



3. April 1996

Bilaterale Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland bezüglich der NEAT-Nordanschlüsse - Ermächtigung des Vorstehers EVED oder eines von ihm bestimmten Vertreters zur Unterzeichnung

Aufgrund des Antrags des EVED vom 28. März 1996

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

GS EVED
10. April 1996
Nr. 639.2

BAU

beschlossen:

1. Von der bilateralen Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland bezüglich NEAT-Nordanschlüssen wird zustimmend Kenntnis genommen.
2. Der Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Bundesrat Moritz Leuenberger, oder ein von ihm beauftragter Vertreter werden ermächtigt, die vorliegende Vereinbarung unter Ratifikationsvorbehalt zu unterzeichnen.
3. Die Bundeskanzlei bereitet die entsprechende Vollmacht vor.
4. Das EVED wird beauftragt, vorbehältlich der Unterzeichnung der Vereinbarung im Mai 1996, vorzugsweise in der zweiten Hälfte des Jahres 1996 den eidg. Räten die Botschaft zur Genehmigung der bilateralen Vereinbarung zukommen zu lassen.

Für getreuen Protokollauszug:

Maurus Müller

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	<input checked="" type="checkbox"/>	EDA	10	-
	<input checked="" type="checkbox"/>	EDI	5	-
	<input checked="" type="checkbox"/>	EJPD	5	-
	<input checked="" type="checkbox"/>	EMD	5	-
	<input checked="" type="checkbox"/>	EFD	7	-
	<input checked="" type="checkbox"/>	EVD	5	-
<input checked="" type="checkbox"/>		EVED	35	-
	<input checked="" type="checkbox"/>	BK	4	-
		EFK		
		Fin.Del.		

Begleitblatt zum Antrag an den Bundesrat
Feuille d'accompagnement de la proposition au Conseil fédéral

pour.

7.66

des/du	EDA/DFAE	EDI/DFI	EJPD/DFJP	EMD/DMF	EFD/DFE	EVD/DFEP	EVED/DFTE	BK/ChF
Datum/Date								28. März 1996

Titel des Antrags/Titre de la proposition:

Bilaterale Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland bezüglich der NEAT-Nordanschlüsse - Ermächtigung des Vorstehers EVED oder eines von ihm bestimmten Vertreters zur Unterzeichnung

Zur Behandlung im Bundesrat/A traiter au Conseil fédéral:
 innert Monatsfrist/dans le délai d'un mois

Finanzdelegation/Délégation des finances
 ja/oui nein/non

Letztmöglicher Termin/Date limite: ~~15. Mai 1996~~ **3. April 1996**

Begründung/Motifs:

Es ist von schweizerischer und Deutscher Seite aus vorgesehen, die Vereinbarung beim nächsten Zusammentreffen von BR Leuenberger mit Bundesverkehrsminister Wissmann am 29. Mai 1996 (CEMT-Tagung in Budapest) zu unterzeichnen.

Verantwortliche/r Responsable	Frau M. Hanselmann	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. Tél.	322 57 04
Sachbearbeiter/in Spécialiste	Herr Dr. Th. Isenmann	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. Tél.	322 58 46
Uebersetzer/in (d) Traducteur/trice (f) Traduttore/trice (i)		Amt (Abk.) Office (sigle) Ufficio (abbr.)		Tel. Tél. Tel.	

Ergebnis der Ämterkonsultation/Résultat de la consultation des offices:

(Bei Differenzen, vgl. ausführliche Begründung im Antrag/En cas de divergences, voir motifs détaillés dans la proposition)

Die mitinteressierten Dienststellen der BK, des EDA (IB, DV), des EDI (BUWAL), des EJPD (BRP), und des EFD (EFV, OZD) sind dem vorliegenden Antrag einverstanden

Die Anregungen der mitinteressierten Dienststelle des EJPD (BJ) wurden berücksichtigt.

Information:

am Tag der Bundesratssitzung/le jour de la séance du Conseil fédéral:
 ja/oui nein/non (=begründen/motiver):

später/plus tard (Zeitpunkt und Begründung angeben/indiquer date et motifs):

keine Information/pas d'information

Publikation/Publication: BBI/FF AS/RO/RU Originaltext/Texte original/Testo originale: d f i

Durch die BK auszufüllen / A remplir par la ChF **28.3.**

	EDA	EDI	EJPD	EMD	EFD	EVD	EVED	BK
Zum Mitbericht an Pour co-rapport au	X	X	X	X	X	X		X
Zustimmung Adhésion		2.4.	2.4.	2.4	3.4.			2.4
Mitbericht Co-rapport								
Stellungnahme Réponse								
Vernehmlassung Réplique								

Bundesrats-Sitzung vom
Séance du Conseil fédéral du

Beschluss des Bundesrates vom
Décision du Conseil fédéral du

Zustimmung / Approbation

- antragsgemäss
conformément à la proposition
- mit Aenderung gemäss Mitberichtsverfahren
avec modification par procédure de co-rapport
- mit Aenderung gemäss Mitberichtsverfahren
und Beratung
avec modification par procédure de co-rapport
et délibération
- mit Aenderung gemäss Beratung
avec modification par délibération
- Kenntnis genommen/Pris connaissance

Abgelehnt/Refusé

Verschoben/Renvoyé

EVED

**Bilaterale Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland
bezüglich der NEAT-Nordanschlüsse - Ermächtigung des Vorste-
hers EVED oder eines von ihm bestimmten Vertreters zur Unter-
zeichnung**

Antrag vom 28. März 1996

Uebersicht

Mit beiliegendem Antrag soll der Bundesrat den Vorsteher EVED bevollmächtigen, die am 4.12.1995 paraphierte Vereinbarung mit der BRD bezüglich der NEAT-Nordanschlüsse zu unterzeichnen. Die Inkraftsetzung erfolgt nach Ratifizierung durch die Eidg. Räte.

Die Vereinbarung garantiert, dass die NEAT nicht wegen fehlender Kapazitäten oder unattraktiven Angeboten im deutschen Zulauf zu wenig ausgelastet wird und die Schweiz kürzere Reisezeiten in die süddeutschen Zentren und nach Nordeuropa erhält. Dazu sind der Neu- und Ausbau von Zulaufstrecken sowie neue Betriebskonzepte vorgesehen. Der Zeitpunkt aller Kapazitätsausbauten orientiert sich am Bedarf, d.h. an der Verkehrsnachfrage, es werden keine Realisierungsfristen fixiert.

Auf deutscher Seite wird die Kapazität der Strecke Karlsruhe-Offenburg-Basel, welche im Güterverkehr die Hauptzulaufstrecke bildet, kurzfristig durch den Einbau moderner Betriebsleittechnik erhöht. Mittelfristig ist stufenweise und schritthaltend mit der weiter wachsenden Verkehrsnachfrage der durchgehende vierspurige Ausbau bis Basel geplant. Für die Strecken Stuttgart-Zürich und München-Zürich, welche vor allem dem Personenverkehr dienen, wird die Reisezeit durch den Einsatz von Neigezügen und punktuellen Streckenausbauten um je rund eine Stunde auf 2¼ respektive 3¼ Stunden verkürzt.

Erwähnte Massnahmen auf schweizerischer Seite sind die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist (im Rahmen der 1. Etappe BAHN 2000), ein neuer Juradurchstich (bei Bedarf im Rahmen 2. Etappe BAHN 2000), dessen genaue geographische Lage offen bleibt, sowie der Bau einer weiteren zweigleisigen Rheinbrücke zwischen Basel Bad.Bf. und Basel SBB.

Für die Finanzierung gilt das Territorialitätsprinzip. Massnahmen auf deutschem Gebiet werden durch Deutschland finanziert und umgekehrt Massnahmen auf schweizerischem Gebiet durch die Schweiz. Rechtliche Basis für die bilaterale Vereinbarung bildet einerseits der Alpentransit-Beschluss vom 4. Oktober 1991, andererseits das Transitabkommen zwischen der Schweiz und der EU sowie die trilaterale Vereinbarung zwischen der BRD, der Schweiz und Italien über den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse.

Texte français au verso

DFTCE

Convention bilatérale avec la République fédérale d'Allemagne concernant les raccordements nord à la NLFA - autorisation de signer donnée au Chef du DFTCE ou à un représentant désigné par lui

Proposition du 28 mars 1996

Aperçu

Par la proposition ci-jointe, le Conseil fédéral est appelé à autoriser le chef du DFTCE à signer la convention conclue avec la RFA au sujet des raccordements nord à la NLFA et paraphée le 4 décembre 1995. L'entrée en vigueur se fera après la ratification par les Chambres fédérales.

La convention garantit que la NLFA sera suffisamment mise à contribution grâce à des capacités adéquates et à des offres attrayantes et que la Suisse obtiendra des temps de parcours moins longs vers les centres de l'Allemagne méridionale et le nord de l'Europe. Il est prévu, à cette fin, de construire de nouveaux tronçons et d'améliorer les tronçons existants, ainsi que mettre en place de nouveaux concepts d'exploitation. Les dates des constructions dépendent des besoins, c'est-à-dire de la demande de transport; aucun délai n'est fixé pour la réalisation.

Du côté allemand, la capacité de la ligne Karlsruhe-Offenburg-Bâle, qui constitue le principal axe d'accès pour le trafic-marchandises, sera augmentée à court terme par la mise en oeuvre d'une nouvelle technique de régulation des trains. A moyen terme, il est prévu d'aménager quatre voies sur toute la ligne se terminant à Bâle. Les travaux se feront progressivement, en fonction de la croissance de la demande de transport. Quant aux lignes Stuttgart- Zurich et Munich-Zurich, qui servent surtout au trafic-voyageurs, les temps de parcours seront réduits chacun d'une heure et passeront respectivement à 2¼ heures et à 3¼ heures, grâce à l'utilisation de trains à caisses inclinables et à des améliorations ponctuelles des parcours.

Du côté suisse, les mesures mentionnées sont les suivantes: un nouveau tronçon Mattstetten - Rothrist (dans le cadre de la 1ère étape de RAIL 2000), un nouvelle traversée du Jura (en cas de besoin au titre de la 2e étape de RAIL 2000), dont l'emplacement géographique n'est pas encore défini, ainsi que la construction d'un nouveau pont à double voie sur le Rhin entre Bâle-Gare badoise et Bâle CFF.

Le principe de la territorialité est applicable au financement. Les mesures concernant le territoire allemand seront financées par l'Allemagne, inversement les mesures touchant le territoire suisse le seront par la Suisse. Sur le plan juridique, la convention bilatérale est fondée, d'une part, sur l'arrêté du 4 octobre 1991 sur le transit alpin et, d'autre part, sur l'accord de transit entre la Suisse et l'UE, ainsi que sur l'accord trilatéral conclu entre la RFA, la Suisse et l'Italie au sujet du trafic combiné rail/route.

Deutscher Text auf Rückseite

Begleitblatt zum Antrag an den Bundesrat
Feuille d'accompagnement de la proposition au Conseil fédéral

--	--

des/du	EDA/DFAE	EDI/DFI	EJPD/DFJP	EMD/DMF	EFD/DFE	EVD/DFEP	EVED/DFTCE	BK/ChF
Datum/Date							28. März 1996	

Titel des Antrags/Titre de la proposition:

Bilaterale Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland bezüglich der NEAT-Nordanschlüsse - Ermächtigung des Vorstehers EVED oder eines von ihm bestimmten Vertreters zur Unterzeichnung

Zur Behandlung im Bundesrat/A traiter au Conseil fédéral:
 innert Monatsfrist/dans le délai d'un mois

Finanzdelegation/Délégation des finances
 ja/oui nein/non

Letztmöglicher Termin/Date limite: ~~15. Mai 1996~~ 3. April 1996

Begründung/Motifs:

Es ist von schweizerischer und Deutscher Seite aus vorgesehen, die Vereinbarung beim nächsten Zusammentreffen von BR Leuenberger mit Bundesverkehrsminister Wissmann am 29. Mai 1996 (CEMT-Tagung in Budapest) zu unterzeichnen.

Verantwortliche/r Responsable	Frau M. Hanselmann	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. Tél.	322 57 04
Sachbearbeiter/in Spécialiste	Herr Dr. Th. Isenmann	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. Tél.	322 58 46
Uebersetzer/in (d) Traducteur/trice (f) Traduttore/trice (i)		Amt (Abk.) Office (sigle) Ufficio (abbr.)		Tel. Tél. Tel.	

Ergebnis der Ämterkonsultation/Résultat de la consultation des offices:

(Bei Differenzen, vgl. ausführliche Begründung im Antrag/En cas de divergences, voir motifs détaillés dans la proposition)

Die mitinteressierten Dienststellen der BK, des EDA (IB, DV), des EDI (BUWAL), des EJPD (BRP), und des EFD (EFV, OZD) sind dem vorliegenden Antrag einverstanden

Die Anregungen der mitinteressierten Dienststelle des EJPD (BJ) wurden berücksichtigt.

Information:

am Tag der Bundesratssitzung/le jour de la séance du Conseil fédéral:
 ja/oui nein/non (=begründer/motiver):

später/plus tard (Zeitpunkt und Begründung angeben/indiquer date et motifs):

keine Information/pas d'information

Publikation/Publication: BBV/FF AS/RO/RU Originaltext/Texte original/Testo originale: d f i

Durch die BK auszufüllen / A remplir par la ChF

	EDA	EDI	EJPD	EMD	EFD	EVD	EVED	BK
Zum Mitbericht an Pour co-rapport au								
Zustimmung Adhésion								
Mitbericht Co-rapport								
Stellungnahme Réponse								
Verehmlassung Réplique								

Bundsrats-Sitzung vom
Séance du Conseil fédéral du

Beschluss des Bundesrates vom
Décision du Conseil fédéral du

Zustimmung / Approbation

- antragsgemäss
conformément à la proposition
- mit Aenderung gemäss Mitberichtsverfahren
avec modification par procédure de co-rapport
- mit Aenderung gemäss Mitberichtsverfahren
und Beratung
avec modification par procédure de co-rapport
et délibération
- mit Aenderung gemäss Beratung
avec modification par délibération

Kenntnis genommen/Pris connaissance

Abgelehnt/Refusé

Verschoben/Renvoyé



3003 Bern, 28. März 1996

An den Bundesrat

Bilaterale Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland bezüglich der NEAT-Nordanschlüsse - Ermächtigung des Vorstehers EVED oder eines von ihm bestimmten Vertreters zur Unterzeichnung

1. Allgemeines

1.1 Ausgangslage

Mit der NEAT verfolgt die Schweiz im Güterverkehr das Ziel, Transporte über längere Distanzen verstärkt auf der Schiene abzuwickeln. Dies ist in ökologisch sensiblen Gebieten wie dem Alpenraum besonders wichtig. Im Personenverkehr gilt es, die Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeits-Schienennetz einzubinden. Für den Wirtschaftsstandort Schweiz sind rasche Verbindungen mit den europäischen Zentren von grosser Bedeutung.

Mit der zur Unterzeichnung bereitliegenden bilateralen Vereinbarung mit Deutschland wird sichergestellt, dass einerseits die NEAT nicht wegen fehlender Kapazitäten oder unattraktiven Angeboten im deutschen Zulauf zu wenig ausgelastet wird und andererseits die Schweiz kürzere Reisezeiten in die süddeutschen Zentren und nach Nordeuropa erhält. Hierzu sind einerseits der Neu- und Ausbau von Zulaufstrecken und andererseits neue Betriebskonzepte auf den Zulaufstrecken vorgesehen.

Für die NEAT-Südanschlüsse wird mit Italien eine vergleichbare Vereinbarung angestrebt. Eine bilaterale Arbeitsgruppe untersucht die längerfristige Leistungsfähigkeit der südlichen Zulaufstrecken aus Richtung Mailand.

1.2 Verfahren

Der Bundesrat erteilte am 13. September 1995 der schweizerischen Delegation der bilateralen Arbeitsgruppe die Vollmacht, den von der Arbeitsgruppe vorbereiteten Vereinbarungstext zu paraphieren. Diese Paraphierung, an der auch ein Vertreter der Direktion für Völkerrecht teilnahm, fand am 4. Dezember 1995 statt.

Auf der Basis des vorliegenden Antrags soll der Bundesrat den Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes bevollmächtigen, die paraphierte Vereinbarung zu unterzeichnen. Die Bundesrepublik Deutschland strebt an, diese Unterzeichnung beim nächsten Treffen der beiden Verkehrsminister anlässlich der Verkehrsministertagung der CEMT in Budapest am 29. Mai 1996 zu vollziehen. Nachdem die Bundesversammlung das Abkommen genehmigt hat, ist der Bundesrat ermächtigt zur Ratifikation. Daraufhin erfolgt die Inkraftsetzung gemäss gegenseitiger Absprache.

Es ist darauf aufmerksam zu machen, dass diese Vereinbarung gemäss Artikel 89 Ziffer 3 BV nicht dem fakultativen Referendum unterstellt ist, da sie kündbar ist und weder den Beitritt zu einer internationalen Organisation noch eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung zur Folge hat.

2. Tätigkeiten der bilateralen Arbeitsgruppe

In Artikel 8 Abs. 1 des Alpentransit-Beschlusses vom 4. Oktober 1991 ist festgehalten, dass der Bund auf den Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hinwirkt, indem er die Entwicklung der Strecken Zürich - München und Zürich - Stuttgart anstrebt.

Zu diesem Zweck setzten im Oktober 1992 - kurz nach der Volksabstimmung zur NEAT in der Schweiz vom 27. September 1992 - der damalige Bundesminister für Verkehr, Herr Prof. Dr. Günter Krause, sowie der damalige Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Herr Bundesrat Adolf Ogi, eine deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe ein und erteilten ihr den Auftrag, die notwendigen Massnahmen zur längerfristigen Sicherung der Leistungsfähigkeit der nördlichen NEAT-Zulaufstrecken zu untersuchen und eine bilaterale Vereinbarung vorzubereiten. Neben Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland sowie des Bundesamtes für Verkehr der Schweiz waren auch die Deutsche Bahn AG und die SBB in der Arbeitsgruppe vertreten.

Vier Planungsfälle wurden untersucht (vgl. Beilage). Diese sind

- die Linie Karlsruhe - Offenburg - Basel (Oberrheinstrecke),
- die Linie Stuttgart - Singen - Zürich (Gäubahn),
- die Linie München - Lindau - Zürich
- und die Linie Ulm - Lindau - Zürich

Der Strecke Karlsruhe - Basel kommt im Güterverkehr die Hauptfunktion des Nordzubringers zu. Im deutschen Bundeverkehrswegeplan (BVWP) des Jahres 1992 ist ihr Ausbau auf vier Spuren bis Müllheim (vgl. Beilage) als vordringlicher Bedarf eingestuft. Der Bundesverkehrswegeplan beinhaltet die mittel- und langfristigen Infrastrukturaus- und -neubauten im Verkehrsbereich. Im vordringlichen Bedarf sind diejenigen Projekte aufgelistet, die sich mit den bis zum Jahr 2010 zur Bewilligung vorgesehenen Mitteln realisieren lassen und für die ein uneingeschränkter Planungsauftrag existiert. Die Strecke Müllheim - Basel wurde bislang als länderübergreifendes Projekt bezeichnet. Es ist aber der Wille des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, den vierspurigen Ausbau auch dieses Abschnittes im nächsten Bundesverkehrswegeplan als vordringlich zu kennzeichnen.

Die Strecken von Stuttgart und München nach der Schweiz sind im Bundesverkehrswegeplan 1992 ebenfalls als länderübergreifende Projekte gekennzeichnet, für die eine binationale Vereinbarung abzuschliessen ist. Die Zuläufe von Stuttgart, Ulm und München dienen vor allem dem Personenverkehr. Ihre Bedeutung für den Güterverkehr ist zwar nicht zu vernachlässigen, im Vergleich zur Oberrheinstrecke aber untergeordnet. Für die Strecken Stuttgart - Zürich und München - Zürich wird die Reisezeit durch den Einsatz von Neigezügen und punktuellen Streckenausbauten gegenüber heute um jeweils knapp eine Stunde verkürzt.

Die Deutsche Bahn AG strebt an, zwischen Stuttgart und Zürich bereits ab dem Jahr 1997 Fernverkehrs-Neigezüge einzusetzen. Unter Umständen verzögert sich dieser Zeitpunkt aufgrund von Lieferschwierigkeiten um ein Jahr. Aufgrund der noch fehlenden punktuellen Streckenausbauten wird die angestrebte Reisezeitverkürzung von knapp einer Stunde zu diesem Termin aber noch nicht vollumfänglich erreicht. Für die Achse München - Zürich wird ein Projekt zur Beschaffung dieselbetriebener Fernverkehrs-Neigezüge demnächst spruchreif, wobei noch unklar ist, ob für den Betrieb der Linie eine spezielle Gesellschaft gegründet werden soll (vergleichbar mit Cisalpino im alpenquerenden Verkehr mit Mailand).

Der Zeitpunkt der einzelnen Kapazitätsausbauten orientiert sich am Bedarf, d.h. an der Verkehrsnachfrage, wobei der Vierspurausbau Karlsruhe - Offenburg - Basel etappiert erfolgt. Lokale Engpässe werden prioritär behoben. Von grundlegender Bedeutung ist, dass Deutschland und die Schweiz ihre Vorhaben aufeinander abgestimmt realisieren werden.

Für die Finanzierung gilt das Territorialitätsprinzip. Massnahmen auf deutschem Gebiet werden durch Deutschland finanziert und umgekehrt Massnahmen auf schweizerischem Territorium durch die Schweiz, unter Vorbehalt der besonderen Regelung für die Basler Verbindungsbahn Basel Badischer Bahnhof - Basel SBB (neue Rheinbrücke).

3. Inhalt der Vereinbarung mit Deutschland

In Artikel 1 der Vereinbarung bekräftigen die Vertragsparteien ihren Willen, den grenzüberschreitenden Verkehr durch aufeinander abgestimmte Massnahmen der Schieneninfrastruktur auch langfristig in seiner Leistungsfähigkeit zu sichern.

Artikel 2 nennt die Massnahmen zur Erreichung des in Artikel 1 genannten Ziels. Entsprechend der Tatsache, dass im Güterverkehr die Oberrheinstrecke den Hauptzulauf bildet, konzentrieren sich die infrastrukturellen Massnahmen Deutschlands auf diese Achse. Kurzfristig wird die Leistungsfähigkeit der bestehenden Doppelspurstrecke Karlsruhe - Offenburg - Basel durch moderne Betriebsleit-Signaltechnik erhöht. Mittelfristig ist schritthaltend mit der weiter wachsenden Verkehrsnachfrage der etappenweise Ausbau dieser Achse auf eine durchgehende Vierspurstrecke bis nach Basel vorgesehen.

Erwähnte Massnahmen auf schweizerischer Seite sind die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist (zwischen Bern und Olten, im Rahmen der ersten Etappe von BAHN 2000), der Bau eines neuen Juradurchstichs, dessen genaue geographische Lage unbestimmt bleibt, sowie im Zuge der Verbindungsbahn der Bau einer weiteren zweigleisigen Rheinbrücke zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB. Der Zeitpunkt der Realisierung aller Massnahmen richtet sich nach deren Bedarf.

Des weiteren wird in Artikel 2 festgehalten, dass die Achsen Stuttgart - Zürich und München - Zürich im Güterverkehr die Funktion regionaler Entlastungsstrecken zur NEAT mit Er-schliessungsfunktion für die Ostschweiz und Süddeutschland beibehalten.

Artikel 3 befasst sich mit den Massnahmen im Personenverkehr auf den Achsen Stuttgart - Zürich und München - Zürich. Mit dem Einsatz von Neigezügen und punktuellen Liniener-besserungen soll die Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich auf 2¼ Stunden sowie zwischen München und Zürich auf 3¼ Stunden verkürzt werden, bei angemessener Frequenz der Züge.

Schliesslich wird als langfristige Option die Möglichkeit offengehalten, die Relationen Stuttgart - Zürich und München - Zürich durch Bündelung über Ulm und Ertüchtigung einer Verbindung Zürich - Ulm weiter zu beschleunigen.

In Artikel 4 wird auf die Notwendigkeit einer verstärkten Zusammenarbeit unter anderem in den Bereichen der technischen Harmonisierung und der Vereinfachung des Grenzübertrittes im Eisenbahnverkehr hingewiesen.

Artikel 5 regelt das Verfahren zur Umsetzung der in der Vereinbarung genannten Massnahmen. Ein mindestens einmal jährlich tagender Lenkungsausschuss, zusammengesetzt aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes sowie bei Bedarf der Bahnen erarbeitet ein Ausführungsprogramm der erwähnten Massnahmen.

Artikel 6 regelt das Verfahren für das Inkrafttreten und die eventuelle Kündigung der Vereinbarung. Wichtig für die Schweiz ist die Tatsache, dass dieses Dokument nicht vor dem 31. Dezember 2020 gekündigt werden kann und somit während der ganzen Realisierung der NEAT in Kraft bleibt. Auch nach der Eröffnung der Basistunnel bleibt eine gesetzliche Grundlage bestehen für eine allfällige Erweiterung der Kapazitäten der Nord-Zulaufstrecken, falls die Entwicklung des Verkehrsaufkommens dies rechtfertigt.

4. Rechtsgrundlagen

Rechtliche Basis für die bilaterale Vereinbarung mit Deutschland bildet Art. 8 Abs. 1 des Bundesbeschlusses über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) vom 4. Oktober 1991:

"Der Bund wirkt auf den Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er die Entwicklung der Strecken Zürich - München und Zürich - Stuttgart anstrebt."

Ein Ausbaubedürfnis auf den deutschen NEAT-Zulaufstrecken wird auch im Transitabkommen zwischen der Schweiz und der EU anerkannt. In Artikel 6 und Anhang 4 ist festgehalten, dass die Kapazität auf bestimmten Teilstrecken in Deutschland, insbesondere zwischen Mannheim und Basel, anzuheben ist. Dieselbe Massnahme ist zudem in Artikel 4 B der trilateralen Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Italien über den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse erwähnt.

5. Finanzielle Auswirkungen für den Bund

Für die Finanzierung der Vorhaben gilt das Territorialitätsprinzip. Schweizerischerseits werden als Massnahmen die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist, ein neuer Juradurchstich sowie eine neue zweispurige Rheinbrücke im Zuge der Verbindungsbahn genannt. Die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist ist Bestandteil der bereits beschlossenen ersten Etappe, der neue Juradurchstich je nach Bedarf möglicherweise der zweiten Etappe von BAHN 2000. Die Vorlage "Finanzierung öffentlicher Verkehr" soll deren Finanzierung neu regeln.

6. Einbezug der Kantone

Vor der Paraphierung wurde der Inhalt der Vereinbarung informell mit Vertretern der betroffenen Kantone besprochen. Diese waren grundsätzlich einverstanden. Vereinzelt vorgebrachte Anregungen wurden soweit als möglich integriert.

Regierungs- und Wirtschaftsvertreter der Region Bodensee wünschen eine Zusicherung, dass das zukünftige Güterverkehrsaufkommen der Bahn in der Ostschweiz und in den deutschen Regionen Schwaben und Allgäu nicht auf Kapazitätsengpässe stossen wird. Gemäss Berechnungen der bilateralen Arbeitsgruppe reichen die Kapazitäten der bestehenden Netze für das erwartete Verkehrsaufkommen der nächsten Zeit aus. Die Vereinbarung steht zudem weiteren Kapazitätsausbauten, welche durch ein über den Erwartungen liegendes Verkehrswachstum ausgelöst werden, nicht entgegen.

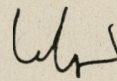
7. Ämterkonsultation

Die Bundeskanzlei, das Integrationsbüro EDA/EVD, die Direktion für Völkerrecht, das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, das Bundesamt für Raumplanung, die Eidg. Finanzverwaltung und die Oberzolldirektion sind mit dem vorliegenden Antrag einverstanden.

Die Anregungen des Bundesamtes für Justiz wurden berücksichtigt.

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Moritz Leuenberger

Beilage:

- Entwurf des Beschlussdispositivs
- Paraphierte Vereinbarung zwischen den Verkehrsministerien
- Übersicht über die nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT

Zum Mitbericht an:

- BK
- EDA
- EDI
- EJPD
- EMD
- EFD
- EVD

Protokollauszug an:

- BK
- EDA
- EDI
- EJPD
- EMD
- EFD
- EVD
- EVED 35 Ex.

Unterzeichnung der Bilateralen Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz

Aufgrund des Antrags des EVED vom 28. März 1996

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Von der bilateralen Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland bezüglich NEAT-Nordanschlüssen wird zustimmend Kenntnis genommen.
2. Der Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Bundesrat Moritz Leuenberger, oder ein von ihm beauftragter Vertreter werden ermächtigt, die vorliegende Vereinbarung unter Ratifikationsvorbehalt zu unterzeichnen.
3. Die Bundeskanzlei bereitet die entsprechende Vollmacht vor.
4. Das EVED wird beauftragt, vorbehältlich der Unterzeichnung der Vereinbarung im Mai 1996, vorzugsweise in der zweiten Hälfte des Jahres 1996 den eidg. Räten die Botschaft zur Genehmigung der bilateralen Vereinbarung zukommen zu lassen.

Für getreuen Protokollauszug:

Vereinbarung

Zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz

Der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland

in der Absicht, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland insbesondere im Hinblick auf die NEAT zu schaffen,

in dem Anliegen, ausreichende Kapazitäten für den Transitverkehr zur Verfügung zu stellen,

in dem Wunsch, den Belangen des Umweltschutzes und der Raumordnung, der besseren Erreichbarkeit wichtiger Zentren und der Entlastung der Strassen Rechnung zu tragen,

in der Erkenntnis, dass der Oberrheinkorridor aus Richtung Karlsruhe - Freiburg i.Br. - Basel die nördliche Haupt-Zulaufstrecke zur NEAT bildet sowie die Tatsache, dass diese Achse Bestandteil des transeuropäischen Netzes der EU ist,

im Bewusstsein des engen sachlichen Zusammenhangs dieser Vereinbarung mit dem Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene (Transitabkommen) vom 2. Mai 1992 sowie mit der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Verkehrsminister der Italienischen Republik über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz vom 3. Dezember 1991,

in Anerkennung der Bedeutung, die dem Zusammenwirken von Eisenbahngesellschaften der beiden Seiten zukommt,

sind im Rahmen ihrer Zuständigkeiten wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Vertragsparteien streben an, den grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonen- und -güterverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz, insbesondere auf der Haupt-Zulaufstrecke zur NEAT Karlsruhe - Freiburg i.Br. - Basel, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten durch aufeinander abgestimmte Massnahmen der Schieneninfrastruktur in seiner Leistungsfähigkeit zu sichern.

fg

lea

Artikel 2

(1) Zur Erreichung des in Artikel 1 dargelegten Ziels sind die folgenden Massnahmen entsprechend der gemeinsamen Zielsetzung für den alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz unter dem Vorbehalt der Durchführung der nach jeweiligem nationalem Recht erforderlichen Verfahren vorgesehen:

(2) Die Kapazitäten des nördlichen Zulaufs zur NEAT, Karlsruhe - Freiburg i.Br. - Basel, auf schweizerischem und deutschem Gebiet werden schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt erhöht:

a) auf deutscher Seite:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen zweigleisigen Strecke durch Einbau moderner Betriebsleit-Signaltechnik (CIR-ELKE)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen zweigleisigen Strecke durch abschnittswise viergleisigen Ausbau zur Beseitigung kapazitiver Engpässe
- Durchgehender viergleisiger Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel im Hinblick auf die Vollaustattung der NEAT

b) auf schweizerischer Seite:

- Bau einer neuen Linie zwischen den Räumen Olten und Bern (Konzept BAHN 2000)
- Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel durch den Jura
- Bau einer weiteren zweigleisigen Rheinbrücke im Zuge der Verbindungsbahn zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB

c) Ein darüber hinausgehender langfristiger Ausbau der zweigleisigen Hochrheinstrecke mit neuem Rheinübergang bei Bad Säckingen bleibt einer späteren Vereinbarung vorbehalten.

(3) Bei dieser Konzeption behalten die Achsen

Stuttgart - Zürich und

München - Zürich

im Güterverkehr die Funktion regionaler Entlastungsstrecken zur NEAT mit Erschliessungsfunktion für die Ostschweiz und Süddeutschland.

Artikel 3

Die Vertragsparteien wirken im Rahmen ihrer Zuständigkeiten darauf hin, dass Eisenbahngesellschaften aus beiden Staaten Massnahmen zum Zusammenwachsen ihrer benachbarten Netze, insbesondere zur Stärkung der beiden Korridore Stuttgart - Zürich und München - Lindau - Zürich vollziehen. Die Reisezeit soll auf diesen

Achsen durch Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und gleichzeitigen punktförmigen Linienverbesserungen zwischen Stuttgart und Zürich auf 2 1/4 Stunden und zwischen München und Zürich auf 3 1/4 Stunden verkürzt werden, bei angemessener Frequenz der Züge. Eine denkbare Bündelung von Zügen zwischen Stuttgart bzw. München und Zürich über Ulm bleibt späteren Überlegungen vorbehalten.

Artikel 4

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich,
 - a) die Zusammenarbeit zur Harmonisierung der technischen Parameter im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Staaten zu verstärken,
 - b) Massnahmen zu ergreifen, welche die abgestimmte betriebliche Nutzung der in Artikel 2 genannten Strecken begünstigen, sowie
 - c) sich dafür einzusetzen, dass im Einklang mit den Rechtsvorschriften ihrer Staaten Erleichterungen für den Grenzübertritt im durchgehenden Eisenbahnverkehr geschaffen werden.
- (2) Die Vertragsparteien setzen sich dafür ein, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Eisenbahngesellschaften zu fördern.

Artikel 5

- (1) Zur Behandlung von Fragen der Umsetzung dieser Vereinbarung wird ein Lenkungsausschuss eingesetzt.
- (2) Er setzt sich aus Vertretern des Eidgenössischen Verkehrs- und Wirtschaftsdepartements und des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zusammen. Die von Artikel 3 erfassten Eisenbahngesellschaften werden bei Bedarf hinzugezogen.
- (3) Der Lenkungsausschuss wird mindestens einmal im Jahr einberufen. Er erarbeitet ausserdem ein Ausführungsprogramm der erwähnten Massnahmen.
- (4) Jede Vertragspartei kann die Einberufung dieses Lenkungsausschusses verlangen, wenn eine besondere Notwendigkeit dies erforderlich macht.

Artikel 6

- (1) Diese Vereinbarung tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander den Abschluss der erforderlichen Verfahren notifiziert haben.

(2) Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2020 und verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, wenn sie nicht spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Kalenderjahres durch eine der Vertragsparteien schriftlich gekündigt wird.

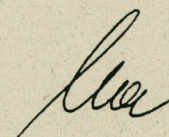
Geschehen zu

am

Der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs-
und Energiewirtschaftsdepartements

Der Bundesminister für Verkehr
der Bundesrepublik Deutschland

FE



AlpTransit: Nordanschlüsse in Deutschland

