition (1) Each Contracting Party shall ensure that the authorisations and permits required under its legislation for the construction of the bridge are obtained in good time. (2) Each Contracting Party shall ensure, at its own expense, that the land required for the construction of the bridge is made available in good time on its territory, either permanently or temporarily. (3) Each contracting party shall carry out the surveying and marking of the required plots of land on its own territory at its own expense.</p>	
<p>Art. 6 Ownership of the bridge The property boundary runs along the centre of the bridge.</p>	
<p>Art. 7 Acceptance (1) After completion of the construction work, the bridge will be competent authorities of the Contracting Parties in the presence of the contractor. The acceptance of the bridge is carried out in recorded in a joint protocol. (2) The canton shall provide the other contracting party with a copy of the execution plans and the structural calculations free of charge in good time before acceptance. (3) The canton shall monitor the warranty periods for the bridge and also asserts warranty claims on behalf of the other contracting party.</p>	
<p>Art. 8 Responsibility for the</p>	

maintenance of the bridge

(1) The canton is responsible for maintaining the bridge.

(2) Maintenance includes upkeep, repair and renewal. This also includes winter maintenance and Cleaning.

(3) Every six years, the competent authorities shall authorities of the Contracting Parties in the presence of representatives of the competent border authorities to carry out joint inspections of the bridge and the associated installations.

For special reasons, for example in the event of unusual flooding, ice drift, ship impact or similar accidents, a joint inspection must be carried out. The joint inspections are organised by the canton, which has a report drawn up.

(4) The work in accordance with paragraphs 2 and 3 shall be carried out in agreement with between the competent authorities of the contracting parties.

(5) The costs of maintenance shall be divided equally in accordance with Article 6 and settled annually. The details of the settlement shall be regulated by the competent authorities of the contracting parties; instead of the annual settlement, a different settlement method may also be agreed.

(6) The persons responsible for maintenance and thus for the duty to maintain The authority responsible for the bridge shall indemnify the authority concerned of the other Contracting Party against claims Third party free.

Art. 9 Provisions regarding the bearing of costs and reimbursements

(1) Each contracting party shall bear half of the costs for the construction of the bridge.

(2) Swiss VAT, which is included in the costs, is not to be taken into account when allocating the costs. This is borne

<p>solely by the canton.</p> <p>(3) The Government of the French Republic shall report to the Swiss Federal Council, for the attention of the Canton, the administrative costs incurred pursuant to Article 3(2) in the amount of ten per cent of the costs attributable to it pursuant to paragraph 1, excluding Swiss VAT.</p> <p>(4) The Government of the French Republic shall report to the Swiss Federal Council, for the attention of the Canton, the the portion of the instalment payments to be borne by it, which are to the contractors as construction progresses.</p> <p>(5) The canton shall inform the Government of the French Republic two months in advance of the estimated financial requirements of the canton. for the instalment payments.</p> <p>(6) The Government of the French Republic shall reimburse the remainder of its share of the costs after final acceptance and submission of the final accounts.</p> <p>(7) All payments shall be made in euros at the exchange rate of the European Central Bank on the due date.</p> <p>(8) In the event of differences of opinion, the undisputed amounts may not be withheld.</p> <p>(9) The Government of the French Republic shall receive free of charge copies of the building contracts, order certificates and audited accounting documents.</p>	
<p>III Special regulations with regard to Switzerland as a non-member of the EU (work permits, tax and customs regulations, border clearance facilities)</p>	
<p>Art. 10 Work permit and take-back obligation³⁰</p>	

³⁰ The regulation is based on the Agreement of 29 January 2003 between the Swiss Federal Council and the Government of the Federal Republic of Germany on the construction and maintenance of a

(1) Within the framework of the Agreement of 21 June 1999 between the European Community and its Member States, of the one part, and the Swiss Confederation, of the other, on the free movement of persons, persons involved in the construction and maintenance of the bridge shall not require a labour market permit from the other contracting party.

(2) The Contracting Parties undertake to ensure that persons who have entered the territory of the other Contracting Party by virtue of this Agreement and who

a) have violated the provisions of this Agreement; or

b) are staying there illegally, at any time in accordance with the agreements made between them.

(3) Individual issues relating to the maintenance of safety and order in the construction site area of the bridge shall be settled by mutual agreement between the locally responsible border and police authorities.

(4) The provisions of this Article shall apply as long as and to the extent that no separate contractual arrangements between the Contracting Parties on the crossing of the border and the readmission of persons are in force.

Art. 11 Tax and customs provisions

(1) Deliveries of goods and other services shall be

Services provided in connection with the construction and maintenance of the bridge are subject to Swiss VAT law; no French VAT is levied on these transactions.

(2) Goods used for the construction and maintenance of the bridge and the associated border clearance facilities under this Agreement shall be exempt from import duties.

(3) The competent tax and customs

motorway bridge over the Rhine between Rheinfelden (Aargau) and Rheinfelden (Baden-Württemberg), Federal Law Gazette II 2006, p. 1134.

<p>authorities of both Contracting Parties shall communicate with each other and provide each other with all necessary information and assistance in the application of their laws and regulations within the framework of the provisions of paragraphs 1 and 2. Representatives of these authorities shall be authorised to be present on the site and on the bridge and to take there the measures provided for in their laws and regulations within the framework of the provisions of paragraphs 1 and 2.</p> <p>(4) The provisions of this Agreement shall not affect the Agreement between Switzerland and France for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and capital and for the prevention of tax fraud and tax evasion of . September 1967, as amended, or any provision replacing it.</p>	
<p>Art. 12 Border clearance facilities For border clearance, adjacent Border crossing points established on the basis of the Agreement of 28 September 1960 between Switzerland and France on adjacent border crossing points and border clearance during the journey (with final protocol and exchange of letters).</p>	
<p>IV. General organisational regulations</p>	
<p>Art. 13 Formation of a Joint Commission (1. The Contracting Parties shall establish a Joint Commission with the task:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) to discuss issues arising in connection with the implementation of this Agreement and the further arrangements under this Agreement; b) recommendations to the two governments, including on possible amendments to this Agreement and the technical arrangements; (c) recommend appropriate measures to the competent authorities to eliminate difficulties. 	

<p>(2. The Commission shall be composed of five French and five Swiss members, who may be accompanied by experts. Each Contracting Party shall designate a member of its delegation as its head. Each head of delegation may be accompanied by an expert appointed by the head of the other party. Delegation, the Commission must convene no later than two months after receipt of the request.</p>	
<p>Art. 14 Settlement of differences of opinion Differences of opinion concerning the interpretation or application of this Agreement shall be settled by the competent authorities of the Contracting Parties. Each Contracting Party may, for this purpose, use the procedures referred to in Article 10 of this Agreement to ask the Joint Commission for its opinion.</p>	
<p>Art. 15 Period of validity and amendments (1) This Agreement is concluded for an indefinite period. It can only be implemented by mutual agreement between the The provisions of this agreement may be amended, supplemented or cancelled by the contracting parties. (2) If considerable difficulties arise in the implementation of the Agreement or if the circumstances existing at the time of its conclusion change substantially, the Contracting Parties shall, at the request of a Contracting Party, negotiate an amendment to the Agreement or its cancellation and revision.</p>	
<p>Art. 16 Entry into force (1. This Agreement shall enter into force one month after the date on which the Parties have notified each other that the national conditions for entry into force have been fulfilled. are fulfilled. The date of receipt of the last notification is decisive.</p>	

<p>(2) For the purpose of opening the bridge to traffic at the earliest possible date, the provisions of this Agreement already from the day of its signing in accordance with the The respective national law is provisionally applied.</p>	
<p>Art. 17 Registration clause Registration of this Agreement with the Secretariat of the United Nations in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations shall be effected without delay after its entry into force by the Swiss contracting party. The other contracting party will be informed of the registration as soon as it has been confirmed by the United Nations Secretariat, stating the UN registration number.</p>	

**Gesetz
zu dem Abkommen vom 12. Juni 2001
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Französischen Republik
über den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken über den Rhein,
die nicht in der Baulast der Vertragsparteien liegen**

Vom 28. August 2002

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Freiburg am 12. Juni 2001 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Französischen Republik über den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken über den Rhein, die nicht in der Baulast der Vertragsparteien liegen, wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Die Bundesregierung wird ermächtigt, Notenwechsel gemäß Artikel 3 des Abkommens durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

Artikel 3

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 13 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 28. August 2002

Der Bundespräsident
Johannes Rau

Der Bundeskanzler
Gerhard Schröder

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Kurt Bodewig

Der Bundesminister des Auswärtigen
J. Fischer

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Französischen Republik
über den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken über den Rhein,
die nicht in der Baulast der Vertragsparteien liegen

Accord
entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne
et le Gouvernement de la République française
relatif à la construction et à l'entretien de ponts frontières sur le Rhin
dont les Parties contractantes n'assurent pas la maîtrise d'ouvrage

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Französischen Republik –

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne
et
le Gouvernement de la République française –

in Anbetracht des Abkommens vom 30. Januar 1953 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Französischen Republik über die festen Brücken und Fähren über den Rhein an der deutsch-französischen Grenze,

Considérant l'Accord du 30 janvier 1953 entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à la frontière franco-allemande,

in Anbetracht des Übereinkommens vom 23. Januar 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, der Regierung der Französischen Republik, der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und dem schweizerischen Bundesrat, handelnd im Namen der Kantone Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Jura, über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Gebietskörperschaften und örtlichen öffentlichen Stellen (sogenanntes Karlsruher Übereinkommen),

considérant l'Accord du 23 janvier 1996 (dit Accord de Karlsruhe), conclu entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, le Gouvernement de la République française, le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Conseil fédéral suisse, agissant au nom des cantons de Soleure, de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, d'Argovie et du Jura, sur la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales et organismes publics locaux,

in Anlehnung an die Bestimmungen des Vertrages vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Oberrheins zwischen Basel und Straßburg,

rappelant les dispositions du Traité du 27 octobre 1956, conclu entre la République fédérale d'Allemagne et la République française, relatif à l'aménagement du cours supérieur du Rhin entre Bâle et Strasbourg,

in dem Bestreben, die nachbarschaftlichen Verbindungen zu erleichtern,

animés du désir de faciliter les liaisons de voisinage,

mit dem Ziel, die Grundsätze über den Bau, die Finanzierung und die Erhaltung von Grenzbrücken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik in der Bundesrepublik Deutschland im Zuge von öffentlichen Straßen außerhalb des Netzes der Bundesfernstraßen, in der Französischen Republik im Zuge von öffentlichen Straßen außerhalb des Netzes der Autobahnen und der Nationalstraßen zu regeln –

dans le but de définir les principes relatifs à la construction, au financement et à l'entretien de ponts frontières entre la République fédérale d'Allemagne et la République française en liaison avec des voies publiques en dehors du réseau des routes fédérales de grande communication en République fédérale d'Allemagne et des autoroutes et des routes nationales en France –

sind wie folgt übereingekommen:

sont convenus des dispositions suivantes:

Artikel 1

Dieses Abkommen regelt die Grundsätze über den Bau und die Erhaltung der Grenzbrücken über den Rhein in der Bundesrepublik Deutschland im Zuge von öffentlichen Straßen außerhalb des Netzes der Bundesfernstraßen, in der Französischen Republik im Zuge von öffentlichen Straßen außerhalb des Netzes der Autobahnen und der Nationalstraßen. Es ist auf Brücken anwendbar, die nicht in der Baulast der Vertragsparteien liegen.

Article 1^{er}

Le présent Accord définit les principes relatifs à la construction et à l'entretien des ponts frontières sur le Rhin, en liaison avec des voies publiques en dehors du réseau des autoroutes et des routes nationales en France, en liaison avec des voies publiques en dehors du réseau des routes fédérales de grande communication en République fédérale d'Allemagne. Il s'applique aux ponts dont la maîtrise d'ouvrage n'est pas assurée par les Parties contractantes.

Artikel 2

Im Sinne dieses Abkommens gelten als

1. „Grenzbrücke“ eine Brücke, die die Grenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik überspannt;

Article 2

Aux fins du présent accord, on entend par:

1. Pont frontière: un pont installé sur la frontière établie entre la France et l'Allemagne;

- | | |
|---|---|
| <p>2. „öffentliche Straßen außerhalb des Netzes der Bundesfernstraßen“ in der Bundesrepublik Deutschland Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Wege;</p> <p>3. „öffentliche Straßen außerhalb des Netzes der Autobahnen und der Nationalstraßen“ in der Französischen Republik alle öffentlichen Straßen in der Baulast der Gebietskörperschaften und ihrer Zusammenschlüsse;</p> <p>4. „den Grenzbrücken zugehörige Anlagen“ die Zufahrten, Uferbefestigungen und Entwässerungs- und Beleuchtungseinrichtungen sowie die Verkehrssicherungseinrichtungen im Bereich der Grenzbrücken;</p> <p>5. „Bauausführung“ insbesondere die Erstellung der Vermessungsunterlagen, die Baugrunduntersuchung, die Planung sowie der Entwurf, die Ausschreibung, die Prüfung der Ausführungsunterlagen, die Auftragsvergabe, der Bau, die Bauüberwachung und die Prüfung der Abrechnung der vertraglichen Leistungen, die Abnahme des Bauwerks und die Arbeiten im Rahmen der Gewährleistung;</p> <p>6. „Erhaltung“ alle Arbeiten, die zur Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung der Grenzbrücken und der zugehörigen Anlagen erforderlich sind, und insbesondere alle Maßnahmen, die die ordnungsgemäße Nutzung und den entsprechenden technischen Stand der Grenzbrücken unter Wahrung der Tragfähigkeit gewährleisten, ohne die wesentlichen Abmessungen und die statischen Verhältnisse der Grenzbrücke zu verändern;</p> <p>7. „Betrieb“ alle Maßnahmen und Eingriffe im Hinblick auf die ganzjährige Gewährleistung der Verkehrssicherheit der berechtigten Benutzer unter den bestmöglichen Sicherheitsbedingungen, dies umfasst insbesondere die Reinigung des Bauwerks und den Winterdienst;</p> <p>8. „Verwaltung“ alle notwendigen Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Bewirtschaftung des Bauwerks;</p> <p>9. „zuständige Stellen“ in Übereinstimmung mit dem innerstaatlichen Recht der Vertragsparteien die Gebietskörperschaften, ihre Zusammenschlüsse insbesondere die im Karlsruher Übereinkommen vom 23. Januar 1996 vorgesehenen und alle anderen juristischen Personen mit Ausnahme der Vertragsparteien, denen die Bauausführung, die Finanzierung, die Erhaltung und gegebenenfalls der Betrieb der Grenzbrücke obliegen.</p> | <p>2. Voies publiques en dehors du réseau des routes fédérales de grande communication: en République fédérale d'Allemagne, les routes à la charge des Länder, des circonscriptions, des communes et tout autre chemin public;</p> <p>3. Voies publiques en dehors du réseau des autoroutes et routes nationales: en France, toutes les voies publiques à la charge des collectivités territoriales et de leurs groupements;</p> <p>4. Équipements annexes des ponts frontières: les voies d'accès, les défenses de rives ainsi que les dispositifs de drainage et d'éclairage et les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation dans le secteur des ponts frontières;</p> <p>5. Travaux de construction: notamment les opérations foncières et topographiques, les expertises techniques, les études de conception, le projet, l'appel d'offres, la vérification des cahiers des charges, la passation des marchés, la construction, la surveillance des travaux de construction et le contrôle des décomptes des prestations contractuelles, la réception de l'ouvrage et les travaux exécutés au titre de la garantie;</p> <p>6. Entretien: tous les travaux nécessaires à la maintenance, à la remise en état et à la réparation des ponts frontières et des équipements annexes, et notamment toutes les opérations garantissant une utilisation normale des ponts frontières et leur maintien dans un bon état technique, conformément à la capacité de charge, sans modification importante de leurs dimensions constitutives et de leurs caractéristiques statiques;</p> <p>7. Exploitation: toutes mesures et interventions visant à assurer la circulation sur l'ouvrage des usagers autorisés tout au long de l'année et dans les meilleures conditions de sécurité, ce qui inclut notamment le nettoyage et le service hivernal;</p> <p>8. Gestion administrative: toutes mesures nécessaires pour l'exploitation réglementaire de l'ouvrage;</p> <p>9. Instances compétentes: conformément aux législations nationales des Parties contractantes, les collectivités territoriales, leurs groupements, notamment ceux prévus par l'Accord de Karlsruhe du 23 janvier 1996, et toutes personnes morales autres que les Parties contractantes, chargées d'assurer les travaux de construction, le financement, l'entretien et, le cas échéant, l'exploitation du pont frontière.</p> |
|---|---|

Artikel 3

Die Errichtung einer Grenzbrücke gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens wird durch eine Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien gebilligt, welche die Form eines Notenwechsels haben kann.

Artikel 4

(1) Sämtliche Bestimmungen bezüglich des Bauprogramms, der Bauausführung, der Finanzierung, der Erhaltung und gegebenenfalls des Betriebs werden in einem Rechtsakt der zuständigen Stellen oder der zuständigen Stelle festgelegt. Je nach Fall und nach Maßgabe des für die betroffenen zuständigen Stellen geltenden Rechts hat dieser Rechtsakt die Form eines Beschlusses, eines öffentlich-rechtlichen Vertrages oder einer Vereinbarung.

(2) Dieser Rechtsakt enthält insbesondere Bestimmungen über

- die Bezeichnung der zuständigen Stelle, der die Bauausführung obliegt,
- die Bezeichnung der zuständigen Stelle, die mit der Erhaltung, Verwaltung und gegebenenfalls dem Betrieb des Bauwerks beauftragt ist,
- das auf ihn anwendbare Recht,
- die Modalitäten für den Erwerb oder die Bereitstellung der für die Ausführung des Bauwerks notwendigen Grundstücke,

Article 3

La construction d'un pont frontière selon les dispositions du présent Accord est autorisée par un accord entre les Parties contractantes. Cet accord peut prendre la forme d'un échange de notes.

Article 4

(1) Toutes les dispositions concernant le programme, les travaux de construction, le financement, l'entretien et, le cas échéant, l'exploitation sont prévues par un acte juridique adopté par la ou les instances compétentes concernées. Selon le cas et conformément au droit applicable aux instances compétentes concernées, cet acte juridique prend la forme d'une délibération, d'une convention ou d'un contrat.

(2) Cet acte juridique contient notamment les dispositions concernant:

- le nom de l'instance compétente qui assure la maîtrise d'ouvrage,
- le nom de l'instance compétente chargée de la gestion administrative, de l'entretien et, le cas échéant, de l'exploitation de l'ouvrage,
- le droit qui lui est applicable,
- les modalités d'acquisition ou de mise à disposition des terrains nécessaires à la construction de l'ouvrage,

- sämtliche technischen Angaben des Bauwerks,
- die Finanzierung,
- das Eigentum am Bauwerk,
- die Bauausführung, die zugehörigen Anlagen und die Erhaltung des Bauwerks.

(3) Unbeschadet der Artikel 8 und 9 dieses Abkommens bestimmt sich das auf den Bau, die Verwaltung, die Erhaltung und gegebenenfalls den Betrieb der Grenzbrücke anzuwendende Recht nach dem Recht der Vertragspartei, in deren Zuständigkeitsbereich die damit beauftragte Stelle fällt. Die zuständigen Stellen, die nicht mit der Verwaltung, Erhaltung und gegebenenfalls dem Betrieb des Bauwerks beauftragt sind, können für Schäden, die aufgrund dieses Bauwerks eingetreten sind, nicht haftbar gemacht werden.

(4) Bei der Aufteilung der Kosten zwischen den zuständigen Stellen gemäß des Rechtsaktes bleibt die deutsche Umsatzsteuer oder die französische Mehrwertsteuer, die in den Kosten enthalten ist, unberücksichtigt. Die in den Kosten enthaltene deutsche Umsatzsteuer wird allein von der deutschen Seite getragen. Die in den Kosten enthaltene französische Mehrwertsteuer wird allein von der französischen Seite getragen.

Artikel 5

(1) Für jedes Bauvorhaben einer Grenzbrücke bilden die zuständigen Stellen eine deutsch-französische Arbeitsgruppe.

(2) Die Arbeitsgruppe hat eine beratende Aufgabe bei Fragen, die sich hinsichtlich der Finanzierung, der Bauausführung, der dazugehörigen Anlagen und der Erhaltung der Grenzbrücke ergeben. Sie unterbreitet den zuständigen Stellen Vorschläge insbesondere zu

- dem Standort, den Abmessungen und den Merkmalen der Grenzbrücke,
- der Bauausführung,
- den Zahlungen und den Zahlungsbedingungen,
- den Grundsätzen für die Erhaltung des Bauwerks und der zugehörigen Anlagen.

(3) Die zuständigen Stellen sind verpflichtet, der Arbeitsgruppe die notwendigen Unterlagen vorzulegen, um die Vorschläge der Arbeitsgruppe vorzubereiten.

(4) Die Arbeitsgruppe kann zu den Sitzungen Experten einladen.

(5) Die Arbeitsgruppe macht ihre Vorschläge grundsätzlich im gegenseitigen Einvernehmen. Falls abweichende Meinungen auftreten, werden sie den zuständigen Stellen mitgeteilt.

Artikel 6

Die vorhandenen technischen Unterlagen für den Bau der Grenzbrücke werden der jeweils zuständigen Stelle durch die nicht bauausführende zuständige Stelle kostenlos zur Verfügung gestellt, insbesondere geodätische Vermessungsunterlagen und Baugrunduntersuchungen.

Artikel 7

Die Oberheinkonferenz ist durch die zuständigen Stellen über das jeweilige Brückenbauvorhaben zu unterrichten.

Artikel 8

(1) Die beim Bau, der Erhaltung, dem Betrieb und der Kontrolle der Grenzbrücken beteiligten Staatsangehörigen der Vertragsparteien wie auch alle anderen an den vorgenannten Tätigkeiten beteiligten Personen, die weder in der Bundesrepublik Deutsch-

- toutes les caractéristiques techniques de l'ouvrage,
- le financement,
- la propriété de l'ouvrage,
- les travaux de construction, les équipements annexes et l'entretien de l'ouvrage.

(3) Sans préjudice des articles 8 et 9 du présent Accord, le droit applicable à la construction, à la gestion administrative, à l'entretien et, le cas échéant, à l'exploitation du pont frontière est celui de la Partie contractante dont relève l'instance compétente qui en est chargée. La responsabilité des instances compétentes qui ne sont pas chargées de la gestion, de l'entretien ou, le cas échéant, de l'exploitation de l'ouvrage ne saurait être engagée à raison des dommages survenus du fait de cet ouvrage.

(4) Pour la ventilation des coûts entre les instances compétentes conformément à l'acte juridique, il n'y a pas lieu de tenir compte de la taxe allemande sur le chiffre d'affaires ou de la taxe française sur la valeur ajoutée, comprise dans les coûts. La taxe allemande sur le chiffre d'affaires comprise dans les coûts est seulement supportée par l'instance allemande compétente. La taxe française sur la valeur ajoutée comprise dans les coûts est seulement supportée par l'instance française compétente.

Article 5

(1) Pour chaque projet de construction d'un pont frontière, les instances compétentes créent un groupe de travail franco-allemand.

(2) Le groupe de travail exerce un rôle consultatif quant aux questions de financement, de travaux de construction, d'équipements annexes et d'entretien du pont frontière. Il soumet des propositions aux instances compétentes, notamment en ce qui concerne:

- l'emplacement, les dimensions et les caractéristiques du pont frontière,
- les travaux de construction,
- les paiements et les conditions de paiement,
- les principes relatifs à l'entretien de l'ouvrage et des équipements annexes.

(3) Les instances compétentes sont tenues de fournir au groupe de travail les documents nécessaires à la préparation des propositions du groupe de travail.

(4) Le groupe de travail peut inviter des experts à participer aux réunions.

(5) En principe, le groupe de travail formule ses propositions d'un commun accord. Si des propositions divergentes apparaissent au sein du groupe de travail, elles sont présentées aux instances compétentes.

Article 6

Le dossier technique existant relatif à la construction du pont frontière est mis gratuitement à la disposition des instances compétentes par le maître d'ouvrage, et en particulier les relevés topographiques et les expertises relatives aux terrains.

Article 7

La Conférence du Rhin supérieur doit être informée par les instances compétentes de chacun des projets de construction de pont.

Article 8

(1) Les ressortissants des Parties contractantes participant à la construction, à l'entretien, à l'exploitation et au contrôle des ponts frontières, ainsi que toutes les autres personnes participant aux opérations susmentionnées, qui ne sont soumis à

land noch in der Französischen Republik noch in einem der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraumes der Visumpflicht unterliegen, dürfen zur Wahrnehmung der Aufgaben nach diesem Abkommen die Staatsgrenze im Bereich der Grenzbrücken und der Baustellen überschreiten und sich auf dem Teil der Grenzbrücken und der Baustellen aufhalten, der auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei liegt, ohne dass sie dafür einer Aufenthaltsgenehmigung bedürfen, wenn sie ein gültiges und von den Vertragsparteien anerkanntes Dokument mit sich führen, das zum Überschreiten der Staatsgrenze berechtigt. Staatsangehörige anderer Staaten dürfen zur Wahrnehmung der oben genannten Aufgaben die Staatsgrenze im Bereich der Grenzbrücken und der Baustellen überschreiten und sich auf dem Teil der Grenzbrücken und der Baustellen aufhalten, der auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei liegt, wenn sie die nach dem Recht der betreffenden Vertragsparteien erforderlichen Dokumente und Erlaubnisse mit sich führen.

(2) Die beim Bau einer Grenzbrücke beschäftigten Personen unterliegen den deutschen Rechtsvorschriften über die Erteilung einer Arbeitsgenehmigung an ausländische Arbeitnehmer, wenn einer zuständigen deutschen Stelle die Bauausführung obliegt; sie unterliegen den französischen Rechtsvorschriften über die Erteilung einer Arbeitsgenehmigung an ausländische Arbeitnehmer, wenn einer zuständigen französischen Stelle die Bauausführung obliegt. Das gilt unabhängig davon, ob die Arbeiten im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland oder im Hoheitsgebiet der Französischen Republik ausgeführt werden. Personen, welche mit der Erhaltung und dem Betrieb von Grenzbrücken beauftragt sind, insbesondere mit den damit zusammenhängenden Planungen und Kontrollen, benötigen keine Arbeitsgenehmigung des anderen Staates, den sie nach Absatz 1 berechtigt betreten dürfen.

(3) Die Vertragsparteien verpflichten sich, Personen, die aufgrund dieses Abkommens in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelangt sind und dabei die Bestimmungen dieses Abkommens verletzt haben oder sich dort rechtswidrig aufhalten, jederzeit formlos zurückzunehmen.

Artikel 9

(1) Der Anwendungsbereich der innerstaatlich geltenden Rechtsvorschriften über die indirekten Steuern auf Lieferungen von Gegenständen und auf Dienstleistungen sowie auf den innergemeinschaftlichen Erwerb und die Einfuhr von Gegenständen, die für den Bau, die Erhaltung oder den Betrieb einschließlich des Winterdienstes und der laufenden Reinigung der Rheinbrücke bestimmt sind, reicht jeweils bis zur Mitte der Grenzbrücke.

(2) Die zuständigen Steuer- und Zollbehörden der Vertragsstaaten verständigen sich und leisten einander jede notwendige Information und Unterstützung bei der Anwendung ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften im Rahmen der Bestimmungen des Absatzes 1. Vertreter dieser Behörden sind berechtigt, sich auf den Baustellen und Grenzbrücken aufzuhalten und dort die Maßnahmen im Rahmen der Bestimmungen des Absatzes 1 zu treffen, die in ihren Rechts- und Verwaltungsvorschriften vorgesehen sind.

(3) Dieses Abkommen berührt nicht die Anwendung des Abkommens vom 21. Juli 1959 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik zur Vermeidung der Doppelbesteuerungen und über gegenseitige Amts- und Rechtshilfe auf dem Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen sowie der Gewerbesteuern und der Grundsteuern in der Fassung des Revisionsprotokolls vom 9. Juni 1969 und des Zusatzabkommens vom 28. September 1989 unter Berücksichtigung möglicher späterer Änderungen.

l'obligation de visa ni en République fédérale d'Allemagne, ni en France, ni dans l'un des États membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, sont autorisés à franchir la frontière dans la zone des ponts frontières et des chantiers, pour s'acquitter des tâches qui leur sont imparties aux termes du présent Accord et à séjourner sur la portion des ponts frontières et des chantiers se trouvant sur le territoire national de l'autre Partie contractante, sans avoir besoin à cet effet d'un permis de séjour, s'ils sont porteurs d'un document d'identité en cours de validité, reconnu par les Parties contractantes, les autorisant à franchir la frontière. Les ressortissants des autres États sont autorisés à franchir la frontière dans la zone des ponts frontières et des chantiers, pour s'acquitter des tâches susmentionnées, et à séjourner sur la portion des ponts frontières et des chantiers se trouvant sur le territoire national de l'autre Partie contractante, à condition d'être porteurs des documents et permis requis aux termes des législations des Parties contractantes concernées.

(2) Les personnes employées à la construction d'un pont frontière sont soumises aux lois et règlements allemands en matière de délivrance de permis de travail à des travailleurs étrangers si l'exécution des travaux de construction incombe à une instance compétente allemande. Elles sont soumises aux lois et règlements français en matière de délivrance de permis de travail à des travailleurs étrangers si l'exécution des travaux de construction incombe à une instance compétente française. Cette disposition est applicable, que les travaux soient exécutés sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne ou sur le territoire de la République française. Une fois le pont achevé, les personnes chargées de son entretien, de son exploitation, notamment celles chargées des contrôles techniques nécessaires et de la planification des tâches, et autorisées à entrer sur le territoire d'une des Parties contractantes aux termes des dispositions du paragraphe premier du présent article n'ont pas besoin, à cet effet, d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes de la Partie contractante concernée.

(3) Les Parties contractantes s'engagent à réadmettre à tout moment, sans aucune formalité, les personnes qui, du fait du présent Accord, seraient parvenues sur le territoire de l'autre Partie contractante en violation des dispositions du présent Accord ou qui y séjournent de manière illégale.

Article 9

(1) Pour l'application des dispositions relatives aux impôts indirects sur les livraisons de matériel et les services, ainsi que sur les acquisitions intracommunautaires et sur l'importation d'objets destinés à la construction, à l'entretien ou à l'exploitation, y compris le service d'entretien d'hiver et le nettoyage courant du pont sur le Rhin, le milieu du pont frontière est réputé limite territoriale au sens du présent Accord.

(2) Les administrations fiscales et douanières compétentes des États contractants se concertent et se transmettent toutes informations et s'apportent tout soutien nécessaire à l'application de leurs dispositions internes dans le cadre des dispositions du paragraphe 1. Les représentants de ces administrations sont habilités à séjourner sur les chantiers et les ponts frontières et à y prendre dans le cadre des dispositions du paragraphe 1 les mesures prévues par leurs droits internes.

(3) Le présent Accord est sans préjudice de la Convention du 21 juillet 1959, conclue entre la République française et la République fédérale d'Allemagne en vue d'éviter les doubles impositions et d'établir des règles d'assistance administrative et juridique réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune ainsi qu'en matière de contributions des patentes et de contributions foncières (ensemble un protocole et un échange de lettres) telle que modifiée par des avenants du 9 juin 1969 et du 28 septembre 1989 et compte tenu des avenants ultérieurs éventuels amendant cette convention.

Artikel 10

Die Übermittlung von personenbezogenen Daten im Rahmen der Anwendung dieses Abkommens erfolgt nach Maßgabe der Bestimmungen des Anhangs, der Teil des Abkommens ist.

Article 10

Les communications de données à caractère personnel auxquelles pourra donner lieu l'application du présent Accord sont soumises aux dispositions prévues par une annexe au présent Accord, qui fait partie intégrante dudit Accord.

Artikel 11

Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden auf diplomatischem Wege gelöst.

Article 11

Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent Accord sont réglés par voie diplomatique.

Artikel 12

Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Article 12

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée.

Artikel 13

Die Vertragsparteien notifizieren einander, dass die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten dieses Abkommens erfüllt sind, das am ersten Tag des zweiten Monats nach Eingang der letzten Notifikation in Kraft tritt.

Article 13

Chacune des Parties contractantes notifie à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

Geschehen zu Freiburg im Breisgau am 12. Juni 2001 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Fait à Fribourg-en-Brisgau, le 12 juin 2001, en deux exemplaires originaux, chacun en langues allemande et française, les deux textes faisant également foi.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne
J. Fischer

Für die Regierung der Französischen Republik
Pour le Gouvernement de la République française
Hubert Védrine

**Abkommen
zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der
Regierung der Bundesrepublik Deutschland über
den Bau einer Rheinbrücke zwischen Säckingen
und Stein (Aargau)**

Vom 16. Dezember 1976

*Der Schweizerische Bundesrat,
im Namen des Kantons Aargau, und
die Regierung der Bundesrepublik Deutschland,*

von dem Wunsch geleitet, die Strassenverbindungen zwischen beiden Ländern zu verbessern, sind wie folgt übereingekommen:

Art. 1

¹ Zwischen Säckingen und Stein wird bei Fluss-km 39 + 100 (nach deutscher Kilometrierung) im Zuge der neuen Bundesstrasse 518 eine Grenzbrücke über den Rhein auf deutschem und schweizerischem Gebiet zur Verbindung der Bundesstrasse 34 und der Kantonsstrasse 293 gebaut. Vertrags-gegenstand

² Die Begrenzung des Vorhabens, soweit es Gegenstand dieses Abkommens ist, ist im Lageplan des Kantons Aargau vom 23. Oktober 1975 Nr. 1507/15 B eingezeichnet. Die Brücke liegt bei Bau-km 1.438.00 (Überbaumitte) und reicht bis einschliesslich nördlichem Widerlager auf deutschem Hoheitsgebiet und südlichem Widerlager auf schweizerischem Hoheitsgebiet.

