

Vereinbarung

zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements¹ und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz

Abgeschlossen am 6. September 1996

Von der Bundesversammlung genehmigt am 3. März 1998²

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 2. Juni 1998

(Stand am 18. Juli 2000)

Der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements³ 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 im Breisgau–Basel die nördliche Haupt-Zulaufstrecke zur NEAT bildet sowie der Tatsache, dass diese Achse Bestandteil des transeuropäischen Netzes der Europäischen Union 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 1992⁴ sowie mit der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements⁵ der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Verkehrsminister der Italienischen Republik über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz vom 3. Dezember 1991⁶,

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

AS 2000 1831; BBl 1996 III 404

1 Heute: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

2 Art. 1 Abs. 1 des BB vom 3. März 1998 (AS 2000 1830)

3 Heute: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

4 SR 0.740.71

5 Heute: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

6 SR 0.740.79

sind im Rahmen ihrer Zuständigkeiten wie folgt übereingekommen:

Art. 1

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

Art. 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 nationalen Recht erforderlichen Verfahren vorgesehen.

(2) Die Kapazitäten des nördlichen Zulaufs zur NEAT, Karlsruhe–Freiburg im Breisgau–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 abschnittsweisen viergleisigen Ausbau zur Beseitigung kapazitiver Engpässe,
- Durchgehender viergleisiger Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel im Hinblick auf die Vollausslastung 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 Hochrhein-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 Er-schliessungsfunktion für die Ostschweiz und Süddeutschland.

Art. 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.⁷ 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.

Art. 4

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich,

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

(2) Die Vertragsparteien setzen sich dafür ein, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Eisenbahngesellschaften zu fördern.

Art. 5

(1) Zur Behandlung von Fragen der Umsetzung dieser Vereinbarung wird ein Lenkungsausschuss eingesetzt.

(2) Er setzt sich aus Vertretern des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements⁸ 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.

⁷ Siehe auch Art. 1 Abs. 2 des BB vom 3. März 1998 (AS 2000 1830)

⁸ Heute: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Art. 6

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

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

Geschehen zu Lugano am 6. September 1996 in zwei Urschriften jeweils in deutscher Sprache.

Der Vorsteher des
Eidgenössischen Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartements⁹:

Moritz Leuenberger

Der Bundesminister für Verkehr
der Bundesrepublik Deutschland:

Matthias Wissmann

⁹ Heute: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation