



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Ablage: DOKU AlpTransit

Dossier-Nr.: 055-AT

Datum: 20.04.98

Bearbeitet durch Dr. Thomas Isenmann
Tel. 031/322 58 46 / Fax. 031/322 58 11
Reg.Nr. 055-1 pp

3003 Bern, 4. Mai 1998

**An die Adressaten gemäss
beiliegender Liste**

Kontaktgremium Bund – Kantone „nördliche Zulaufstrecken zur NEAT“

Protokoll der 2. Sitzung vom 20. April 1998

Datum: 20. April 1998

Zeit: 10.00 Uhr bis 12.10 Uhr

Ort: Bern, Inselgasse (Gebäude des EDI), Sitzungszimmer 3

Teilnehmer:

| | |
|-----------------------------------|------------------|
| P. Altenburger | Schaffhausen |
| H.-Chr. Bächtold | Basel-Landschaft |
| W. Diener | Zürich |
| H.P. Howald | Aargau |
| P. Joss | Bodenseerat |
| F. Meier | Basel-Stadt |
| W. Müller | Thurgau |
| E. Widmer | SBB |
| Frau Vizedirektorin M. Hanselmann | BAV (Leitung) |
| Th. Isenmann | BAV (Protokoll) |
| M. Hoenke | BAV |

Entschuldigt:

| | |
|-------------------|------------------------|
| G. Da Ros | Appenzell Innerrhoden |
| W. Glünkin | Graubünden |
| Chr. J. Haefliger | Regio Basiliensis |
| G. Heuberger | St.Gallen |
| A. Stoffel | Appenzell Ausserrhoden |
| R. Sutter | Solothurn |

Zusammenfassung der Sitzung

1 Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung

Die Kantonsvertreter wünschen, dass im Protokoll ihre während der Sitzung gemachten zentralen Aussagen aufgeführt werden. Es wird beschlossen, das vorhandene ausführliche „Voten- Protokoll“ der Sitzung vom 15. September 1997 den Mitgliedern des Kontaktgremiums zuzustellen (*Beilage 1*) und in Zukunft jeweils ein ausführlicheres Protokoll mit den wesentlichen Bemerkungen zu erstellen. In diesem Sinne wird das „Kurzprotokoll“ der letzten Sitzung vom 15. September 1997 genehmigt.

2 Stand der Ratifizierung der Vereinbarung und erste offizielle Sitzung des Lenkungsausschusses

Es ist der gemeinsame Wille von Deutschland und der Schweiz, das Abkommen nach der Zustimmung beider Räte (ergänzter Bundesbeschluss in *Beilage 2*) rasch zu ratifizieren und die Arbeit im Lenkungsausschuss unverzüglich aufzunehmen. Die formellen Verfahren für die Ratifizierung sind in die Wege geleitet worden. Gemeinsam mit Deutschland wurde die erste offizielle Sitzung des Lenkungsausschusses für den 12. Juni 1998 in Lindau vereinbart.

3 Zwischenzeitliche Aktivitäten seit der letzten Sitzung des Kontaktgremiums

Frau Vizedirektorin Hanselmann informiert im Sinne eines Überblicks über wichtige Ereignisse in Bezug auf die Nordanschlüsse der NEAT.

- Planung der Bahnen (vgl. Punkt 5 dieses Protokolls);
- Einführung des Cisalpino-Neigezugs und damit einer direkten Verbindung Stuttgart – Zürich – Mailand im Frühjahr 1998;
- Entwicklung des deutschen Hochgeschwindigkeits-Neigezugs ICT;
- Erhalt der Studien „Gäubahn-Strategien“ (Strecke Zürich – Stuttgart) und „Allgäu-Schwaben-Takt neu mit Neigetechnik“ (Strecke Zürich – München);
- Einführung des kapazitätserhöhenden Betriebsleit-Signaltechniksystems Cir-Elke auf der Rheintalstrecke;
- Stand der Planfeststellungsverfahren für den vierspurigen Ausbau der Rheintalstrecke;
- Stand des Projektes „neue Eisenbahn-Brücke über den Rhein in Basel“, (die SBB bereiten das Plangenehmigungsverfahren vor).

Es ist das Ziel, alle Infrastrukturplanungen so weit voranzutreiben, dass die Realisierung der entsprechenden Projekte bei Bedarf unverzüglich ausgelöst werden kann.

Herr Isenmann ergänzt, dass gemäss dem Deutschen Bundesverkehrsministerium die elektrischen Neigezüge ICT auf der Strecke Stuttgart – Zürich im Jahr 1999 ihren Betrieb aufnehmen sollten. Erste Versuchsfahrten wurden durchgeführt und der Steuerwagen der Neigezüge wurde der Öffentlichkeit vorgestellt. Allerdings weist der Zug noch Kinderkrankheiten auf. Sofern diese ohne weitere Komplikationen behoben werden können, lässt sich der Zeitpunkt 1999 einhalten, eine Garantie besteht jedoch nicht.

