

**Botschaft  
über die Sicherung der Leistungsfähigkeit der  
nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT**

vom 26. Juni 1996

---

Sehr geehrte Herren Präsidenten,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Antrag auf Zustimmung zum Bundesbeschluss über die bilaterale Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

26. Juni 1996

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates  
Der Bundespräsident: Delamuraz  
Der Bundeskanzler: Couchepin



## Übersicht

Die am ... 1996 in ... durch die Verkehrsminister unterzeichnete und zur Ratifizierung anstehende bilaterale Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland garantiert, dass die NEAT nicht wegen fehlender Kapazitäten oder unattraktiver Angebote im deutschen Zulauf zu wenig ausgelastet wird. Zudem soll die Schweiz im Personenverkehr kürzere Reisezeiten sowie im Güterverkehr leistungsfähige Strecken in die deutschen Zentren und nach Nordeuropa erhalten.

Die Vereinbarung verfolgt nicht das Ziel, die künftigen Massnahmen in Form von definitiven und detaillierten Bauprojekten zu fixieren. Vielmehr werden im Sinne einer gemeinsamen Planungsrichtlinie die nationalen Planungen im grenzüberschreitenden Raum aufeinander abgestimmt und die Planungsabsichten verbindlich festgelegt. Der Zeitpunkt aller Kapazitätsausbauten orientiert sich am Bedarf, d. h. an der Verkehrsnachfrage.

Auf deutscher Seite wird die Kapazität der Strecke Karlsruhe–Offenburg–Basel, welche die nördliche Hauptzulaufstrecke zur NEAT 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–Schaffhausen–Zürich und München–St. Gallen–Zürich, welche vor allem dem Personenverkehr dienen, wird die Reisezeit durch den Einsatz von Neigezügen und punktuelle Streckenausbauten um je rund eine Stunde auf  $2\frac{1}{4}$  respektive  $3\frac{1}{4}$  Stunden verkürzt.

Erwähnte Massnahmen auf schweizerischer Seite sind die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist (im Rahmen der ersten Etappe BAHN 2000), ein neuer Juradurchstich (bei Bedarf im Rahmen der zweiten Etappe BAHN 2000), dessen genaue geographische Lage zwischen den Räumen Basel und Olten–Brugg offen bleibt, sowie der Bau einer weiteren zweigleisigen Rheinbrücke zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB.

Für die Umsetzung der genannten Massnahmen gilt das Territorialitätsprinzip. Das heisst, dass jedes Land für die Planung auf seinem Territorium zuständig ist. Die Koordination wird über einen Lenkungsausschuss sichergestellt.

Auch für die Finanzierung gilt das Territorialitätsprinzip. Massnahmen auf deutschem Gebiet werden durch Deutschland finanziert und umgekehrt Massnahmen auf schweizerischem Territorium durch die Schweiz. Die in der Vereinbarung festgeschriebenen Massnahmen auf schweizerischer Seite sind grösstenteils Bestandteil der längerfristigen Planung im Rahmen des Konzepts BAHN 2000. Ihre Finanzierung soll im Rahmen der Vorlage über «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» sichergestellt werden. Die wenigen Massnahmen ausserhalb des Konzepts BAHN 2000 werden über das ordentliche Budget der SBB finanziert.

## 1 Allgemeiner Teil

### 11 Ausgangslage

Der Verkehr von Gütern und Personen hat für die Schweiz als kleine, stark aussenhandelsorientierte Nation ohne eigene Rohstoffe seit jeher eine starke internationale Bedeutung. Der europäische Binnenmarkt und die Öffnung Osteuropas werden in den nächsten Jahrzehnten die grenzüberschreitenden Verkehrsströme verstärken.

Die Strasse und der Luftverkehr stossen aber im weiteren Ausbau mehr und mehr an Grenzen der Tragbarkeit. Es ist deshalb das erklärte Ziel sowohl der Europäischen Union (EU) unter dem Grundsatz der «sustainable mobility» als auch des Bundesrates, der Bahn einen grösseren Anteil am Verkehrsmarkt zu verschaffen. Die Europäische Union plant und realisiert hierzu das transeuropäische Netz der Bahnen unter anderem für den Personenverkehr mit hoher Geschwindigkeit und den kombinierten Verkehr, welches leistungsfähigere und attraktivere Angebote ermöglicht.

Für die schweizerische Wirtschaft und für die Lebensqualität der Bevölkerung ist es unerlässlich, dass sich die Schweiz in dieses Hochleistungsnetz der Bahnen integriert. Andernfalls wird die Schweiz in Zukunft im Nord-Süd-Personenverkehr über die Burgundische Pforte und die neue Basislinie Lyon-Turin (Mont Cenis) oder über die neue Brenner-Basislinie umfahren. Überdies würde das Ausland für den Güterimport- und -exportverkehr mit der Schweiz keine leistungsfähigen Zulaufstrecken realisieren.

Deshalb liegt es im Interesse der Schweiz, dass die NEAT Bestandteil der europäischen Hochleistungsnetze für den Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr und den Güterverkehr ist. Dies verschafft der Schweiz kürzere und attraktivere Verbindungen in die europäischen Zentren und ermöglicht ihr die umweltschonende Verlagerung des Güterverkehrs mit dem Ausland sowie des Transitverkehrs auf die Schiene. Die Standortgunst unseres Landes wird dadurch entscheidend aufgewertet (vgl. Anh. 1).

Um einen optimalen Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz zu gewährleisten, die Kapazitäten der NEAT auszulasten und die Umfahrung der Schweiz im Bahnverkehr abzuwenden, müssen die grenzüberschreitenden Zulaufstrecken rechtzeitig über ausreichende Kapazitäten verfügen und attraktive Angebote ermöglichen. Im Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 4. Oktober 1991<sup>1)</sup> (Alpentransit-Beschluss) ist festgehalten, dass der Bund auf die Entwicklung der grenzüberschreitenden Strecken der Westschweiz (Art. 7), der Ostschweiz (Art. 8) und der Südschweiz (Art. 9) hinwirkt.

In Artikel 6 und Anhang 4 Absatz 5 des Transitabkommens vom 2. Mai 1992<sup>2)</sup> zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz ist festgehalten, dass in Deutschland die Kapazität auf bestimmten Teilstrecken, insbesondere zwischen

<sup>1)</sup> SR 742.104

<sup>2)</sup> SR 0.742.71

Mannheim und Basel, anzuheben ist. Die gleiche Massnahme ist in Artikel 4 B der trilateralen Vereinbarung vom 3. Dezember 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Italien über den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse erwähnt.

Um die Planung der grenzüberschreitenden Zulaufstrecken aber umfassend aufeinander abzustimmen, strebt der Bund mit den Nachbarländern Frankreich, Deutschland und Italien bilaterale Vereinbarungen an, welche im Sinne einer Planungsrichtlinie die gegenseitigen Ziele und zu realisierenden Massnahmen in bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen festhalten.

Bezüglich des Anschlusses der Westschweiz an das französische TGV-Netz ist als Ergebnis einer 1991 eingesetzten französisch-schweizerischen Arbeitsgruppe die Unterzeichnung einer bilateralen Vereinbarung in den nächsten Jahren vorgesehen.

Für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen zwischen der Schweiz und Italien wurden durch die beiden Verkehrsministerien gemeinsam und unter Einbezug der Region Lombardei sowie des Kantons Tessin Korridor-Evaluationen sowie Machbarkeitsstudien für eine zukünftige Neubaustrecke zwischen Lugano und Mailand durchgeführt. Noch in diesem Jahr soll die zugehörige Zweckmässigkeitsprüfung lanciert werden. Ebenso untersuchen die SBB und die FS gemeinsam die grenzüberschreitenden Linien via Gotthard und Lötschberg bis nach Mailand sowie die Gestaltung des Bahnsystems im Raum Simplon-Langensee-Novara-Genua. Eine gemeinsame Interessenerklärung ist verabschiedet.<sup>1)</sup>

Die Planungen für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen zwischen der Schweiz und Italien fanden bislang nicht im Rahmen einer formellen binationalen Arbeitsgruppe statt. Die Schweiz strebt aber die formelle Bildung einer von den Ministerien geleiteten Arbeitsgruppe sowie die Unterzeichnung einer bilateralen Vereinbarung an.

Betreffend die nördlichen grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen hat die deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe ihre Tätigkeit mit der am 4. Dezember 1995 erfolgten Paraphierung der vorliegenden Vereinbarung abgeschlossen. Die Unterzeichnung durch die Verkehrsminister erfolgte am ... 1996 in ...

## **12 Ziel und Abgrenzung der bilateralen Vereinbarung mit Deutschland**

Gegenstand der bilateralen Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes und dem Bundesminister für Verkehr Deutschlands bilden die grenzüberschreitenden NEAT-Zulaufstrecken nördlich des Planungssperimeters der NEAT inkl. dem Anschluss der Ostschweiz.

Die Vereinbarung verfolgt nicht das Ziel, die zukünftig notwendigen Massnahmen in Form von definitiven Bauprojekten zu fixieren. Vielmehr geht es darum, im Sinne einer gemeinsamen Planungsrichtlinie die nationalen Planungen im grenzüberschreitenden Raum aufeinander abzustimmen und verbindlich festzulegen.

<sup>1)</sup> Dichiarazione d'intenti tra le Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azione (FS) e le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) per la pianificazione degli interventi alle linee ferroviarie di collegamento tra le due reti vom 13. September 1995.

Mit der Vereinbarung kommt der Bund der Verpflichtung nach einer Verbesserung des Einbezugs der Ostschweiz in das Europäische Hochleistungsnetz nach, wie dies im Alpen transit-Beschluss festgelegt ist.

### **13 Die nördlichen NEAT-Zulaufstrecken in der europäischen Planung und in der Verkehrswegeplanung Deutschlands**

#### **131 Leitschema des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes**

Der Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr (HGV) gilt als der zukünftige Wachstumsmarkt im Bahnverkehr. Gemäss einer Studie im Auftrag der EU<sup>1)</sup> könnten bis zum Jahr 2010 mit einem gezielten Ausbau des HGV-Netzes unter Einbezug der sogenannten Schlüsselverbindungen 142 Milliarden Personenkilometer hinzugewonnen werden. Entsprechend plant die EU einen weitreichenden Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes.

Die Strecke Karlsruhe–Offenburg–Basel–Zürich/Bern figuriert im Leitschema des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes als eine der zentralen Verbindungen im Nord–Süd-Verkehr. Der geplante Ausbaustandard lässt auf der in Deutschland zusätzlich zur bestehenden doppelspurigen Strecke neu zu erstellenden Doppelspur eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 250 km/h zu. Auf schweizerischem Gebiet werden auf den Neubaustrecken Geschwindigkeiten von 250 km/h angestrebt, auf dem ausgebauten übrigen Netz solche von 200 km/h.

Die Strecken Zürich–Schaffhausen–Stuttgart und Zürich–St. Gallen–München figurieren im Leitschema des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes als sogenannte Verknüpfungsstrecken zwischen den Hochgeschwindigkeitsstrecken der NEAT und der Linie Mannheim–Stuttgart–München–Salzburg–Wien. Für Verknüpfungsstrecken sind keine Ausbaugeschwindigkeiten festgelegt.

#### **132 Bundesverkehrswegeplan Deutschland**

Deutschland erstellt in regelmässigen Abständen einen Bundesverkehrswegeplan, welcher die mittel- und langfristigen Infrastrukturaus- und -neubauten der Verkehrsträger Schiene, Strasse, Binnenwasserstrasse und Luftverkehr festhält. Der Plan zeigt auf, mit welchen Investitionsmassnahmen eine koordinierte Verkehrspolitik mit der Vernetzung der Verkehrssysteme erreicht werden soll. Der neueste Bundesverkehrswegeplan datiert aus dem Jahr 1992.

Ein Schwergewicht der Investitionen liegt in den «Verkehrsprojekten Deutsche Einheit»: Deutschland räumt diesem Projekt eine Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer ein, weshalb die Erstellung der Planunterlagen und Bauvorbereitung vordringlich in Angriff zu nehmen sei. Insgesamt ist Deutschland gewillt, rund 57 Milliarden Deutsche Mark in die «Verkehrsprojekte Deutsche Einheit» zu investieren. Neben dieser grossen Investition ist Deutschland gewillt, weitere Mittel gezielt in den länderübergreifenden Verkehr zu investieren.

Die neu in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommenen Investitionsvorhaben werden aufgrund einer Bewertung anhand von gesamtwirtschaftlichen, ökologischen, verkehrlichen und anderen Kriterien in die zwei Kategorien «vordringlicher

<sup>1)</sup> Europäische Kommission: Hochgeschwindigkeit Europa, Luxemburg 1995.

Bedarf» und «weiterer Bedarf» unterteilt. Die im vordringlichen Bedarf aufgelisteten Projekte lassen sich mit den bis zum Jahr 2010 zur Bewilligung vorgesehenen Mitteln realisieren. Es existiert ein uneingeschränkter Planungsauftrag.

Der durchgehende Ausbau der Strecke Karlsruhe–Offenburg–Freiburg i. Br.– Basel auf vier Spuren ist im Bundesverkehrswegeplan bis Müllheim (zwischen Freiburg i. Br. und Basel, vgl. Anh. 2) als vordringlich aufgeführt. Für eine erste Stufe betragen die geschätzten Kosten rund 5,5 Milliarden Deutsche Mark. Die Strecke Müllheim–Basel wurde bislang als länderübergreifendes Projekt bezeichnet, für dessen Ausbau eine bilaterale Vereinbarung erforderlich ist. Länderübergreifende Verkehrsprojekte werden nur dann in den vordringlichen Bedarf aufgenommen, wenn sie die üblichen Kriterien hinsichtlich volkswirtschaftlicher Rentabilität erfüllen. Es ist aber der Wille des Bundesministeriums für Verkehr Deutschlands, den viergleisigen Ausbau auch dieses Abschnitts im nächsten Bundesverkehrswegeplan als vordringlich zu kennzeichnen.

Die Strecken von Stuttgart nach der deutsch-schweizerischen Landesgrenze sowie von Ulm und München nach der deutsch-österreichischen Landesgrenze sind im Bundesverkehrswegeplan 1992 ebenfalls als länderübergreifende Projekte gekennzeichnet, für die eine bilaterale Vereinbarung erforderlich ist. Vorsorglich hat Deutschland in der Planung für alle 13 länderübergreifenden Projekte 8 Milliarden Deutsche Mark im vordringlichen und 3 Milliarden Deutsche Mark im weiteren Bedarf berücksichtigt.

#### **14 Grundsätze für die Planung langfristiger Grossprojekte im Eisenbahnverkehr**

Während die Realisierungszeiträume von Grossprojekten der Verkehrsinfrastruktur immer länger werden, vollzogen sich im letzten Jahrzehnt weitreichende technologische Entwicklungen insbesondere bei der Betriebsleittechnik (inkl. Signalisierung im Führerstand) sowie beim Rollmaterial. Die Anschaffungs- und Betriebskosten von Neigezügen sind gesunken und nähern sich denjenigen normaler Züge an. Mit dem Betriebsleittechnikprojekt ELKE (Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz) innerhalb des Projektes CIR (Computer-Integrated Railroadng) strebt beispielsweise die Deutsche Bahn AG eine Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit an, die bis zu 30 Prozent betragen kann.

Zur Eisenbahn-Planung gehört ein differenzierter und flexibler Ansatz. Planungsziele werden nicht ausschliesslich durch unflexible und relativ teure Infrastrukturobjekte angestrebt, sondern durch ein aufeinander abgestimmtes Paket von bahnbetrieblich-organisatorischen, technischen und infrastrukturellen Massnahmen. Im Eisenbahnbereich im speziellen gilt eine Planung mit Zielvorgabe aufgrund des beabsichtigten Angebots. Ein Beispiel hierfür bildet die erste Etappe von BAHN 2000. Mit der Realisierung dieser Zielvorgaben durch flexible Massnahmenpakete wird es ermöglicht, auf die sich immer rascher ändernden Rahmenbedingungen einzugehen.

## **15 Tätigkeiten der bilateralen Arbeitsgruppe**

### **151 Auftrag an die Arbeitsgruppe und Zusammensetzung**

Getützt auf Artikel 8 des Alpen transit-Beschlusses setzten im Oktober 1992 – kurz nach der Volksabstimmung zur NEAT in der Schweiz vom 27. September 1992 – die damaligen Verkehrsminister Deutschlands und der Schweiz 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.

## **152 Untersuchung des künftigen Verkehrsaufkommens**

### **152.1 Allgemeines**

Die grenzüberschreitenden Strecken zwischen Deutschland und der Schweiz dienen im Güterverkehr einerseits dem alpenquerenden Nord-Süd-Transitverkehr sowie andererseits den Handelsbeziehungen zwischen der Schweiz und den nördlichen Ländern Europas. Der den Alpenkamm querende Güterverkehr wird vorwiegend durch die Beziehungen Italiens mit seinen EU-Partnern geprägt.

### **152.2 Güterverkehr**

Im Jahr 1994 betrug der alpenquerende Transitgüterverkehr auf Strasse und Schiene zwischen Ventimiglia (Grenzübergang an der Riviera zwischen Frankreich und Italien) und Tarvisio (Grenzübergang im Dreiländereck Italien-Österreich-Slowenien) 63,7 Millionen t. Die vorliegenden Prognosen zur Entwicklung des alpenquerenden Transitgüterverkehrs weisen eine grosse Übereinstimmung auf. Im Durchschnitt wird bis zum Jahr 2020 mit rund einer Verdoppelung auf 130 bis 140 Millionen t gerechnet.

Der gesamte für die Verkehrsplanung massgebende alpenquerende Verkehr (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr) wies 1994 gar ein Aufkommen von 106,4 Millionen t auf. Der Anteil der Strasse am gesamten alpenquerenden Güterverkehr (Nettotonnage) zwischen Ventimiglia und Tarvisio erhöhte sich von 52 Prozent im Jahr 1984 auf 62 Prozent im Jahr 1994. Der deutsche Bundesverkehrswegeplan rechnet mit ähnlichen Werten. Es ist daher die Absicht sowohl der EU als auch des Bundesrates, diesen Trend mit dem Bau neuer Hochleistungs-Flachbahnen durch die Alpen zu brechen.

Der Anteil der Schweiz am gesamten alpenquerenden Güterverkehr zwischen Ventimiglia und Tarvisio beträgt heute rund 22 Prozent. Die französischen Übergänge weisen einen Anteil von 42 Prozent und die österreichischen Übergänge einen Anteil von 36 Prozent auf. Heute umfährt aber ein Teil des alpenquerenden Strassengütertransitverkehrs die Schweiz über den Brenner oder die französischen Übergänge Mont Blanc und Fréjus. Der Grund dafür liegt im zulässigen Höchstgewicht von 28 t und dem Nachtfahrverbot in der Schweiz. Für knapp die Hälfte des alpenquerenden Transitgüterverkehrs würde die kürzeste Route durch die Schweiz führen.