Art. 2

¹ Die Vertragsparteien führen den Bau der Grenzbrücke gemeinsam aus. Bauausführung

² Die Arbeiten umfassen innerhalb der Begrenzung nach Art. 1 Abs. 2 den Bau der Brücke mit Pfeilern, Widerlagern und Flügelmauern einschliesslich der Arbeiten, die im Flussbett durch den Brückenbau erforderlich werden.

³ Die Planung wird vom Kanton Aargau im Einvernehmen mit der zuständigen deutschen Verwaltung aufgestellt. Für die Brücke gelten die

AGS Bd. 9 S. 395

750.100 Rheinbrücke Säckingen–Stein (Aargau)

schweizerischen Normen, zusätzlich die deutschen DIN-Normen für Stahl- und Stahlverbundbrücken sowie DIN 1072 (Brückenklasse 60).

⁴ Der Kanton Aargau schreibt das Vorhaben öffentlich für deutsche und schweizerische Firmen aus. Die Ausschreibung wird auch im Bundesanzeiger bekannt gemacht. Die Angebote werden in Anwesenheit eines Vertreters der zuständigen deutschen Verwaltung eröffnet. Die zuständigen Verwaltungen beider Vertragsparteien entscheiden gemeinsam über das weitere Vorgehen bei der Vergabe und der Bauausführung (baureife Planung, Bau- und Garantieüberwachung, Bauabrechnung, Kostenerstattung).

⁵ Die bauausführende Vertragspartei vereinbart zu Gunsten der anderen Vertragspartei mit dem von ihr beauftragten Bauunternehmer eine Gewährleistungsfrist von 5 Jahren, gerechnet vom Zeitpunkt der gemeinsamen Abnahme des Brückenbauwerks.

⁶ Die zuständigen Verwaltungen beider Vertragsparteien nehmen das Bauwerk gemeinsam ab. Die bauausführende Vertragspartei übergibt zu diesem Zweck rechtzeitig der anderen Vertragspartei einen Satz lichtpausfähiger Abrechnungspläne (Ausführungspläne) und die statischen Berechnungen.

⁷ Die weitere Anbindung an die Strassen und Gehwege sowie die Einschüttung der Widerlager einschliesslich der Nebenarbeiten (wie Anlage der Böschungen, Entwässerungen) obliegen jeder Vertragspartei auf ihrem Gebiet.

Art. 3

Baumumfang

¹ Für die Brücke gelten folgende Festlegungen:

- eine Gesamtstützweite von 244 m,
- eine zweistreifige Fahrbahn in einer Breite von 8,50 m,
- eine trompetenförmige Aufweitung für einen Linksabbiegestreifen auf schweizerischer Seite,
- zwei Gehwege in einer Nutzbreite von je 2 m,
- eine Längsneigung in Richtung Bundesrepublik Deutschland mit 2,400 v.H.,
- eine Querneigung der Fahrbahn mit Dachprofil und der Gehwege mit 2 v.H.,
- eine Personenunterführung auf schweizerischer Seite, die durch schleifenförmige Rampen mit den Brückengehwegen verbunden ist.

² Bei der Bauausführung notwendig werdende Abweichungen bedürfen des Einvernehmens der zuständigen Verwaltungen beider Vertragsparteien.

Art. 4

Eigentum

¹ Die Eigentumsgrenze verläuft in der Mitte der Brücke.

² Als Mitte der Brücke gilt die Mitte der Stromüberbauten, gemessen in Brückenachse zwischen den Überbauten auf den Widerlagern.

Art. 5

¹ Jede Vertragspartei trägt die Hälfte der Kosten.

Kosten

² Die Kosten setzen sich zusammen aus den Aufwendungen für

- Projekt, Projektprüfung und Bauleitung;
- Baugrunduntersuchungen;
- den Bau der Brücke einschliesslich Dichtung und Belag;
- die Installation der Fahrbahnbeleuchtung, sofern für deren Erstellung die innerstaatlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

³ Der Grunderwerb obliegt der Bundesrepublik Deutschland auf ihrem Hoheitsgebiet, dem Kanton Aargau auf schweizerischem Hoheitsgebiet.

Art. 6

¹ Die bauliche Unterhaltung, die Änderung und die Erneuerung der Grenzbrücke obliegen jeder Vertragspartei bis zur Brückenmitte auf eigene Kosten; dasselbe gilt für Reinigung und den Winterdienst.

Unterhaltung,
Verkehrssicherung

² Änderungen und Erneuerungen werden zwischen den zuständigen Verwaltungen der Vertragsparteien im gegenseitigen Einvernehmen geplant.

³ Brückenkontrollen und Unterhaltungsarbeiten werden aufeinander abgestimmt und, sofern Dritte einzuschalten sind, möglichst gemeinsam durchgeführt.

⁴ Das Land Baden-Württemberg kann den Kanton Aargau mit seiner Zustimmung beauftragen, die Obliegenheiten nach Absatz 1 für den deutschen Teil der Grenzbrücke und der Strasse bis zur Grenzabfertigungsanlage zu übernehmen. In gleicher Weise kann der Kanton Aargau das Land Baden-Württemberg für den schweizerischen Teil der Grenzbrücke beauftragen.

⁵ Die innerstaatlichen Vorschriften über die Haftung gegenüber Dritten aus Verletzung der Verkehrssicherungspflicht einschliesslich der Reinigung und der Winterdienstes bleiben unberührt.

Art. 7

Dieses Abkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Schweizerischen Bundesrat innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Berlinklausel

750.100 Rheinbrücke Säkingen–Stein (Aargau)

Art. 8

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Bundesrepublik Deutschland einander notifiziert haben, dass die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind.