4 Aufgabe des Lenkungsausschusses

Es ist nicht Aufgabe des Lenkungsausschusses, die Bahnangebote und Infrastrukturprojekte im Detail selbst zu planen. Der Lenkungsausschuss wirkt darauf hin, dass die mit dem Abkommen angestrebten Verbesserungen konkretisiert und umgesetzt wer-

den, und übernimmt insbesondere eine Koordinationsfunktion (vgl. zahlreich beteiligte Partner).

Im Lenkungsausschuss muss die Verhandlungsleiterin eine einheitliche schweizerische Position vertreten können. Aufgabe des Kontaktgremiums ist es demzufolge, diese Position von Bund, Kantonen und Bahnen zu erarbeiten.

5 Planung der Bahnen

Herr Widmer informiert über den derzeitigen Stand der Planungen der Bahnen (vgl. *Beilage 3*) und betont, dass die Bahnen hinter der Vereinbarung stehen.

Auf der Strecke *Zürich – München* tritt die erste Stufe der Verbesserung (Fahrzeit ca. 3 Std. 35 Min.) mit der Inbetriebnahme der Dieselneigezüge ab 2000/01 ein. Die zweite Stufe (Fahrzeit ca. 3 Std. 25 Min.) besitzt den Zeithorizont 2005. Die Züge sollen taktüberlagert verkehren.

Bei den Gesprächen unter den Bahnen war die durchgehende Elektrifizierung der Strecke *Zürich – München* kein Thema. Der Durchgangsbahnhof Lindau Reutin (Fahrzeitgewinn 4 bis 7 Minuten), welcher von der Stadt Lindau abgelehnt wird, ist für die derzeitigen Fahrplankonzepte mit Kreuzung der Züge in Lindau nicht zwingend, würde aber die Fahrplanstabilität erhöhen.

Die Verbesserungen auf österreichischem Gebiet betreffen insb. die Sanierung von Niveauübergängen, die Ersetzung von Weichen und Verbesserungen im Gleisunterbau. Die Kosten dieser Massnahmen dürften rund 50 Mio. AS (ca. 6 Mio. SFr.) betragen. Die dadurch erreichbare Fahrzeiteinsparung von rund 3 Minuten entspannt die kritische Fahrplanstabilität. Die ÖBB ist bei der Planung mit einbezogen.

Auf der Achse *Zürich – Stuttgart* ist nach Ansicht der Bahnen die Möglichkeit eines taktüberlagerten Fahrens nicht gegeben. Die bislang erarbeiteten Angebotskonzepte sind nicht ausreichend befriedigend. Deshalb haben die SBB und die DB AG eine gemeinsame Arbeitsgruppe eingesetzt, welche vor einer weiteren Verfeinerung der Planung die derzeitigen Angebotskonzepte nochmals grundsätzlich überdenkt. Diese Arbeitsgruppe will bis Mitte Jahr den Bahnen und dem Lenkungsausschuss Bericht erstatten.

Herr Widmer erwähnt den Wunsch der DB AG, die Züge *Stuttgart – Zürich* über den Flughafen *Zürich-Kloten* verkehren zu lassen. Angesichts der schwierigen Ausgangslage will die Arbeitsgruppe der Bahnen die Möglichkeit der Umsetzung dieses Anliegens auf breiter Ebene analysieren und auch unkonventionelle Lösungen wie z.B. die verbesserte „rückwärtige“ Einbindung des Flughafens ab dem Hauptbahnhof *Zürich* (ohne Erhöhung des Fahrpreises) studieren.

Des weiteren erarbeiten die SBB derzeit Konzepte für eine *bessere Einbindung des Bodenseeraums* in den schweizerischen Taktfahrplan. Da der Bodenseeraum stark schweiz-orientiert ist, befürwortet das Bundesamt für Verkehr diese Anstrengungen der SBB.

6 Zentrale Bemerkungen der Kantonsvertreter

Angebote Zürich – München und Zürich - Stuttgart

Die Kantonsvertreter äusserten folgende Anliegen:

- Festhalten an den in der Vereinbarung genannten Fahrzeit-Zielen von 3¼ bzw. 2¼ Std. im Sinne einer strategischen Zielsetzung;
- rasche Realisierung erster Fahrzeitgewinne und Angebotsverbesserungen;

- Beibehaltung der Halteorte in der Region - das künftige Angebot muss nicht zwingend jeden einzelnen heutigen Halteort weiter berücksichtigen, aber die *wichtigen Orte* entlang der Strecke bedienen;
- (mittelfristig) verbesserte Einbindung des Flughafens Zürich in das Angebot Zürich – Stuttgart - in einem ersten Schritt sollen kurzfristig Angebotsverbesserungen über Bülach angestrebt werden;
- Freihalten genügender Kapazitäten für den Güterverkehr.

Die Einbindung des Angebots auf der Strecke Zürich – München in den Takt wird nicht als zwingend erachtet und die kurz- bis mittelfristige Elektrifizierung des Abschnitts Lindau – Geltendorf wird von den Kantonsvertretern nicht verlangt.

Rheintalstrecke, Stand der Arbeiten

Die Kantonsvertreter verlangen, dass die schweizerische Delegation im Lenkungsausschuss von der deutschen Seite offizielle Unterlagen zum Stand der Arbeiten auf den deutschen Abschnitten der Zulaufstrecken verlangt. Die Kantone erhalten derzeit vom Bundesverkehrsministerium und von den deutschen Ländern zum Teil widersprüchliche Informationen.

Zweite Basler Rheinbrücke

Basel-Stadt regt die gemeinsame Ausarbeitung eines Finanzierungskonzeptes an, in welchem auch die Frage der Kostenaufteilung geklärt wird.

Juradurchstich

Auf Anfrage der nordwestschweizer Kantone versichert das BAV, dass unabhängig von der vor kurzem veröffentlichten Studie der EPFL der neue Juradurchstich ein Bestandteil der schweizerischen Eisenbahn-Infrastrukturplanung bildet. Der Zeitpunkt der Realisierung soll bedarfsgerecht erfolgen.

Angebotsplanung und Einbezug der Kantone

Die Kantonsvertreter wünschen, zu einem frühen Planungszeitpunkt einbezogen zu werden.

Varia

Herr Widmer, Vertreter der SBB im Kontaktgremium, wird gebeten, Herrn Generaldirektor Fagagnini der SBB mitzuteilen, gemeinsam erarbeitete Angebotskonzept-Varianten nicht im Alleingang und ohne vorherige Absprache mit Kantonen bzw. konzessionierten Transportunternehmungen in der Öffentlichkeit zu kommunizieren (z.B. die Möglichkeit der Anbindung von Konstanz über Singen; Übersichtsplan der SBB, welcher in der Presse abgedruckt wurde).

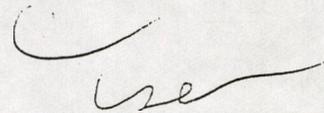
Der von Herrn Bächtold angesprochene Brief der Nordwestschweizerischen Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (Herrn RR Thomas Pfisterer, AG) betreffend TGV-Anschluss von Basel wurde gemäss unseren Recherchen am 24. Februar 1998 durch den Departementsvorsteher UVEK beantwortet.

7 Nächste Sitzung des Kontaktgremiums

Es wurde kein Termin für die nächste Sitzung des Kontaktgremiums fixiert. Das Bundesamt für Verkehr wird sich nach der Sitzung des Lenkungsausschusses (12. Juni 1998) bei den Kantonsvertretern mit einer Terminumfrage melden.

Für das Protokoll

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Sektion Politik und Planung



Thomas Isenmann

Beilage(n):

1. Ausführliches Protokoll der 1. Sitzung vom 15. September 1997
2. Definitiver Bundesbeschluss in deutscher und französischer Sprache
3. Strecken München - Zürich und Stuttgart - Zürich; Planung der Bahnen (Info-Notiz von Herrn E. Widmer, SBB)

Liste der Adressaten:

Herrn
P. Altenburger
Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Schaffhausen
Wirtschaftsamt
Verwaltungsgebäude Mühlental
Mühlentalstr. 105
8201 Schaffhausen

Herrn
Hans-Christoph Bächtold
Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft
Abteilung öffentlicher Verkehr
Rheinstr. 29
4410 Liestal

Herrn
G. Da Ros
Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Appenzell Innerrhoden
Marktgasse 2
9050 Appenzell

Herrn
W. Diener
Direktion der Volkswirtschaft des Kantons Zürich
Stabsstelle öffentlicher Verkehr
Kaspar Escher-Haus
8090 Zürich

Herrn
W. Glünkin
Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement des Kantons Graubünden
Stadtgarten 11
7001 Chur

Herrn
G. Heuberger
Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St.Gallen
Davidstrasse 35
9000 St.Gallen

Herrn
Hans Peter Howald
Baudepartement des Kantons Aargau
Chef Abteilung Verkehr
Entfelderstr. 22
5001 Aarau

Herrn
F. Meier
Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt
Ressort Wirtschaft und Verkehr
Rathaus
Marktplatz 9
4001 Basel

Herrn
W. Müller
Departement für Inneres und Volkswirtschaft des Kantons Thurgau
Amt für Wirtschaft, Energie und Verkehr
Verwaltungsgebäude
8500 Frauenfeld

Herrn
Dr. A. Stoffel
Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Appenzell Ausserrhoden
Obstmarkt 3
9100 Herisau

Herrn
 R. Suter
 Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn
 Rötihof
 Werkhofstr. 65
 4500 Solothurn

Regio Basiliensis
 z.H. von Herrn Chr. J. Haefliger
 Peter Merian-Str. 21
 Postfach
 4002 Basel

Bodenseerat
 z.H. von Herrn P. Joss
 Direktor Mittelthurgaubahn
 Schützenstr. 15
 8570 Weinfelden

Herrn
 E. Widmer
 Schweizerische Bundesbahnen
 Hochschulstr. 6
 3030 Bern

Kopie z.K. an (mit Beilagen):

Herrn
 Jürgen Papajewski
 Bundesministerium für Verkehr
 Referat A 21
 Robert Schuman-Platz 1
 D-53175 Bonn

Herrn Generaldirektor
 Dr. Hans Peter Fagagnini
 Schweizerische Bundesbahnen
 Hochschulstr. 6
 3030 Bern

Herrn Generaldirektor
 Pierre-Alain Urech
 Schweizerische Bundesbahnen
 Hochschulstr. 6
 3030 Bern

F, H, B, T, vkb/an, scr/at, zir/ia, lun/pp, hom/pp, ist/pp, pp/aa

| | |
|----------------------|-----|
| EOAV | |
| - 5. MAI 1998 | |
| | T |
| | mic |
| | sbe |
| | sup |
| Λ | scr |
| | frp |
| | gif |
| | nib |
| | the |
| | saj |
| | |
| | ned |
| λ | dok |
| | |
| | |



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Beilage 1-3

Bearbeitet durch Dr. Thomas Isenmann
☎ 031/322 58 46 / Fax 031/322 58 11
Reg.-Nr. 055-1 pp

3003 Bern, 29. September 1997

Kontaktgremium Bund - Kantone "nördliche Zulaufstrecken zur NEAT"

ausführliches Protokoll der 1. Sitzung vom 15. September 1997

Datum: 15. September 1997
Zeit: 16.30 Uhr bis 18.40 Uhr
Ort: Bern, Bundeshaus Nord, Sitzungszimmer 121
Teilnehmer:

| | |
|--------------------|-----------------------------------|
| P. Altenburger | Kanton Schaffhausen |
| H.-Ch. Bächtold | Kanton Basel-Landschaft |
| W. Diener | Kanton Zürich |
| W. Fleischer | Kanton Basel-Stadt |
| Chr. Haefliger | Regio Basiliensis |
| G. Heuberger | Kanton St. Gallen |
| H.P. Howald | Kanton Aargau |
| P. Joss | Bodenseerat |
| W. Müller | Kanton Thurgau |
| R. Suter | Kanton Solothurn |
| Frau M. Hanselmann | Bundesamt für Verkehr (Vorsitz) |
| Th. Isenmann | Bundesamt für Verkehr (Protokoll) |
| M. Hoenke | Bundesamt für Verkehr |
| E. Widmer | Schweizerische Bundesbahnen |

Entschuldigt:

| | |
|------------|-------------------------------|
| G. Da Ros | Kanton Appenzell-Innerrhoden |
| W. Glünkin | Kanton Graubünden |
| A. Stoffel | Kanton Appenzell-Ausserrhoden |

Traktandenliste:

1. Ziel und Zweck des Kontaktgremiums Frau M. Hanselmann
2. "Philosophie" der bilateralen Vereinbarung Th. Isenmann
3. Stand der Arbeiten auf den einzelnen Achsen M. Hoenke
4. Studien / Aktivitäten der Kantone
- Studie Gäubahn Zürich - Schaffhausen - Stuttgart P. Altenburger
- Interreg-II-Studie Bodan-Rail 2020 G. Heuberger
- Infrac-Studie "Anschluss der Ostschweiz an die NEAT Gotthard" G. Heuberger
5. Fragen und Anliegen der Kantone Kantonsvertreter
6. Anliegen des Bundes und Position im Lenkungsausschuss Frau M. Hanselmann
7. Varia

Zusammenfassung der Sitzung

Frau **Hanselmann** erläutert die Anliegen des Bundes für das Kontaktgremium. Der Bund will damit die Basis für den Einbezug der Anliegen der Kantone und Grenzregionen schaffen. Die Vereinbarung mit Deutschland stimmt im Sinne einer gemeinsamen Planungsrichtlinie die nationalen Planungen im grenzüberschreitenden Raum aufeinander ab und legt die Planungsabsichten fest. In der Konkretisierung erlaubt das Abkommen eine hohe Flexibilität und ermöglicht ein rechtzeitiges Reagieren im Falle einer gegenüber den dem Vertragstext zu Grunde liegenden Annahmen veränderten Entwicklung.

Die Konkretisierung der Massnahmen und die Auslösung ihrer Umsetzung erfolgt durch den Lenkungsausschuss gemäss Artikel 5 der Vereinbarung. Mit dem Kontaktgremium soll die Plattform geschaffen werden, um die Kantone jeweils vorab anzuhören, ihre Anliegen aufzunehmen sowie einen koordinierten gegenseitigen Informationsaustausch zu gewährleisten.

Frau **Hanselmann** bedauert, dass der Lenkungsausschuss aufgrund der noch nicht erfolgten Ratifizierung der Vereinbarung durch die Schweiz seine Arbeit noch nicht aufnehmen kann. Dadurch werden die Möglichkeiten der Schweiz zur Einflussnahme auf die deutsche Planung beschränkt.

* * *

Herr **Isenmann** erläutert die Philosophie der Vereinbarung. Er betont die Flexibilität, welche das Abkommen und die Organisation des Vollzugs ermöglichen. Diese Flexibilität, welche für eine gegenseitige Abstimmung der Langfristplanung unerlässlich ist, wird durch die Zusatzerklärung der beiden Verkehrsminister (vgl. Beilage) speziell betont.

Im Abkommen werden die aus heutiger Sicht mittelfristig notwendigen Kapazitätserweiterung auf den Zulaufstrecken für den Güterverkehr sowie die angestrebten Angebotsverbesserungen im Personenverkehr genannt. Die Kapazitätsausbauten erfolgen schrittweise und angepasst an den Bedarf, wohingegen die Attraktivitätssteigerungen im Personenverkehr bereits kurzfristig ergriffen werden sollen. Für die Finanzierung der notwendigen Massnahmen haben sich die Verhandlungspartner auf das Territorialitätsprinzip geeinigt. Deutschland hat zugesichert, notwendige Massnahmen auf seinem Territorium vollumfänglich zu finanzieren.

Der mindestens einmal jährlich tagende Lenkungsausschuss hat zudem die Aufgabe, die Verkehrsentwicklung auf allen nördlichen Zulaufstrecken (Karlsruhe - Basel - Bern/Luzern/Zürich, Stuttgart - Schaffhausen - Zürich, Ulm - Friedrichshafen - Zürich und München - Lindau - Zürich) laufend zu beobachten und zu analysieren. Sollte sich entgegen der heutigen Einschätzung ein Anpassungsbedarf zeigen, so muss der Lenkungsausschuss rechtzeitig die notwendigen Schritte einleiten und entsprechende zusätzliche Massnahmen ausarbeiten.

* * *

Es bildet sich eine Diskussion um die Frage der Notwendigkeit einer raschen Ratifizierung und der Qualität der Vereinbarung. Herr **Haefliger** und Herr **Howald** unterstützen eine rasche Ratifizierung. Die Schweiz dränge auf Ausbauten in Deutschland, während wir selbst keine Zeichen setzen. Deutschland sei sensibilisiert.

Herr **Howald** wünscht sich zudem einen raschen Korridorentscheid beim neuen Juradurchstich.

Herr **Isenmann** erläutert, dass dieser Entscheid zeitlich nach dem Beschluss zu einer allfälligen NEAT-Etappierung fallen muss und Herr **Widmer** legt den Stand der bisherigen Planungen dar.

Herr **Heuberger**, Herr **Müller** und Herr **Joss** sind der Auffassung, dass die Vereinbarung zu stark auf die Rheintalschiene und die heutige Aufteilung des Bahn-Güterverkehrs auf die einzelnen Achsen ausgerichtet sei. Sie können nicht garantieren, dass in der parlamentarischen Debatte von Ostschweizer Seite keine Einwände kommen werden. Auch Baden-Württemberg und Bayern haben Vorbehalte geäußert.

Frau **Hanselmann** legt dar, dass die Vereinbarung insbesondere mit der Zusatzklärung genügend Flexibilität biete um bedarfsgerechte Lösungen zu konkretisieren. Man solle keine Kraft verpuffen, um einzelne Formulierungen im Abkommenstext zu ändern.

Herr **Isenmann** warnt davor, dass bei einer Nichtratifizierung Deutschland den Ausbau und die Angebotsverbesserungen auf den nördlichen Zulaufstrecken aus dem dringlichen Bedarf nehmen könnte, zuma für Deutschland die innerstaatlichen Verbindungen zwischen den alten und neuen Bundesländer von weit höherem Interesse sind.

Herr **Howald** bestätigt die Gefahr einer Änderung der Prioritätensetzung in Deutschland bei Nichtratifizierung der Vereinbarung.

Herr **Bächtold** betont, dass sehr viel auf dem Spiel steht; nämlich die Gefahr, abgehängt und in Zukunft umfahren zu werden.

Herr **Altenburger** versteht die Bedenken von Herrn Bächtold und Herrn Howald. Er hat aber Angst, dass das Abkommen vom Parlament abgelehnt werde. Deshalb frage er sich, ob die Zeit wirklich derart dränge.

Herr **Widmer** betont die Bedeutung der Gewährleistung einer Planungssicherheit. Es gehe darum, dass die Schweizer Bahnen in Europa in Zukunft überleben können. Wichtig ist, dass in der deutschen Eisenbahn-Planung überhaupt noch von diesen Zulaufstrecken gesprochen wird.

* * *

Herr **Hoenke** legt den Stand und die Absichten bezüglich Kapazitätsausbauten und Angebotsverbesserungen auf den einzelnen Achsen dar.

Herr **Haefliger** dankt für die Schaffung eines Kontaktgremiums und die Anhörung der Kantone und grenzüberschreitenden Regionen. Er ist der Auffassung, dass die Realisierungschancen sinken, wenn man überall alles will. Er regt an, dass man in einer der nächsten Sitzungen spezifische regionale Probleme erörtern könnte.

Herr **Joss** entgegnet, dass Linien über die Ostschweiz heute schon gewisse Engpässe aufweisen. In diesem Zusammenhang stellt er die Frage, wer entscheiden

wird, ob und wann der Bedarf für die Realisierung der vorgesehenen Kapazitätsausbauten und allfällige weitere Massnahmen gegeben sei.

Frau **Hanselmann** betont, dass sie Mühe habe mit der Aussage, dass das Abkommen der Ostschweiz nichts bringe.

Herr **Heuberger** entgegnet, dass die beabsichtigten Massnahmen im Personenverkehr in Ordnung seien, sofern sie rasch realisiert werden. Er bemängelt aber, dass im Güterverkehr die vorhandenen Potentiale über die Region Bodensee zu wenig berücksichtigt seien.

* * *

Herr **Altenburger** und Herr **Heuberger** orientieren über Studien im Auftrag der Kantone. Herr **Altenburger** informiert, dass es bei der sma-Studie zur Gäubahn um den Personenverkehr mit Neigezügen gehe. Es werden auch die Konsequenzen auf den Regionalverkehr analysiert. Der Endbericht sollte in den Monaten Oktober bis November vorliegen. Herr **Heuberger** erläutert den modularen Aufbau des Interreg-II-Programms Bodan-Rail 2020, in dem sich je eines der acht Module mit der Anbindung Süddeutschlands an die NEAT sowie der Ostschweiz an das deutsche Bahnnetz befassen. In der Infrac-Studie gehe es um eine Potentialabschätzung für den künftigen Bahngüterverkehr über die Ostschweiz. Je nach verkehrspolitischen Rahmenbedingungen rechnet man mit einer Verdoppelung des heutigen Verkehrsaufkommens.

Herr **Isenmann** informiert über die an Metron vergebene Studie zum Potential für eine Rollende Autobahn ab der Bodensee-Region über den Gotthard. Seiner Ansicht nach stehen die Studien Infrac und Metron nicht im Widerspruch, sondern ergänzen sich.

* * *

In der Frage des weiteren Vorgehens betont Frau **Hanselmann** das Anliegen des Bundes für eine gute Zusammenarbeit mit den Kantonen und grenzüberschreitenden Regionen.

Man diskutiert, ob das Kontaktgremium als Einheit oder aufgeteilt in zwei Untergremien Nordwestschweiz und Ostschweiz tagen soll. Alle Teilnehmer unterstützen ein gemeinsames Gremium.

Herr **Howald** betont, dass ein gemeinsames Gremium allein schon wegen des Informationsaustausches zwischen der Nordwestschweiz und der Ostschweiz wichtig sei. Er wünscht sich, dass der Lenkungsausschuss als Plattform zwischen Deutschland und der Schweiz zustande komme, da dies für eine effiziente Planungscoordination unerlässlich sei.

Herr **Altenburger** fragt, ob der Lenkungsausschuss nicht auch ohne Abkommen tagen könne.

Frau **Hanselmann** entgegnet, dass ein Lenkungsausschuss ohne Mandat und ohne Verpflichtung der Schweiz wenig Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten biete.

Herr **Diener** betont, dass man gemeinsam auf dem Bestehenden aufbauen solle und bei Bedarf die Zusatzvereinbarung nutzen könne.

Herr **Haefliger** erachtet es als richtig, die gesamte Nordgrenze der Schweiz als eine Einheit zu betrachten. Er möchte aber trotzdem die Möglichkeit offenhalten, zwischendurch für spezifische regionale Probleme die Direktbetroffenen in einem kleineren Kreis einzuladen.

Herr **Howald** wünscht, dass das Feedback aus dem Lenkungsausschuss an die Kantonegut organisiert wird.

Herr **Fleischer** legt dar, dass der Stellenwert von Basel für die künftige europäische Eisenbahnplanung nicht gesichert ist.

Auch Herr **Müller** und Herr **Heuberger** sprechen sich für ein gemeinsames Gremium aus. Herr **Heuberger** weist aber darauf hin, dass die Thematik in der Ostschweiz von hoher politischer Brisanz sei und mit der Mitarbeit im Kontaktgremium nicht automatisch die Zustimmung der Ostschweiz zum vorliegenden Abkommen verbunden ist.

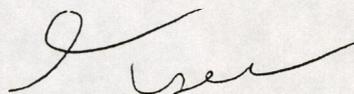
Man einigt sich, dass jeweils vor den Sitzungen des Lenkungsausschusses das Kontaktgremium in seiner Gesamtheit tagt. Bei Bedarf können zwischendurch auch Teilgruppen zu spezifischen, regionalen Themen tagen.

* * *

Es wird beschlossen, dass das Kontaktgremium sich wiederum im **Frühjahr 1998** trifft. Das BAV wird gegen Ende des ersten Quartals 1998 eine Terminumfrage durchführen.

Für das Protokoll:

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Sektion Politik und Planung



Dr. Thomas Isenmann, Sektionschef-Stv.

Kopie z. K. an:

- lun, pp/aa

Bundesbeschluss

über die Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des EVED
und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik
Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit der nördlichen
Zulaufstrecken zur NEAT

vom 3. März 1998

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1996¹⁾,
beschliesst:

Art. 1

¹ Die Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesre-
publik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen
Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz, unterzeichnet am 6. Septem-
ber 1996 in Lugano, wird genehmigt.

² Der Bundesrat wirkt in Zusammenarbeit mit den zuständigen deutschen Behörden
auf die Entwicklung der Bahnverbindungen Zürich-St.Gallen-München und
Zürich-Schaffhausen-Stuttgart hin.

³ Der Bundesrat wird ermächtigt, die Vereinbarung zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

8453

¹⁾ BBl 1996 III 404

(96.061)

1

Ständerat, 16. DEZ. 1997

Der Präsident: Zimmerli

Der Sekretär: Lanz

Nationalrat, 03. MRZ. 1998

Der Präsident: Leuenberger

Der Protokollführer: Anliker

Arrêté fédéral

concernant la convention entre le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie et le ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, relative à la garantie de la capacité des lignes d'accès nord à la NLFA

du 3 mars 1998

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 26 juin 1996¹,
arrête:

Article premier

¹ La convention entre le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie et le ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, relative à la garantie de la capacité d'accès à la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA), signée le 6 septembre 1996 à Lugano, est adoptée.

² Le Conseil fédéral coopère avec les autorités compétentes allemandes pour le développement de la ligne de chemin de fer Zurich-Saint-Gall-Munich et Zurich-Schaffhouse-Stuttgart.

³ Le Conseil fédéral est autorisé à la ratifier.

Art. 2

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

38608

¹ FF 1996 III 392

(96.061)

1

Conseil des Etats, 6 DEC. 1997

Conseil national, 03 MARS 1998

Le président: Zimmerli

Le président: Leuenberger

Le secrétaire: Lanz

Le secrétaire: Anliker

SBB GD, IB-W

Bern, 16.4.1998

Kontaktgremium Bund - Kantone „Nördliche Zulaufstrecken zur NEAT“
Strecken München - Zürich und Stuttgart - Zürich
Planung der Bahnen

(Unterlage für die Sitzung vom 20.4.1998, BAV, 3003 Bern)

Infrastruktur Schweiz

Grundlage der Planung und der bisherigen Realisierungen bildet das Konzept Bahn 2000, 1. Etappe, mit den zugehörigen Infrastrukturarbeiten sowie die Vereinbarung der Verkehrsminister von Deutschland und der Schweiz vom 6.9.1996 über die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur NEAT.