Neben dem alpenquerenden Transitgüterverkehr darf der Gütertausch zwischen Deutschland und der Schweiz (Import-/Exportverkehr) nicht vernachlässigt werden. Wiederum auf der Basis der grenzüberschreitenden Prognosedaten des Bundesverkehrswegeplanes von Deutschland prognostiziert die deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe den Import- und Exportverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz für das Jahr 2010 auf 27,5 Millionen t. Davon dürften knapp 13 Millionen t, respektive 47 Prozent die Schiene benutzen.

### 152.3 Personenverkehr

Der gesamte den Alpenkamm querende Personenverkehr auf Schiene und Strasse liegt gegenwärtig total bei rund 60–70 Millionen Personenfahrten. Rund drei Viertel der Reisenden benützen das Auto, rund ein Sechstel die Bahn und ein Zwölftel das Flugzeug.

Im Personenverkehr wird in der Regel der zeitmässig kürzeste Weg gewählt. Im alpenquerenden Personentransitverkehr der Bahn deckt die Oberrheinstrecke über Basel die Einzugsgebiete Skandinavien–Hamburg/Berlin–Frankfurt am Main–Mannheim–Karlsruhe im Norden sowie Turin/Mailand–Bologna–Florenz–Rom–Süditalien im Süden ab. Die sogenannte Gäubahn Stuttgart–Schaffhausen–Zürich dient dem Verkehrsaufkommen von und nach dem Grossraum Stuttgart.

In bezug auf den Transitverkehr Deutschland–Italien ist für den Raum München–Nürnberg–Regensburg–Passau sowohl nach Verona–Bologna–Florenz–Rom–Süditalien als auch nach Mailand der Brenner die kürzeste Route. Heute beträgt die Reisezeit München–Verona über den Brenner rund 5½ Stunden. Die Reisezeit München–Mailand beträgt über die Brennerstrecke mit Umsteigen in Verona rund 8½ Stunden gegenüber 9 Stunden 20 Minuten über Zürich und den Gotthard. Mit der Brenner-Basislinie wird eine Fahrzeit München–Verona von 2½ Stunden angestrebt.

### 152.4 Analyse der verschiedenen Korridore

Im Rahmen der Tätigkeiten der bilateralen Arbeitsgruppe wurden vier Planungsfälle nach der Methodik der deutschen Bundesverkehrswegeplanung untersucht (vgl. Anh. 2). Es handelt sich um folgende Linien:

- Karlsruhe–Offenburg–Freiburg im Breisgau–Basel,
- Stuttgart–Singen–Schaffhausen–Zürich,
- München–Lindau–Bregenz–St. Gallen–Zürich und
- Ulm–Lindau–Bregenz–St. Gallen–Zürich.

Die Oberrheinstrecke Karlsruhe–Offenburg–Basel bildet sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr die nördliche Hauptzulaufstrecke. Nach Abschluss der im Bundesverkehrswegeplan 1985 aufgeführten Bauarbeiten werden Fahrzeiten zwischen Basel SBB und Karlsruhe von rund 1½ Stunden sowie zwischen Basel SBB und Frankfurt von rund 2½ Stunden angestrebt. In der Langfristplanung figurieren als Zielwerte für die Reisezeit zwischen Basel und Karlsruhe 1 Stunde 20 Minuten und zwischen Basel und Frankfurt 2 Stunden 15 Minuten.

Mit zunehmendem Ausbau der Oberrheinstrecke wird auch für das Mittelland eine Fahrt nach Stuttgart über Basel anstelle von Zürich interessanter.



Die Strecken Stuttgart–Singen–Schaffhausen–Zürich und München–Lindau–St. Gallen–Zürich dienen vor allem dem Personenverkehr. Ihre Bedeutung für den Güterverkehr ist zwar nicht zu vernachlässigen, im Vergleich zur Oberrheinstrecke aber untergeordnet. Mit den im Rahmen der Vorlage über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs vorgesehenen Infrastrukturerweiterungen können aus dem Raum Süddeutschland über die Region Bodensee täglich 80 Güterzüge im alpenquerenden Verkehr geleitet werden. Dies genügt zur Bewältigung des prognostizierten Güterverkehrsaufkommens.

Im Personenverkehr benutzen im Durchschnitt pro Tag rund 330 Reisende die Bahn zwischen Stuttgart und Zürich. Dieses vergleichsweise geringe Verkehrsaufkommen rechtfertigt keine Neubaustrecken, denn selbst bei einer Reduktion der Reisezeit auf 2 Stunden liesse sich nur ein Verkehrspotential von täglich durchschnittlich 550 Reisenden (ohne Zwischenverkehr) erzielen.

Auch zwischen Zürich und München ist das heutige Passagieraufkommen mit täglich durchschnittlich rund 520 Reisenden gering. Eine Neubaustrecke oder auch nur die Elektrifizierung rechtfertigt sich im heutigen Planungshorizont nicht. Selbst bei einer Reisezeit zwischen Zürich und München von 2½ Stunden, was nur mit teuren Neubaustrecken zu erreichen wäre, liesse sich nur ein Verkehrspotential von täglich durchschnittlich knapp 2000 Reisenden erzielen. Im Durchschnitt befördert die SBB heute pro Linienkilometer rund 11 000 Personen.

Die Strecken von Zürich in Richtung Stuttgart und München haben aber eine für die Schweiz wichtige Anbindungsfunktion an die künftige Hochgeschwindigkeitslinie Mannheim–Stuttgart–München–Salzburg–Wien. Die Entwicklung und Aufwertung dieser beiden Linien ist für die Schweiz von grosser Bedeutung. Dies eröffnet zudem die Chance, mit einem neuen Angebot den Städteverkehr zwischen Zürich einerseits und Stuttgart bzw. München andererseits vermehrt auf die Bahn zu bringen.

Die Linie Ulm–Lindau übernimmt vorwiegend regionale Funktionen.

## 16 Einbezug der Kantone

Angesichts der grossen Bedeutung dieser Vereinbarung für die Kantone entlang der Achsen hat die schweizerische Delegation der bilateralen Arbeitsgruppe den Inhalt der Vereinbarung vor der Paraphierung informell mit den Sachbearbeitern der betroffenen Kantone besprochen.

### 2 Besonderer Teil

#### 21 Grundidee der Vereinbarung: Gegenseitig abgestimmte, bedarfsgerechte Kapazitätserweiterung und Attraktivitätserhöhung (Art. 1)

Die bilaterale Vereinbarung hält die Absichten für die weitergehenden Planungen in der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft fest. In Artikel 1 wird festgehalten, dass beide Länder im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten anstreben, die Leistungsfähigkeit des länderübergreifenden Eisenbahngüter- und -personenverkehrs zu sichern. Die Vereinbarung bringt damit zwischen den beiden Staaten eine Planungssicherheit für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr.

## 22 NEAT-Zulauf Oberrheinstrecke (Art. 2)

### 221 Allgemeines

Zur Erreichung des gemeinsamen Ziels der bilateralen Vereinbarung ist für die Durchführung der Massnahmen das jeweilige nationale Recht massgebend (Artikel 2 Absatz 1). Insbesondere gibt die Vereinbarung in Artikel 2 Absatz 2 die Zusage, dass Kapazitätserweiterungen und Attraktivitätssteigerungen bedarfsgerecht und in gegenseitiger Abstimmung erfolgen. Der Zeitpunkt der einzelnen kapazitätssteigernden Massnahmen orientiert sich an der Verkehrsnachfrage. Lokale Engpässe werden prioritär behoben.

### 222 Massnahmen auf deutscher Seite (Art. 2 Abs. 2 Bst. a)

Entsprechend der Tatsache, dass im Güterverkehr die Oberrheinstrecke den Hauptzulauf zur NEAT bildet, konzentrieren sich die infrastrukturellen Massnahmen Deutschlands auf diese Achse. Kurzfristig wird die Leistungsfähigkeit der bestehenden Doppelspurstrecke Karlsruhe–Offenburg–Basel durch moderne Betriebsleittechnik (CIR-ELKE) erhöht. Mittelfristig ist abgestimmt auf die Verkehrsnachfrage der etappenweise Ausbau dieser Achse auf eine durchgehende Vierspurstrecke bis nach Basel vorgesehen. Diese Massnahmen werden in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a der Vereinbarung festgehalten.

Der vierspurige Ausbau des Streckenabschnitts Karlsruhe–Müllheim befindet sich heute in verschiedenen Stadien der Realisierung. Für den Abschnitt Müllheim–Basel sind Vorbereitungsarbeiten im Gang.

### 223 Massnahmen auf Schweizer Seite (Art. 2 Abs. 2 Bst. b)

#### 223.1 Übersicht

Massnahmen auf schweizerischer Seite sind gemäss Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b der Vereinbarung die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist, der Bau eines neuen Juradurchstichs sowie der Bau einer weiteren zweigleisigen Rheinbrücke zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB.

#### 223.2 Neubaustrecke zwischen Olten und Bern

Der Bau der Strecke Mattstetten–Rothrist zwischen Bern und Olten ist Teil der ersten Etappe von BAHN 2000. In den Abschnitten Mattstetten–Koppigen und Murgenthal–Rothrist (vgl. Anh. 3) konnte mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Abschnitte zwischen Koppigen und Murgenthal befinden sich im Plangenehmigungsverfahren, welches noch in diesem Jahr abgeschlossen werden soll. Die Inbetriebnahme des gesamten Streckenabschnitts ist für das Jahr 2005 vorgesehen.

In den bislang angelaufenen Planungen zur zweiten Etappe von BAHN 2000 wird auch die Notwendigkeit eines neuen Juradurchstichs aus dem Raum Basel in den Raum Olten-Brugg abgeklärt. Die SBB haben in einer internen Planungsstudie die drei Varianten Wisenberg Ost, Geissfluh und Bözberg Basis untersucht (vgl. Anh. 4). Dabei kamen sie zum Ergebnis, dass die beiden Varianten Wisenberg Ost und Bözberg Basis vertieft zu prüfen seien.

Zentral für die weitere Planung des Juradurchstichs ist seine Multifunktionalität. Die Neubaustrecke ist Teil des europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes. Sie dient dem europäischen Nord-Süd-Transitverkehr durch die Schweiz. Zudem bringt sie im Non-stop-Verkehr zwischen Basel und Zürich eine Fahrzeitverkürzung, welche auf ein Marktpotential stösst. Auf dem übrigen Netz schafft sie zusätzliche Kapazitäten für die S-Bahn im Raum Zürich-Aargau sowie für die Regio-S-Bahn im Raum Basel. Der Zeitpunkt für weitere Planungsschritte ist noch offen und richtet sich nach der Entwicklung der Nachfrage. Zur Zeit wird für die beiden Varianten die bautechnische Machbarkeit geprüft.

### 223.4 Zweigleisige Rheinbrücke bei Basel

Für die Planungskonzeption Basel ist die durchgehende Vierspur über den Rhein unabdingbar. Die bestehende zweigleisige Rheinbrücke der Verbindungsbahn zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB wird mit einer neuen, parallel verlaufenden, zweigleisigen Brücke ergänzt. Neben der Bewältigung des internationalen Fernverkehrs dient diese Brücke zugleich auch den Bedürfnissen der Regio-S-Bahn und der qualitativen Verbesserung der Verknüpfung der Basler Bahnanlagen.

Ein international ausgeschriebener Projektwettbewerb ist mittlerweile abgeschlossen. Ein Vorprojekt für die Brücke wird im Sommer 1996 vorliegen. Das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren soll im laufenden Jahr eingeleitet werden. Die Realisierung ist bei Bedarf in den kommenden Jahren geplant.

## 23 Strecken Zürich-Stuttgart/München (Art. 3)

In Artikel 3 der Vereinbarung wird festgehalten, dass die Bahnen Massnahmen zur Stärkung der Achsen Zürich-Schaffhausen-Stuttgart und Zürich-St. Gallen-München vollziehen. Insbesondere ist für beide Strecken die Reisezeit durch den Einsatz von Neigezügen und gleichzeitige punktuelle Streckenausbauten gegenüber heute um jeweils knapp eine Stunde zu verkürzen, d. h. für Zürich-Stuttgart auf 2¼ Stunden und für Zürich-München auf 3¼ Stunden.

Zwischen Zürich, Schaffhausen und Stuttgart werden dementsprechend ab 1998/99 Fernverkehrs-Neigezüge eingesetzt. Aufgrund der noch fehlenden punktuellen Streckenausbauten wird das Ziel für die angestrebte Reisezeitverkürzung zu diesem Termin aber noch nicht vollumfänglich erreicht.

