



**Eröffnung von Verhandlungen über eine Vereinbarung mit Deutschland
 bezüglich NEAT-Nordanschlüsse**

Aufgrund des Antrags des EVED vom 22. August 1995

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

GS EVED
 15. Sep. 1995
 Nr. 634.2

BAV

beschlossen:

1. Es werden formelle Verhandlungen mit Deutschland eröffnet mit dem Ziel eine bilaterale Vereinbarung über die deutschen Zufahrtsstrecken zur NEAT abzuschliessen.
2. Herr Philippe Gauderon, Vizedirektor des BAV, leitet die mit den Verhandlungen befasste Delegation.

In der Schweizer Delegation sind neben dem BAV auch die SBB und die Direktion für Völkerrecht vertreten. Nach Bedarf können ausserdem Vertreter der betroffenen Kantone in die Verhandlungen miteinbezogen werden.

3. Der Schweizer Delegation sind die unter Ziffer 3 des Antrags an den Bundesrat erwähnten Ziele als Richtlinien für diese Verhandlungen gegeben.

Für getreuen Protokollauszug:

Alleses richtig

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	10	-
	X	EDI	5	-
	X	EJPD	5	-
		EMD		
	X	EFD	7	-
	X	EVD	5	-
X		EVED	5	-
	X	BK	3	-
		EFK		
		Fin.Del.		

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

7.164

des/du	EDA/DFAE	EDI/DFI	EJPD/DFJP	EMD/DMF	EFD/DFE	EVD/DFEP	EVED/DFTCE	BK/ChF
Datum/Date							22.8.95	

Titel des Antrags/Titre de la proposition:

Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur NEAT in der Schweiz

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: 20.09.1995

Begründung/Motifs:

Die Verhandlungen zwischen CH und BRD sowie die Paraphierung der Vereinbarung finden am 22. September 1995 statt.

Verantwortliche/r Responsable	Ph. Gauderon	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. Tél.	322 57 04
Sachbearbeiter/in Spécialiste	T. Isenmann R. Zimmermann	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV BAV	Tel. Tél.	322 58 46 322 57 51
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 Ämter und Dienststellen des EDA (IB, DV), des EJPD (BJ), des EDI (BUWA) des EFD (OZD, EFV) sowie die Bundeskanzlei wurden konsultiert und sind mit diesem Antrag einverstanden.

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):

Die BRD wünscht, dass die Öffentlichkeit am 22.9.1995 über diese Vereinbarung informiert wird
 keine Information/pas d'information

Publikation/Publication: BB/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	X	X	X		X	X		X
Zustimmung Adhésion	31.8.95	5.9.95	4.9.		5.9.95	8.		1.9.
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

Sitzung des Bundesrates vom 13.9.95

Verhandlungen über eine Vereinbarung mit
Deutschland bezüglich NEAT-Nordanschlüsse

Um das Zusatzaufkommen, welches durch die NEAT bewirkt wird, bewältigen zu können, braucht es leistungsfähige Zubringerstrecken im Norden und im Süden.

**Leistungsfähige
NEAT-Nordanschlüsse**

Wichtig ist, dass durchgehend und aufeinander abgestimmt ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Es muss vermieden werden, dass wegen lokalen Engpässen auf den ausländischen Zulaufstrecken die Kapazität der gesamten Nord-Süd-Achse nicht genutzt werden könnte.

* * *

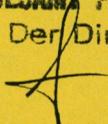
Das Ausbaubedürfnis betreffend der nördlichen NEAT-Zufahrtsstrecken hat Deutschland in der trilateralen Vereinbarung D-CH-I und die EU im Transitabkommen anerkannt.

Um dieses Ausbaubedürfnis zu analysieren, wurde eine deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe ins Leben gerufen.