Im Personenverkehr wurde 1997 das Angebotskonzept „Impuls“ eingeführt. Die Angebotsschritte 2001 zusammen mit dem Konzept Expo.01 und 2005 sind geplant. Für die angestrebte weitere Entwicklung werden der Bundesbeschuß vom 20.3.1998 über „Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs“ und der von der Zustimmung zu diesem abhängige „Alpentransitbeschuß“ mit gleichem Datum vorausgesetzt. Der dort in Art. 5 bis, c, „Ostschweiz“ genannte Zimmerbergtunnel sowie die Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie sind Bestandteil der Planung SBB.

Personenverkehr

Für München - Zürich sind zur Zeit von den Fahrplansachverständigen der DB, ÖBB und SBB konstruierte durchgehende Zugtrassen im Zwei-Stunden-Takt vorhanden. Sie sind für den Einsatz deutscher Diesel-Neigetechnik-Triebzüge gedacht. Erreichbar werden Fahrzeiten München - Zürich in einer ersten Stufe von rund 3 Std. 35 Min., in einer zweiten Stufe von 3 Std. 25 Min (Kopfbahnhof Lindau beibehalten). Erschwerende Bedingungen sind die vorgegebenen Taktzeiten in den Knotenpunkten München und Zürich sowie die Einspurabschnitte unterwegs.

Die Anpassung der Strecke an die Neigetechnik wird auf deutscher Seite einen erheblichen Aufwand verursachen (Größenordnung 50 Mio DM), auf Schweizer Seite ist sie teilweise Bestandteil des Konzepts Bahn 2000. Mit den ÖBB sind Gespräche über Finanzierung und Ausführung von Gleisverbesserungen auf österreichischem Gebiet in Gang.

Für Stuttgart - Zürich erarbeiten DB und SBB in einer eigens hierfür gebildeten Projektgruppe aufgrund eines Beschlusses der beiden Unternehmungsleitungen ein neues Angebotskonzept. Grundlage ist ebenfalls der Einsatz der Neigetechnik, jedoch mit elektrischen Triebzügen der DB und der Cisalpino AG.

Ungünstig sind das eher schwache Aufkommen im grenzüberschreitenden Fernverkehr sowie die hohe Belegung der Schweizer Strecke über Bülach, die wahrscheinlich taktüberlagertes Fahren ausschließt. Andererseits bietet sich auf der deutschen

Gäubahn die Chance, daß unterwegs keine zwingenden kommerziellen Übergänge auf andere Züge zu beachten sind.

Grundsätzlich sind die Schweizer Bahnen bestrebt, den Bodenseeraum als einen zusammenhängenden Siedelungsraum in das schweizerische Taktsystem einzubinden.

Güterverkehr

Für die Güterverkehrsplanung ist Art. 2 Abs. 3 der Vereinbarung positiv zu werten: Die Strecken Stuttgart - und München - Zürich entlasten die Oberrheinstrecke im Zulauf zum Alpentransit und erschließen Süddeutschland für den Bahngüterverkehr. Die Terminals Singen (Hohentwiel) und Wolfurt (bei Bregenz) bieten Entwicklungsmöglichkeiten für den kombinierten Verkehr. Die Terminals noch besser für den Bahnverkehr nutzbar zu machen, ist Gegenstand dauernder Marketingarbeit.

Festzuhalten ist immerhin, daß sich das Aufkommen für Bahngüterverkehr aus dem eher schwach-industrialisierten und dezentralisierten süddeutschen Raum in Grenzen halten wird. Dabei dürfte der kombinierte Verkehr größere Chancen haben als schienenaffine Massengüter. Wenn ein täglich verkehrender Güterzug 200 000 Gütertonnen im Jahr befördert, führt der gesamte jährliche Verkehrszuwachs im betrachteten Raum doch nur zu zusätzlichen einzelnen Zügen pro Tag. Im Gegensatz zu einem Zuwachs von 30...40 und mehr Zügen pro Tag wird die Leistungsfähigkeit des vorhandenen und geplanten Bahnsystems nicht überschritten.

Das gilt auch bei kommender Rückverlagerung von Straßentransit im LW mit 40 t Gesamtgewicht in die Schweiz. Bei niedriger Transitabgabe wird rückverlagerter Straßengüterverkehr vor allem die Straßenachse St. Galler Rheintal - San Bernardino belasten. Stimmt hingegen der Preis im Sinn von Alpenschutz und schweizerischer offizieller Verkehrspolitik, kann unbegleiteter kombinierter Verkehr für die Bahn gewonnen werden.

Zusammenfassend besteht aufgrund der vorhandenen Verkehrszahlen, der Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs und plausibler Prognosen zur Zeit kein Anlaß, wegen des Güterverkehrs größere Investitionen in die diskutierten Linien zu planen, die über die genannten Konzepte Bahn 2000 und Alpentransit hinausgehen.