Für die Achse Zürich-St. Gallen-München werden dieselbetriebene Fernverkehrs-Neigezug-Kompositionen beschafft, welche gegenüber den heute eingesetzten dieselbetriebenen Lokomotiven klar bessere Umweltwerte aufweisen und eine deutliche Reisezeitverkürzung erlauben. Noch ist nicht entschieden, ob für den Betrieb

der Linie eine spezielle Gesellschaft gegründet werden soll (vergleichbar mit Cisalpino im alpenquerenden Verkehr mit Mailand). Die Kosten für das Rollmaterial werden zwischen den SBB und der Deutschen Bahn AG aufgeteilt. Der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme der Fernverkehrs-Neigezüge auf dieser Strecke steht noch nicht endgültig fest.

## **24 Weitere Massnahmen und Zusammenarbeit der Bahnen** (Art. 4)

Die beiden Staaten verpflichten sich in Artikel 4 Absatz 1 der bilateralen Vereinbarung zu weiteren Massnahmen. Insbesondere werden die Zusammenarbeit betreffend die Harmonisierung der technischen Parameter im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr und die Begünstigung abgestimmter betrieblicher Nutzung erwähnt. Weiter wird vereinbart, dass sich die beiden Staaten im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften für weitere Erleichterungen beim Grenzübertritt im durchgehenden Eisenbahnverkehr einsetzen.

In Artikel 4 Absatz 2 ist festgehalten, dass sich beide Staaten dafür einsetzen, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften zu fördern.

## **25 Verfahren zur Umsetzung der in der Vereinbarung genannten Massnahmen** (Art. 5)

Für die Umsetzung der genannten Massnahmen gilt das Territorialitätsprinzip. Das heisst, dass jedes Land für die Planung auf seinem Territorium zuständig ist. Die Koordination wird gemäss Artikel 5 der bilateralen Vereinbarung über einen Lenkungsausschuss sichergestellt. Der Ausschuss tagt mindestens einmal jährlich. Er ist zusammengesetzt aus Vertretern des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes und des Bundesministeriums für Verkehr sowie bei Bedarf der Bahnen. Er erarbeitet ein Ausführungsprogramm der erwähnten Massnahmen.

Der Lenkungsausschuss erlaubt es, laufend die Konkretisierung der in der Vereinbarung festgehaltenen Planungsabsichten vorzunehmen. Im Sinne einer flexiblen Realisierung können der jeweilige Bedarf jährlich überprüft und gegebenenfalls entsprechende, weitergehende Planungsschritte in den beiden Ländern eingeleitet werden. Der Einbezug der Kantone wie auch der deutschen Bundesländer in die Planungsarbeiten wird im Bedarfsfall durch direkte Kontakte mit den jeweiligen im Lenkungsausschuss vertretenen Delegationen des EVED bzw. des Bundesministeriums für Verkehr sichergestellt.

## **26 Vertragsdauer** (Art. 6)

Wichtig für die Schweiz ist die Tatsache, dass diese Vereinbarung während der ganzen Realisierung der NEAT in Kraft bleibt. Gemäss Artikel 6 Absatz 2 gilt die Vereinbarung unkündbar bis ins Jahr 2020. Auch nach der Eröffnung der Basistunnel bleibt somit eine rechtliche Grundlage bestehen für eine allfällige Erweiterung der Kapazitäten der Nord-Zulaufstrecken, falls die Entwicklung des Verkehrsaufkommens dies rechtfertigt.

## 27 **Längerfristige Optionen** (Art. 2 Abs. 2 Bst. c und Art. 3)

Die bilaterale Vereinbarung lässt weitere, längerfristige Optionen offen. Gemäss Artikel 3 besteht die Möglichkeit, die Verbindungen von Zürich nach München und Stuttgart in einem längerfristigen Planungshorizont durch eine Bündelung über Ulm mit Aus- und Neubaustrecken weiter zu beschleunigen. Bedingung hierfür wäre ein Verkehrsaufkommen, das eine ausreichende Rendite gewährleistet.

Als längerfristige Option bleibt ebenfalls der Ausbau der zweigleisigen Hochrhein-strecke mit einem neuen Rheinübergang bei Stein-Säckingen gemäss Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c offen. Dieser wäre Bestandteil einer weiteren bilateralen Vereinbarung, wenn der Knoten Basel weiter entflochten werden müsste.

Da die vorliegende Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland den Planungssperimeter für den Anschluss der Ostschweiz an die NEAT nicht berührt, ist ein allfälliger Bau des Hirzeltunnels nicht Bestandteil der bilateralen Vereinbarung. Mit der Vereinbarung werden aber auch keine Präjudizien geschaffen, die eine spätere Realisierung des Hirzeltunnels verunmöglichen würden.

## 28 **Einbezug Österreichs für die Umsetzung allfälliger Massnahmen im Raum Bregenz**

In der bilateralen Arbeitsgruppe war Österreich nicht vertreten, obwohl die Achse Zürich–St. Gallen–München im Raum Bregenz über österreichisches Staatsgebiet führt. Von einem Einbezug der Republik Österreich in diesem Stadium der Planung wurde abgesehen, da die Kapazitäten im Raum Bregenz für den prognostizierten Bedarf genügen. Die Information Österreichs wurde über die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sichergestellt.

Um allfällige Engpässe frühzeitig beheben zu können, ist aus schweizerischer Sicht für die künftige Umsetzung der Vereinbarung ein punktueller Einbezug Österreichs im Lenkungsausschuss erwünscht, sofern der Raum Bregenz direkt betroffen ist.

## 3 **Auswirkungen**

### 31 **Finanzielle und personelle Auswirkungen**

#### 311 **Allgemeines**

Für die Finanzierung gilt das Territorialitätsprinzip. Massnahmen auf deutschem Gebiet werden durch Deutschland finanziert und umgekehrt Massnahmen auf schweizerischem Territorium durch die Schweiz. Die in der Vereinbarung festgeschriebenen Massnahmen auf schweizerischer Seite sind grösstenteils bereits Bestandteil der längerfristigen Planung im Rahmen des Konzepts BAHN 2000.

Sowohl der Bundesverwaltung als auch den Kantonen und Gemeinden entsteht durch die bilaterale Vereinbarung mit Deutschland kein Mehrbedarf an Personal.