Vier Planungsfälle wurden untersucht. Diese sind:

[Beilage 1]

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Der Direktor



- die Rheintalstrecke Karlsruhe - Basel
- die Linie Stuttgart - Zürich ("Gäubahn")
- die Strecke München - Lindau - Zürich
- und die Strecke Ulm - Lindau - Zürich.

Der Strecke Karlsruhe - Basel kommt die Hauptfunktion des Nord-Zubringers zu.

Die anderen Strecken haben ihre Hauptbedeutung vor allem im Personenverkehr.

Aufgrund der Analysen dieser Arbeitsgruppe, welche ihren Schlussbericht im Herbst dieses Jahres vorlegen sollte, ist ein Vereinbarungsentwurf zwischen Deutschland und der Schweiz vorbereitet worden.

Diese bilaterale Vereinbarung bezieht sich auf ein Positionspapier der Deutschen Bahn AG und der SBB vom Mai dieses Jahres.

Darin sehen die DB schritthaltend mit der wachsenden Verkehrsnachfrage abschnittweise den Ausbau der Strecke von Offenburg bis nach Basel vor.

Rheintalstrecke ist Hauptzubringer zur NEAT

Drei andere Strecken für Personenverkehr wichtig

Bilaterale Vereinbarung

Positionspapier der Eisenbahnen

Mittelfristig soll durch das Rheintal eine durchgehende Vierspurstrecke bis nach Basel führen.

Durchgehende Vierspurstrecke bis nach Basel

* * *

Die Achsen Stuttgart - Zürich und München - Zürich behalten für den Güterverkehr ihren Charakter als regionalen Bypass und Zubringer zur Gotthardachse.

**Zürich - Stuttgart und
Zürich - München**

Für den Personenverkehr soll ihre Bedeutung aber gestärkt werden.

Die Bahnen haben sich zum Ziel gesetzt die Reisezeit durch den Einsatz von Neigezügen und durch lokale Ausbaumassnahmen deutlich zu senken,

Reisezeitverkürzung

- Auf der Achse Stuttgart - Zürich von heute 2 3/4 Stunden (EC-Zug), respektive gut 3 Stunden (normaler Schnellzug) auf zukünftig 2 1/4 Stunden;
- Auf der Achse München - Zürich von heute 4 1/4 Stunden auf zukünftig 3 1/4 Stunden.

Die Schweiz hingegen verpflichtet sich zum Bau einer zweiten Rheinbrücke in Basel, zum Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel

durch den Jura sowie zur Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist im Rahmen von BAHN 2000.

Bezüglich der Variantenwahl des neuen Jura-durchstichs werden alle Optionen offengehalten.

Der Zeitpunkt der Realisierung dieser Vorhaben orientiert sich am Bedarf, das heisst an der Verkehrsnachfrage.

Die Vereinbarung schafft bezüglich der Überarbeitung der NEAT keine Präjudizien.

* * *

Im Vereinbarungsentwurf verpflichten sich die Staaten darauf hinzuwirken, dass die im Positionspapier der Bahnen beschlossenen Massnahmen vollzogen werden.

Wichtig für die Schweiz ist, dass dieses Dokument nicht vor dem 31. Dezember 2020 gekündigt werden kann.

Es bleibt somit in Kraft während der ganzen Realisierungsphase der NEAT.

Anlässlich eines Treffens zwischen schweizerischen und deutschen Experten, welches am

Vereinbarung bleibt in Kraft bis 31.12.2020

Paraphierung der Vereinbarung: 22.9.95

22. September 1995 stattfinden wird, sollte der Vereinbarungsentwurf paraphiert werden.

Während dieser Sitzung könnte die deutsche Seite noch einige Änderungen des Textes verlangen (jedoch nichts grundsätzliches).

Fazit:

Der Vereinbarungsentwurf zwischen Deutschland und der Schweiz ist ein wichtiges Instrument um die Leistungsfähigkeit der NEAT- Nordanschlüsse langfristig zu sichern.

Deshalb schlage ich vor, dass:

1. Formelle Verhandlungen mit Deutschland eröffnet werden mit dem Ziel diese bilaterale Vereinbarung abzuschliessen.
2. Herrn Philippe Gauderon, Vizedirektor des BAV, für die Leitung dieser Verhandlungen sowie für die Paraphierung der Vereinbarung zuständig zu erklären.

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								22.8.95

Titel des Antrags/Titre de la proposition:

Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur NEAT in der Schweiz

Zur Behandlung im Bundesrat/A traiter au Conseil fédéral:

Finanzdelegation/Délégation des finances

innert Monatsfrist/dans le délai d'un mois

ja/oui nein/non

Letztmöglicher Termin/Date limite: 20.09.1995

Begründung/Motifs:

Die Verhandlungen zwischen CH und BRD sowie die Paraphierung der Vereinbarung finden am 22. September 1995 statt.

Verantwortliche/r Responsable	Ph. Gauderon	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. Tél.	322 57 04
Sachbearbeiter/in Spécialiste	T. Isenmann R. Zimmermann	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV BAV	Tel. Tél.	322 58 46 322 57 51
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 Aemter und Dienststellen des EDA (IB, DV), des EJPD (BJ), des EDI (BUWA) des EFD (OZD, EFV) sowie die Bundeskanzlei wurden konsultiert und sind mit diesem Antrag einverstanden.

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:

Die BRD wünscht, dass die Öffentlichkeit am 22.9.1995 über diese Vereinbarung informiert wird

keine Information/pas d'information

Publikation/Publication: BB/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								
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



3003 Bern, 22. August 1995

An den Bundesrat

**Eröffnung von Verhandlungen über eine Vereinbarung mit Deutschland bezüglich
NEAT- Nordanschlüsse**

1. Allgemeines

Das Ausbaubedürfnis betreffend der nördlichen NEAT-Zufahrtsstrecken wurde im Transitabkommen zwischen der Schweiz und der EG anerkannt. Gemäss Artikel 6 sowie Anhang 4, Ziff. 5 des Abkommens steht fest, dass "die Kapazitäten bestimmter Abschnitte der Strecke Mannheim - Basel ausgebaut werden müssen".

Dieselbe Massnahme ist zudem in Artikel 4 B der trilateralen Vereinbarung D-CH-I über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz vorgesehen.

Für den Wirtschaftsstandort Schweiz sind rasche Verbindungen mit den europäischen Zentren wichtig. Die Zubringerstrecken im Ausland dienen einer optimalen Integration der NEAT ins europäische Hochgeschwindigkeits-Schienennetz. In Verbindung mit dem ICE/TGV werden damit kürzere Reisezeiten zwischen der Schweiz und Nordeuropa möglich sein (z.B. Bern - Frankfurt: 3 Stunden, heute 4 Stunden 25 Minuten). Da der Eisenbahngüterverkehr und insbesondere der kombinierte Verkehr nur über längere Distanzen gegenüber der Strasse konkurrenzfähig ist, müssen für diese Verkehrsarten leistungsfähige Verbindungen mit dem Ausland sichergestellt werden. Insbesondere ist dafür zu sorgen, dass durchgehend ausreichende Kapazitäten vorhanden sind. Damit können das Zusatzaufkommen, welches durch die NEAT bewirkt wird, bewältigt und die Güter soweit wie möglich im Norden und Süden der schweizer Grenzen auf die Bahn verladen werden.

2. Analysen der bilateralen Arbeitsgruppe über die Eisenbahnverbindungen
Deutschland/Schweiz

Um die Nordanschlüsse der NEAT sicherzustellen, wurde eine bilaterale Arbeitsgruppe für die "Verbesserung der Eisenbahnverbindungen Deutschland/Schweiz" mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums Deutschland und der Deutschen Bahn AG sowie des Bundesamtes für Verkehr und der SBB eingesetzt.

Diese Arbeitsgruppe wird ihren Bericht zuhanden der Verkehrsminister der BRD und der Schweiz beenden. Der Entwurf für den Arbeitsbericht wird durch Deutschland erstellt und anschliessend gemeinsam redigiert.

Auftrag dieser Arbeitsgruppe ist es, die Leistungsfähigkeit und die Machbarkeit der NEAT-Zufahrtsstrecken aus Deutschland für den Güter- und Personenverkehr zu analysieren.

Vier Planungsfälle wurden untersucht. Diese sind:

- die Linie Karlsruhe - Basel (Oberrheinstraße)
- die Linie Stuttgart - Zürich (Gäubahn)
- die Linie München - Lindau - Zürich
- die Linie Ulm - Friedrichshafen - Zürich.

Der Strecke Karlsruhe - Basel kommt die Hauptfunktion als Nordzubringer zu. Ihr Ausbau auf vier Spuren ist im deutschen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bis Müllheim als vordringlicher Bedarf erachtet. Der BVWP beinhaltet die mittel- und langfristigen Infrastrukturaus- und -neubauvorhaben im Verkehrsbereich. Im vordringlichen Bedarf sind Projekte aufgelistet, die sich mit den bis zum Jahre 2010 bewilligten Mitteln realisieren lassen und für die ein uneingeschränkter Planungsauftrag existiert. Die Strecke Müllheim - Basel wird heute als länderübergreifendes Projekt bezeichnet. Es ist aber der Wille des Bundesministeriums für Verkehr, auch diese Linie im nächsten BVWP als vordringlichen Bedarf zu kennzeichnen. Die gesamte Strecke Karlsruhe - Basel soll mittelfristig entsprechend dem Verkehrswachstum durchgehend auf 4 Gleise ausgebaut werden.

Die anderen drei Strecken sind im Bundesverkehrswegeplan ebenfalls als länderübergreifende Projekte bezeichnet, für die binationale Vereinbarungen zu treffen sind. Sie dienen vor allem dem Personenverkehr. Ihre Bedeutung für den Güterverkehr, mit

Ausnahme der Strecke Ulm-Friedrichshafen, ist untergeordnet. Diese Strecke könnte durchaus eine grenzüberschreitende Bedeutung in Verbindung mit dem Ostschweizer NEAT-Anschluss im Güterverkehr erlangen, falls die entsprechenden Ausbaustandards auf dem deutschen Teil realisiert werden. Verbesserungen auf der Strecke Ulm - Friedrichshafen sind somit aufgrund regionaler Aspekte sinnvoll. Für die Strecke Stuttgart - Zürich und München - Zürich ist durch den Einsatz von Pendolini (auf der Strecke München - Lindau vorrangig Dieselpendolini, Elektrifizierung ist nicht vorrangig) sowie durch punktuelle Massnahmen eine Reisezeitverkürzung auf 2 1/4 h resp. 3 1/4 h vorgesehen.

Das Territorialitätsprinzip wird für die Finanzierung der Projekte angewendet. Alle in der Schweiz geplanten Streckenabschnitte werden im Rahmen der normalen Finanzierungsplanung vorgesehen.

3. Ziel und Inhalt einer Vereinbarung mit Deutschland

Um eine gewisse Planungssicherheit für die NEAT-Nordanschlüsse zu schaffen, ist aufgrund des oberwähnten Berichtes ein Positionspapier zwischen der Deutschen Bahn AG und der SBB sowie ein Vereinbarungsentwurf zwischen den Verkehrsministerien der BRD und der Schweiz ausgearbeitet worden. Das Positionspapier der Bahnen, welches die geplanten Massnahmen schildert, dient als Beilage zum Vereinbarungsentwurf, welcher voraussichtlich am 22. September 1995 paraphiert und durch die Verkehrsminister der beiden Länder noch dieses Jahr unterzeichnet werden sollte.

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

Artikel 2 ist der wichtigste Punkt für die Schweiz: Die deutsche Seite erklärt sich darin unter anderem bereit, die Oberrheinstrecke bis nach Basel Bad. Bhf. auf 4 Spuren auszubauen, wie es im Positionspapier der Bahnen vorgesehen ist.

Ausserdem ist eine Stärkung der beiden Verkehrskorridore Stuttgart - Zürich und München - Zürich vorgesehen, um die Reisezeit auf diesen Achsen zu verkürzen.

Schliesslich wird als längerfristige 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 3 wird ausserdem 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 für das Inkrafttreten und die eventuelle Kündigung der Vereinbarung. Wichtig für die Schweiz ist dabei vor allem die Tatsache, dass dieses Dokument nicht vor dem 31. Dezember 2020 gekündigt werden kann und somit während der ganzen Realisierungsphase der NEAT in Kraft bleibt. Auch nach der Eröffnung der beiden Tunneln wird eine gesetzliche Grundlage für eine Erweiterung der Kapazitäten der Nord-Zulaufstrecken, falls es die Entwicklung des Verkehrsaufkommen rechtfertigt, weiterhin bestehen.

4. Besprechungen mit den Kantonen

Der Inhalt der Vereinbarung wurde informell mit den Vertretern der Kantone besprochen. Diese waren grundsätzlich alle einverstanden. Vereinzelt vorgebrachte Anregungen wurden soweit als möglich integriert.

5. Verhandlungsleitung und Paraphierung

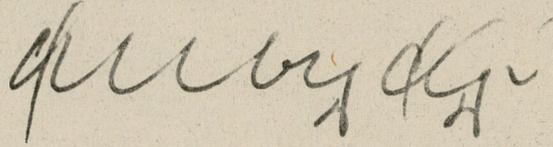
Aufgrund der zu behandelnden Themen schlagen wir vor, für diese Verhandlungen sowie für die Paraphierung der Vereinbarung das EVED (insbesondere das BAV) zuständig zu erklären und Herrn Philippe Gauderon, Vizedirektor des BAV, zum Delegationsleiter zu ernennen. Neben dem BAV sollten auch Vertreter der SBB und der Direktion für Völkerrecht an den Verhandlungen teilnehmen. Nach Bedarf sollten zudem Vertreter der betroffenen Kantone eingeladen werden können.

6. Aemterkonsultation

Die mitinteressierten Aemter und Dienststellen des EDA (Integrationsbüro, DV), des EJPD (BJ), des EDI (BUWAL), des EFD (OZD, EFV) sowie die Bundeskanzlei wurden konsultiert und sind mit diesem Antrag einverstanden.

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Beilage:

- Entwurf des Beschlussdispositivs
- Entwurf der Vereinbarung zwischen den Verkehrsministerien
- Positionspapier des Bahnen

Zum Mitbericht an:

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

Protokollauszug an:

- | | |
|--------|-------------------|
| - BK | 5 zur Ausführung |
| - EDA | 5 zur Information |
| - EDI | 5 " " |
| - EFD | 5 " " |
| - EVD | 5 " " |
| - EJPD | 5 " " |
| - EVED | 5 zur Ausführung |

Eröffnung von Verhandlungen über eine Vereinbarung mit Deutschland bezüglich NEAT-Nordanschlüsse

Aufgrund des Antrags des EVED vom 22. August 1995

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Es werden formelle Verhandlungen mit Deutschland eröffnet mit dem Ziel eine bilaterale Vereinbarung über die deutschen Zufahrtsstrecken zur NEAT abzuschliessen.
2. Herr Philippe Gauderon, Vizedirektor des BAV, leitet die mit den Verhandlungen befasste Delegation.

In der Schweizer Delegation sind neben dem BAV auch die SBB und die Direktion für Völkerrecht vertreten. Nach Bedarf können ausserdem Vertreter der betroffenen Kantone in die Verhandlungen miteinbezogen werden.

3. Der Schweizer Delegation sind die unter Ziffer 3 des Antrags an den Bundesrat erwähnten Ziele als Richtlinien für diese Verhandlungen gegeben.
4. Die Bundeskanzlei wird beauftragt, die Vereinbarung, im Einvernehmen mit dem EDA, in der Amtlichen Sammlung zu veröffentlichen.

Für getreuen Protokollauszug:

Stand 28. Juni 1995

Entwurf

Vereinbarung

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

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

in der Absicht, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz 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, der besseren Erreichbarkeit wichtiger Ballungszentren und der Entlastung der Strassen Rechnung zu tragen,

in der Erkenntnis, dass der Oberrheinkorridor aus Richtung Karlsruhe - Freiburg - 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) sowie mit dem trilateralen Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Italien über den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse

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 - Basel, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten durch aufeinander abgestimmte Massnahmen der Schieneninfrastruktur in seiner Leistungsfähigkeit zu sichern.

Artikel 2

(1) Zur Erreichung des in Artikel 1 dargelegten Ziels werden die Kapazitäten des nördlichen Zulaufs zur NEAT auf deutschem und schweizerischem Gebiet schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt erhöht.

(2) Um dieses Ziel zu erreichen, sind die im Memorandum der Eisenbahngesellschaften aus beiden Staaten (Anhang 1) genannten Massnahmen entsprechend der gemeinsamen Zielsetzung für den alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz und unter dem Vorbehalt der Durchführung der nach jeweiligem Recht erforderlichen Verfahren vorgesehen. Die Vertragsparteien wirken im Rahmen ihrer Zuständigkeiten darauf hin, dass die Eisenbahngesellschaften aus beiden Staaten diese Massnahmen zum Zusammenwachsen ihrer benachbarten Netze vollziehen.

(3) Bei dieser Konzeption behalten die Achsen

Zürich - Stuttgart und

Zürich - München

die Funktion regionaler Bypässe zur NEAT mit Erschliessungsfunktionen für die Ostschweiz und Süddeutschland. Prioritär ist die Erreichung der im Memorandum genannten Fahrzeitverkürzungen sowie eine angemessene Frequenz der Züge. Eine allfällige Bündelung der Züge über die Strecke aus Ulm bleibt als längerfristige Option vorbehalten.

Artikel 3

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich,

- a) die Zusammenarbeit zu verstärken, welche die Harmonisierung der technischen Merkmale im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Staaten erlaubt,
- b) Massnahmen umzusetzen, welche die abgestimmte betriebliche Nutzung der in Artikel 2 und im Memorandum der Eisenbahngesellschaften aus beiden Staaten (Anhang 1) 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 Zusammenarbeit von Eisenbahngesellschaften in ihren Staaten zu fördern.

Artikel 4

Das Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement unterrichten einander regelmässig über den Fortgang der Arbeiten.

Artikel 5

(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 automatisch jeweils um ein weiteres Jahr, wenn sie nicht nach Massgabe der in Artikel 5, Absatz 3 festgelegten Regelung gekündigt wird.

(3) Jede der beiden Vertragsparteien kann diese Vereinbarung ab dem 31. Dezember 2020 spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Kalenderjahres schriftlich kündigen, wobei die Gültigkeit der Vereinbarung am 31. Dezember des betreffenden Jahres endet.

Geschehen zu am

Der Bundesminister für Verkehr
der Bundesrepublik Deutschland

Der Vorsteher des Eidgenössischen
Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes

Positionspapier der beiden Bahnen zur Ausgestaltung der grenzüberschreitenden Korridore zwischen der Schweiz und Deutschland

Anhang zur Vereinbarung der Verkehrsministerien zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

Oberrhein-Korridor

Schweizerische Bundesbahnen und Deutsche Bahn AG stimmen überein, daß der Oberrhein-Korridor aus Richtung Karlsruhe - Freiburg (Breisgau) - Basel die nördliche Hauptzufuhrachse zur NEAT für den Personen- und Güterverkehr bildet.

a) Maßnahmen auf deutscher Seite

Entsprechend der gemeinsamen Zielsetzungen für den alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz werden die Kapazitäten der Strecken des nördlichen Zulaufs zur NEAT auf deutscher und schweizerischer Seite schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage erhöht durch

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen zweigleisigen Strecke mit Einbau moderner Betriebsleittechnik (CIR-ELKE),
- abschnittweisen viergleisigen Ausbau im Bereich Freiburg (Breisgau) und im Bereich südlich von Müllheim (Baden),
- durchgehenden viergleisigen Ausbau zwischen Offenburg und Basel.

Eine Neubauspange im Bereich des Isteiner Klotzes (Katzenbergtunnel) im Zuge des viergleisigen Ausbaus wird insbesondere die Qualität für den schnellen Reiseverkehr wesentlich verbessern.

b) Maßnahmen auf schweizerischer Seite

- Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Basel Bad. Bf. und Basel SBB,
- Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel durch den Jura und

- Bau einer neuen Linie zwischen den Räumen Bern und Olten (Konzept Bahn 2000)

zur Abstimmung der Leistungsfähigkeit der schweizerischen Strecken auf die Zulaufstrecken beidseitig des Oberrheins.

c) Ein langfristiger kapazitiver Ausbau der zweigleisigen Hochrheinstrecke mit neuem Rheinübergang bei Bad Säckingen (Bypass Hochrhein) bleibt einer späteren Vereinbarung vorbehalten.

Stuttgart - Zürich und München - Zürich

Mit der für den Oberrheinkorridor festgelegten Konzeption behalten die Achsen

- Stuttgart - Zürich und
- München - Zürich

im Güterverkehr den Charakter regionaler Bypässe zur NEAT mit Erschließungsfunktionen für die Ostschweiz.

Im Personenverkehr verfolgen die beiden Bahnen neben den Maßnahmen in der Rheinachse das Zusammenwachsen ihrer benachbarten Netze vordringlich mit der Stärkung der beiden Verkehrskorridore Stuttgart - Zürich und München - Zürich. Die Linie von München nach Zürich dient insbesondere dem Verkehr zwischen Ländern von Mittel- und Osteuropa und der Schweiz.

Die Bahnen haben es sich zunächst zum Ziel gesetzt, die Reisezeit auf diesen Achsen durch Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik bei gleichzeitigen punktförmigen Linienverbesserungen

zwischen Stuttgart und Zürich auf 2 1/4 Stunden,
zwischen München und Zürich auf 3 1/4 Stunden

zu verkürzen.

Des weiteren sehen die Bahnen nach Inbetriebnahme der HGV-Strecke Stuttgart - Ulm - Augsburg Möglichkeiten, die Relationen Stuttgart - Zürich und München - Zürich durch Bündelung über Ulm und Ertüchtigung einer Verbindung Zürich - Ulm weiter zu beschleunigen.

Vorschlag an die Regierungen

Die Bahnen ersuchen mit diesem Positionspapier ihre Regierungen, beidseitig

- die Bedeutung der Oberrheinachse mit Übergang in Basel für den alpenquerenden Güterverkehr und den internationalen Reiseverkehr einschließlich eines langfristig notwendigen Bypasses über den Hochrhein

zu unterstreichen,

desgleichen für die Achsen

- Stuttgart - Zürich und
- München - Zürich

die netzintegrierende Bedeutung im Rahmen der europäischen Infrastrukturleitplanung

zu dokumentieren.

Die beiden Bahnen bitten außerdem, mit der Achse Ulm - Zürich eine gegebenenfalls langfristig vorteilhafte Konzeption für die Bündelung der Relation von Stuttgart und München nach Zürich offenzuhalten.

NEAT-Nordanschlüsse in Deutschland

Geographische Übersicht