Geschehen zu Bern, am 16. Dezember 1976

Für den
Schweizerischen Bundesrat
DIEZ

Für die
Regierung der Bundesrepublik
Deutschland
DIESEL

In Kraft getreten am 28. März 1977

Gesetz
zu dem Abkommen vom 8. Juni 2005
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und dem Schweizerischen Bundesrat,
handelnd im Namen des Kantons Aargau,
über Bau und Erhaltung einer Rheinbrücke
zwischen Laufenburg (Baden-Württemberg) und Laufenburg (Aargau)

Vom 2. Dezember 2006

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bern am 8. Juni 2005 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Schweizerischen Bundesrat, handelnd im Namen des Kantons Aargau, über Bau und Erhaltung einer Rheinbrücke zwischen Laufenburg (Baden-Württemberg) und Laufenburg (Aargau) wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 15 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

—————

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 2. Dezember 2006

Der Bundespräsident
Horst Köhler

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
W. Tiefensee

Der Bundesminister des Auswärtigen
Steinmeier

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und dem Schweizerischen Bundesrat,
handelnd im Namen des Kantons Aargau,
über Bau und Erhaltung einer Rheinbrücke
zwischen Laufenburg (Baden-Württemberg) und Laufenburg (Aargau)

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
 und
 der Schweizerische Bundesrat,
 handelnd im Namen des Kantons Aargau –

von dem Wunsch geleitet, die Straßenverbindungen zwischen beiden Staaten zu verbessern und den Durchgangsverkehr durch ihr Hoheitsgebiet zu erleichtern –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Gegenstand des Abkommens

(1) Zwischen Laufenburg (Baden-Württemberg) und Laufenburg (Aargau) wird bei Strom-km 115,98 (Schweiz) eine Grenzbrücke, im Folgenden „Brücke“ genannt, über den Rhein auf deutschem und auf schweizerischem Hoheitsgebiet zur Verbindung der Bundesstraße B 34 und der Kantonsstraße K 130 gebaut.

(2) Die Brücke wurde im Jahre 2004 fertig gestellt.

(3) Die Vertragsparteien werden nach Möglichkeit zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der Brücke die auf ihrem Hoheitsgebiet liegende Verbindung zur Bundesstraße B 34 und zur Kantonsstraße K 130 erstellt haben.

(4) Die Nutzung der alten Rheinbrücke zwischen den beiden Städten Laufenburg (Baden-Württemberg und Aargau) durch den motorisierten Individualverkehr wird in einer separaten Vereinbarung zwischen der Stadt Laufenburg/Baden, der Stadt Laufenburg/Aargau, dem Land Baden-Württemberg und dem Regierungsrat des Kantons Aargau geregelt.

Artikel 2

Beschreibung der Brücke

(1) Für die Brücke gelten folgende Festlegungen:

- a) Die Brücke besteht aus 3 Brückenfeldern mit einer Gesamtlänge von 228,2 Metern.
- b) Das mittlere Brückenfeld mit einer Länge von 95 Metern gestattet ein schiffbares Lichtraumprofil von 80 Metern Breite in der Stromachse und von 7,00 Metern über dem höchsten schiffbaren Wasserstand.
- c) Der Querschnitt ist als Kastenträger ausgebildet. Die Gesamtbreite beträgt 11,25 Meter. Im Bereich der Kanzeln über den Stützen wird die Breite auf 15,25 Meter aufgeweitet. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 Meter (zweimal 3,25 Meter). Die beiden Gehwege haben eine Breite von 2 Metern beziehungsweise 1,75 Metern.
- d) Die Brücke liegt bei Bau-km 0 + 494,5 (Überbaumitte) und reicht bis einschließlich nördlichem Widerlager auf deutschem Hoheitsgebiet und südlichem Widerlager auf schweizerischem Hoheitsgebiet.

(2) Bei der Bauausführung notwendig werdende Abweichungen von den Festlegungen nach Absatz 1 erfolgen einvernehmlich zwischen den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien.

Artikel 3

Bauausführung

(1) Der Bau der Brücke ist eine gemeinsame Aufgabe der Vertragsparteien.

(2) Der Kanton Aargau (im Folgenden „Kanton“ genannt) übernimmt die Bauausführung. Zur Bauausführung gehören Planung, Ausschreibung, Auftragsvergabe, Prüfung der Ausführungsunterlagen, Baugrunduntersuchungen, Bauüberwachung, Baudokumentation, Prüfung der Abrechnung der vertraglichen Leistungen und Entwurf der Kostenteilung nach Maßgabe dieses Abkommens. Die zuständige Behörde des Kantons setzt sich für die Durchführung der in Satz 2 genannten Tätigkeiten rechtzeitig mit der zuständigen Behörde der anderen Vertragspartei ins Benehmen; die erforderlichen Entscheidungen werden einvernehmlich im Sinne der Bestimmung des Absatzes 1 getroffen.

(3) Zum Bau der Brücke gehören auch die Arbeiten an den Gründungen, Pfeilern und Widerlagern einschließlich der im Flussbett erforderlich werdenden Arbeiten.

(4) Die Brücke wird nach den in der Schweiz geltenden bautechnischen Normen und Vorschriften des Bauwesens geplant, ausgeführt und abgenommen. Unter Beachtung des Vorbehaltes und des Vorrangs des Gesetzes kann für einzelne Bauteile die Anwendung von in der Bundesrepublik Deutschland geltenden bautechnischen Normen und Vorschriften durch die zuständigen Behörden der Vertragsparteien vereinbart werden.

(5) Die Brücke wird nach schweizerischem Recht ausgeschrieben. Die von der Schweiz auf internationaler Ebene eingegangenen Verpflichtungen im öffentlichen Beschaffungswesen finden auf dieses Abkommen Anwendung.

(6) Der Kanton vereinbart mit den Auftragnehmern auch zugunsten der anderen Vertragspartei eine Gewährleistungsfrist von mindestens fünf Jahren; die Gewährleistungsfrist beginnt mit der erfolgten Abnahme der Brücke.

(7) Die Anbindung der Brücke an die Straße sowie die Einschüttung der Widerlager einschließlich der Anlage von Böschungen obliegt jeder Vertragspartei auf ihrem Hoheitsgebiet.

Artikel 4

Baurecht und Grunderwerb

(1) Jede Vertragspartei sorgt dafür, dass die nach ihren Rechtsvorschriften zum Bau der Brücke erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse rechtzeitig vorliegen.

(2) Jede Vertragspartei sorgt auf eigene Kosten dafür, dass auf ihrem Hoheitsgebiet die für den Bau der Brücke dauernd oder zeitweilig erforderlichen Grundstücke rechtzeitig zur Verfügung stehen.

(3) Die Vermessung und die Vermarkung der benötigten Grundstücke führt jede Vertragspartei auf eigene Kosten auf ihrem Hoheitsgebiet durch.

Artikel 5

Abnahme

(1) Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Brücke von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien in Anwesenheit der Auftragnehmer abgenommen. Die Abnahme der Brücke wird in einem gemeinsamen Protokoll festgehalten.

(2) Der Kanton übergibt der anderen Vertragspartei rechtzeitig vor der Abnahme kostenfrei eine Ausfertigung der Ausführungspläne und der statischen Berechnungen.

(3) Der Kanton überwacht die Gewährleistungsfristen für die Brücke und macht Gewährleistungsansprüche auch im Namen der anderen Vertragspartei geltend.

Artikel 6

Kosten

(1) Jede Vertragspartei trägt die Hälfte der Kosten für den Bau der Brücke.

(2) Bei der Aufteilung der Kosten ist die schweizerische Mehrwertsteuer, die in den Kosten enthalten ist, nicht zu berücksichtigen. Diese wird allein vom Kanton getragen.

(3) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erstattet dem Schweizerischen Bundesrat zu Händen des Kantons die gemäß Artikel 3 Absatz 2 entstehenden Verwaltungskosten in Höhe von zehn vom Hundert der nach Absatz 1 auf ihn entfallenden Kosten ohne schweizerische Mehrwertsteuer.

Artikel 7

Erstattungsleistungen

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erstattet dem Schweizerischen Bundesrat zu Händen des Kantons den von ihr zu tragenden Anteil der Abschlagszahlungen, die entsprechend dem Baufortschritt an die Auftragnehmer geleistet werden.

(2) Der Kanton wird der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zwei Monate im Voraus den geschätzten Finanzbedarf für die Abschlagszahlungen mitteilen.

(3) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erstattet den Rest ihres Kostenanteils nach Schlussabnahme und Vorlage der Schlussabrechnung.

(4) Alle Zahlungen erfolgen in Euro zum Kurs der Europäischen Zentralbank am Fälligkeitstermin.

(5) Bei Meinungsverschiedenheiten dürfen die unstreitigen Beträge nicht zurückbehalten werden.

(6) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erhält kostenlos Zweitstücke der Bauverträge, Bestellkunden und geprüften Abrechnungsunterlagen.

Artikel 8

Erhaltung

(1) Der Kanton übernimmt die Erhaltung der Brücke.

(2) Die Erhaltung umfasst Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung. Hierzu gehören ferner der Winterdienst und die Reinigung.

(3) Im Abstand von jeweils sechs Jahren haben die zuständigen Behörden der Vertragsparteien im Beisein von Vertretern der zuständigen Grenzbehörden an der Brücke und den zugehörigen Anlagen gemeinsame Zustandskontrollen durchzuführen. Aus besonderem Anlass, zum Beispiel bei ungewöhnlichem Hochwasser, Eisgang, Schiffsstoß oder ähnlichen Unfällen, muss eine gemeinsame Zustandskontrolle durchgeführt

werden. Die gemeinsamen Zustandskontrollen werden vom Kanton veranlasst; er lässt eine Niederschrift anfertigen.

(4) Die Arbeiten nach den Absätzen 2 und 3 werden im Einvernehmen zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien durchgeführt.

(5) Die Kosten für die Erhaltung werden in entsprechender Anwendung von Artikel 6 hälftig geteilt und jährlich abgerechnet. Die Einzelheiten der Abrechnung regeln die zuständigen Behörden der Vertragsparteien; anstatt der jährlichen Abrechnung kann auch ein anderer Abrechnungsmodus vereinbart werden.

(6) Die für die Erhaltung und damit für die Verkehrssicherungspflicht der Brücke verantwortliche Behörde stellt die betroffene Behörde der anderen Vertragspartei von Ansprüchen Dritter frei.

Artikel 9

Arbeitsgenehmigung und Rücknahmepflicht

Es gelten die Bestimmungen des Artikels 9 des Abkommens vom 29. Januar 2003 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Schweizerischen Bundesrat über Bau und Erhaltung einer Autobahnbrücke über den Rhein zwischen Rheinfelden (Baden-Württemberg) und Rheinfelden (Aargau) einschließlich des begleitenden Notenaustausches vom 29. Januar 2003 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Schweizerischen Bundesrat.

Artikel 10

Steuerliche und zollrechtliche Bestimmungen

(1) Auf die Lieferungen von Gegenständen und die sonstigen Leistungen, die im Zusammenhang mit dem Bau und der Erhaltung der Brücke bewirkt werden, ist das schweizerische Mehrwertsteuerrecht anzuwenden; für diese Umsätze wird keine deutsche Umsatzsteuer erhoben.

(2) Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Artikels 10 Absätze 2 und 3 des Abkommens vom 29. Januar 2003 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Schweizerischen Bundesrat über Bau und Erhaltung einer Autobahnbrücke über den Rhein zwischen Rheinfelden (Baden-Württemberg) und Rheinfelden (Aargau).

(3) Von den Bestimmungen dieses Abkommens unberührt bleibt das Abkommen vom 11. August 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen, zuletzt geändert durch Protokoll vom 12. März 2002, oder eine an dessen Stelle tretende Regelung.

Artikel 11

Grenzabfertigungsanlagen

Für die Grenzabfertigung werden nebeneinander liegende Grenzabfertigungsstellen auf der Grundlage des Abkommens vom 1. Juni 1961 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Errichtung nebeneinander liegender Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung in Verkehrsmitteln während der Fahrt errichtet.

Artikel 12

Gemischte Kommission

(1) Die Vertragsparteien bilden eine Gemischte Kommission mit der Aufgabe:

- Fragen zu erörtern, die sich im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Abkommens und der technischen Vereinbarungen auf Grund dieses Abkommens ergeben;
- den beiden Regierungen Empfehlungen, auch über etwaige Abänderungen dieses Abkommens und der technischen Vereinbarungen zu unterbreiten;

c) zur Beseitigung von Schwierigkeiten den zuständigen Behörden geeignete Maßnahmen zu empfehlen.

(2) Die Kommission setzt sich aus fünf deutschen und fünf schweizerischen Mitgliedern zusammen, die sich von Sachverständigen begleiten lassen können. Jede Vertragspartei bezeichnet ein Mitglied ihrer Delegation als deren Leiter. Jeder Delegationsleiter kann durch ein an den Leiter der anderen Delegation gerichtetes Begehren die Kommission einberufen, die spätestens zwei Monate nach Eingang des Begehrens zusammenzutreten hat.

Artikel 13

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens sollen durch die zuständigen Behörden der Vertragsparteien beigelegt werden. Jede Vertragspartei kann zu diesem Zweck die in Artikel 12 dieses Abkommens vorgesehene Gemischte Kommission um Stellungnahme bitten.

Artikel 14

Geltungsdauer und Abkommensänderungen

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Es kann nur im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien geändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

(2) Ergeben sich bei der Durchführung des Abkommens erhebliche Schwierigkeiten oder ändern sich die bei seinem

Abschluss bestehenden Verhältnisse wesentlich, so werden die Vertragsparteien auf Verlangen einer Vertragspartei über eine Änderung des Abkommens oder seine Aufhebung und Neuregelung verhandeln.

Artikel 15

Inkrafttreten

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Notifikation.

(2) Zum Zwecke einer frühestmöglichen Verkehrsfreigabe der Brücke werden die Bestimmungen dieses Abkommens bereits ab dem Tag seiner Unterzeichnung nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts vorläufig angewendet.

Artikel 16

Registrierungsklausel

Die Registrierung dieses Abkommens beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen wird unverzüglich nach seinem Inkrafttreten von der schweizerischen Vertragspartei veranlasst. Die andere Vertragspartei wird unter Angabe der VN-Registrierungsnummer von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

Geschehen zu Bern am 8. Juni 2005 in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

E. v. Schubert

Für den Schweizerischen Bundesrat

Dr. Dieterle