#### 312 **Auswirkungen auf den Bund**

Die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und der Bau eines neuen Juradurchstichs sind Teil des Konzepts BAHN 2000. Die finanziellen Auswirkungen sind in der

Botschaft BAHN 2000 vom 16. Dezember 1985<sup>1)</sup> und im Bericht über die erste Etappe von BAHN 2000<sup>2)</sup> beschrieben. Für den neuen Juradurchstich wurden bislang noch keine genauen Kostenangaben gemacht. Gemäss dem heutigen Planungsstand dürfte der überarbeitete Juradurchstich rund 3,7 bis 4,3 Milliarden Franken kosten. Die Finanzierung wird entsprechend den Ausführungen in der Botschaft über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sichergestellt.

Der Bau einer weiteren zweigleisigen Rheinbrücke zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB sowie der schweizerische Anteil bei der Beschaffung der Fernverkehrs-Neigzüge werden über das ordentliche Budget der SBB finanziert.

### 313 Für die Kantone

Beim Bau- und Beschaffungsprogramm für die Nordanschlüsse der NEAT entstehen den Kantonen keine Mehraufwendungen.

## 32 Raumplanung und Umwelt

Die Auswirkungen auf Raumplanung und Umwelt sind im Bericht über das Konzept BAHN 2000 und in der NEAT-Botschaft dargestellt. Diese Ausführungen sind nach wie vor gültig. Es entstehen durch die bilaterale Vereinbarung keine neuen Anforderungen für die weitergehende Planung in der Schweiz, insbesondere ändern sich die Vorgaben für die kantonalen Richtpläne nicht.

Die grössten positiven Effekte basieren auf den mit der Attraktivitätssteigerung der Eisenbahn verbundenen Verkehrsverlagerungen von der Strasse bzw. dem Flugzeug auf die Schiene. Dem gegenüber stehen mit dem Bau von Neubaustrecken sowie dem entstehenden Mehrverkehr eine Beeinträchtigung von Landschaft, Natur und Umwelt. Es ist unbestritten, dass bei Neu- und Ausbauprojekten sowohl während der Bau- als auch während der Betriebsphase für die Anwohner Nachteile auftreten können. Durch die Einhaltung der geltenden Umweltnormen bei der Planung, der Realisierung und dem Betrieb bleibt der ökologische Vorteil der Eisenbahn gesichert. Die umweltrelevanten Fragen der in der bilateralen Vereinbarung festgehaltenen Planungsabsichten werden im Rahmen der projektbezogenen Planungsarbeiten behandelt.

Obwohl mit der Realisierung des Konzepts BAHN 2000 und der NEAT die gesamte Schweiz von den schnelleren und besseren Verbindungen profitiert, werden durch den Anschluss an das deutsche Eisenbahnnetz vor allem die Grenzregionen gestärkt. Mit dem beabsichtigten Kapazitätsausbau der Oberrheinstrecke wird die Nordwestschweiz aufgewertet. Durch die Verkürzung der Reisezeiten nach den süddeutschen Zentren ergibt sich entlang der Achsen Zürich-Schaffhausen und Zürich-Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen eine Standortaufwertung der Ostschweiz. Eine Aufwertung der West- und der Südschweiz wird durch analoge bilaterale Vereinbarungen mit Frankreich bzw. Italien angestrebt.

<sup>1)</sup> Bericht vom 16. Dezember 1985 über das Konzept BAHN 2000 und Botschaft über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen (BBI 1986 I 193).

<sup>2)</sup> Bericht vom 11. Mai 1994 über die erste Etappe von BAHN 2000 (BBI 1994 III 683).

## 4      **Legislaturprogramm**

Die bilaterale Vereinbarung über die Sicherung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT dient der Einbettung der NEAT in das europäische HGV-Netz und entspricht somit Zielsetzung 14 des Legislaturprogramms 1996–1999.

## 5      **Rechtliche Grundlagen**

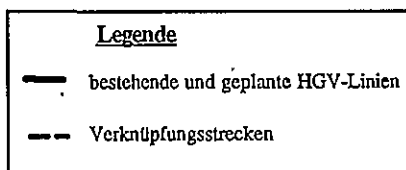
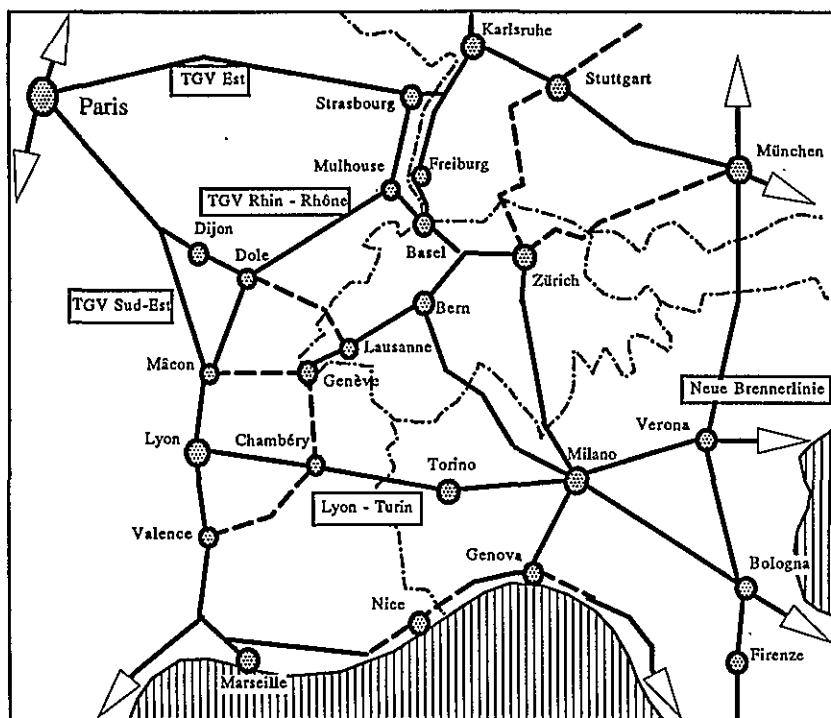
Die Zuständigkeit des Bundes für die bilaterale Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz ergibt sich aus Artikel 8 der Bundesverfassung. Die Genehmigung der bilateralen Vereinbarung erfolgt gestützt auf Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung durch die eidgenössischen Räte.

Gemäss Artikel 89 Absatz 3 der Bundesverfassung unterliegen völkerrechtliche Verträge dem fakultativen Referendum, wenn sie entweder unbefristet und unkündbar sind, den Beitritt zu einer internationalen Organisation vorsehen oder eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung herbeiführen. Die vorliegende Vereinbarung hat, wie in Artikel 6 festgehalten, eine Geltungsdauer bis zum Jahr 2020. Sie hat keinen Beitritt zu einer internationalen Organisation zur Folge.

Gegenstand der Vereinbarung ist nicht eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung, sondern die Regelung der Planungsabsichten für den internationalen Eisenbahnverkehr mit der Bundesrepublik Deutschland. Der vorliegende Bundesbeschluss unterliegt somit nicht dem fakultativen Referendum.

8453

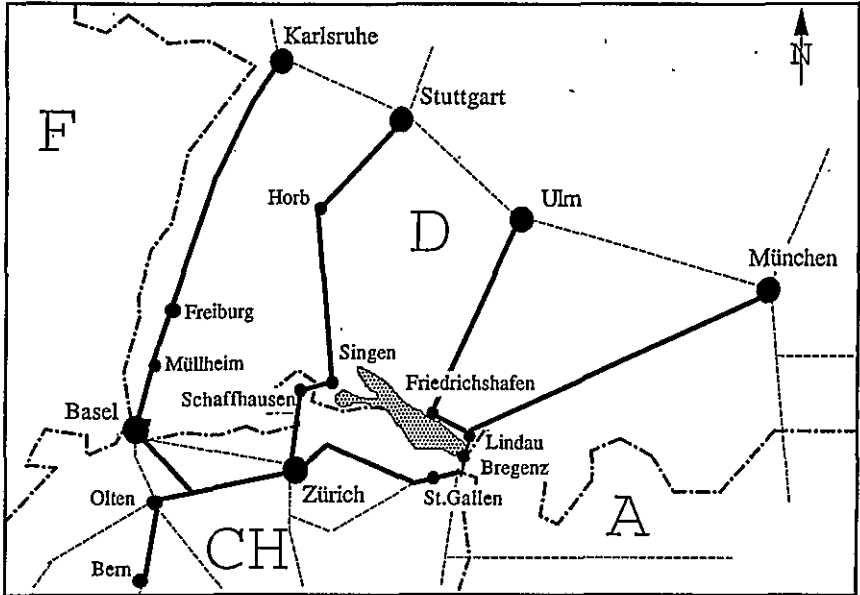
## Die Schweiz im europäischen Hochleistungs-Bahnnetz



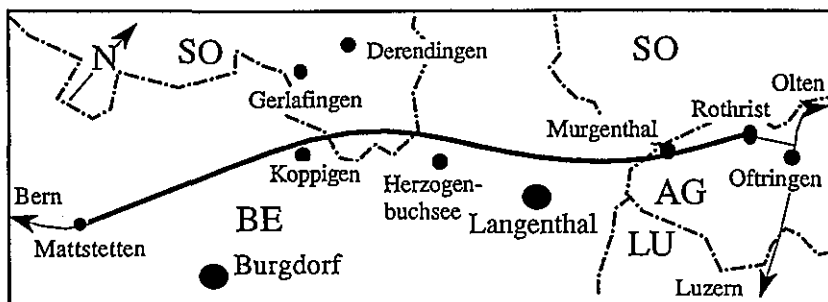
Quelle: Leitschema des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes (2010), Januar 1995



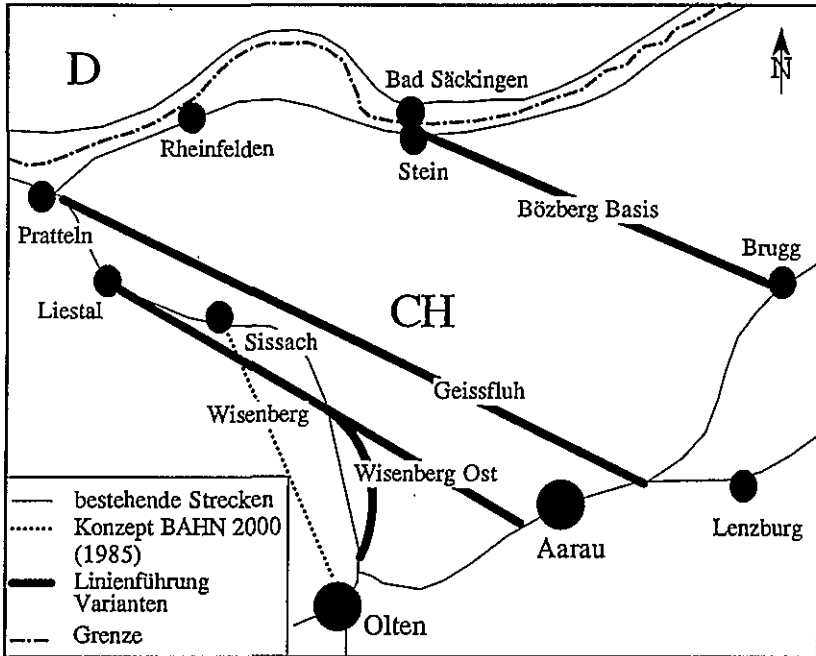
### Übersichtskarte der von der Vereinbarung betroffenen Streckenkorridore



## Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist



### Von den SBB untersuchte Korridore für den neuen Juradurchstich



**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

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1996<sup>1)</sup>,  
beschliesst:*

**Art. 1**

<sup>1</sup> Die 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, unterzeichnet am ... 1996 in ..., wird genehmigt.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wird ermächtigt, die Vereinbarung zu ratifizieren.

**Art. 2**

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

8453

<sup>1)</sup> BBl 1996 III 404

## 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.

**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 schritt haltend 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 abschnittswisen viergleisigen Ausbau zur Beseitigung kapazitiver Engpässe,
- durchgehender viergleisiger Ausbau zwischen (Karlsruhe)–Offenburg 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 Hoahrhein-strecke 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 2¼ Stunden und zwischen München und Zürich auf 3¼ 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,
- die Zusammenarbeit zur Harmonisierung der technischen Parameter im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Staaten zu verstärken,
  - Massnahmen zu ergreifen, welche die abgestimmte betriebliche Nutzung der in Artikel 2 genannten Strecken begünstigen, sowie
  - 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 Energiewirtschaftsdepartements 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 nationalen 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 ... 1996 in zwei Unterschriften jeweils in deutscher Sprache

Der Vorsteher des  
Eidgenössischen Verkehrs- und  
Energiewirtschaftsdepartements:

Der Bundesminister für Verkehr  
der Bundesrepublik Deutschland:

...

...