

## Vereinbarung

### zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der französischen Republik zum Anschluss der Schweiz an das französische Eisenbahnnetz, insbesondere an die Hochgeschwindigkeitslinien

Abgeschlossen am 5. November 1999

Von der Bundesversammlung genehmigt am 19. März 2001<sup>2</sup>

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 28. März 2003

(Stand am 17. Februar 2004)

---

#### *Präambel*

*Der Schweizerische Bundesrat  
und  
die Regierung der französischen Republik,*

gestützt auf den schweizerischen Bundesbeschluss über den Alpentransit vom 4. Oktober 1991<sup>3</sup>,

auf den schweizerischen Bundesbeschluss über die Verwirklichung der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale<sup>4</sup>, Änderungen vom 20. März 1998,

auf Artikel 24 der Übergangsbestimmungen zur schweizerischen Bundesverfassung<sup>5</sup>,

auf das französische Rahmengesetz für Binnenverkehr vom 30. Dezember 1982, geändert,

auf das französische Rahmengesetz für die Gestaltung und die Entwicklung des Landes vom 4. Februar 1995, geändert,

auf das französische Gesetz über die Schaffung einer öffentlichen Anstalt «Eisenbahnnetz Frankreichs» in Hinsicht auf die Wiederbelebung des Eisenbahnverkehrs vom 13. Februar 1997,

auf das französische nationale Leitschema über die Hochgeschwindigkeitsverbindungen, das am 1. April 1992 verabschiedet worden ist,

im Bewusstsein, dass effiziente Transportinfrastrukturen die Grundlage für die Entwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit der nationalen und regionalen Wirtschaften darstellen,

AS 2004 897; BBl 2000 5885

<sup>1</sup> Der Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der französischen Ausgabe dieser Sammlung.

<sup>2</sup> AS 2004 895

<sup>3</sup> SR 742.104

<sup>4</sup> SR 742.104.1

<sup>5</sup> SR 101

in dem Wunsch, die Bahnverbindungen zwischen der Schweiz und Frankreich zu verbessern und so die Voraussetzung für das Wachstum des Bahnverkehrs zu schaffen,

in dem Anliegen, den Reiseverkehr zwischen den grossen Agglomerationen der Schweiz einerseits und Frankreichs andererseits zu erleichtern,

in dem Anliegen, auch den internationalen Güterverkehr der Bahn zu fördern,

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

*sind im Rahmen ihrer Zuständigkeiten wie folgt übereingekommen:*

### **Art. 1** Zweck

1. Der Zweck dieser Vereinbarung besteht darin, das schweizerische Eisenbahnnetz an das französische Eisenbahnnetz und, im Besonderen, an die Hochgeschwindigkeitslinien, optimal anzuschliessen. Zu diesem Zweck werden die verfügbaren finanziellen Mittel und das beste Kosten-Nutzenverhältnis berücksichtigt. Die Vertragsparteien verpflichten sich, koordinierte Massnahmen für die Bahninfrastruktur, die Finanzierung, den rationalen Betrieb der Linien und, im Einvernehmen mit den betroffenen Eisenbahnunternehmen, die Benützung des Rollmaterials zu treffen.

2. Die Verbesserung der Anschlüsse der Schweiz an das französische Netz, im Besonderen für die Hochgeschwindigkeitslinien, wird etappenweise und nach Modulen, die je nach den nationalen Prioritäten im Bereich der Bahninfrastrukturen variieren können, stattfinden. Sie wird soweit möglich die Kohärenz mit den auf regionaler Stufe ausgedrückten Wünschen sichern.

3. Um die obenerwähnten Ziele zu erreichen, wird der Lenkungsausschuss, dessen Zuständigkeiten im Artikel 7 definiert werden, je nach den Bedürfnissen mit der Umsetzung der Anwendungsmassnahmen beauftragt.

### **Art. 2** Geltungsbereich

Diese Vereinbarung zielt darauf, die französisch-schweizerischen Bahnverbindungen sowohl für den Güterverkehr als auch für den Reiseverkehr, im Besonderen die Hochgeschwindigkeitsverbindungen, zwischen:

*in Frankreich:*

- Paris
- Südfrankreich

*in der Schweiz:*

- Genf
- Lausanne und Neuchâtel–Bern via den Jurabogen
- Basel–Zürich

zu verbessern.

### **Art. 3**           Vorgesehene Massnahmen

Um das im Artikel 1 erwähnte Ziel zu erreichen, werden die folgenden Massnahmen in Aussicht genommen, unter Vorbehalt der Anwendung der durch das nationale Recht jeder Partei benötigten Vorgehen:

- a) Verbindung Paris/Lyon–Genf
  - kurzfristig: Erneuerung der Linie Haut-Bugey (Bellegarde–La Cluse–Bourg-en-Bresse), um die eventuelle Benützung von Neigetechnik-Rollmaterial zu erlauben.
  - später: Andere Bauten und punktueller Ausbau, um die Reisezeit zwischen Genf und Mâcon verkürzen zu können.  
Verbesserung, betriebsmässig und/oder infrastrukturenmässig, der Verbindungen zwischen Paris und Genf im Rahmen des Baus des West- und Südastes des TGV Rhin-Rhône.  
Vernetzung mit dem Regionalverkehr.
- b) Verbindung Paris–Jurabogen
  - kurzfristig: Verbesserung der Stromversorgung zwischen Lausanne/Neuchâtel und Mouchard.  
Infrastruktur für die eventuelle Benützung von Neigetechnik-Rollmaterial
  - später: Punktueller Ausbau der Linie zwischen Dole und Lausanne/Neuchâtel.  
Verbesserung, betriebsmässig und/oder infrastrukturenmässig, der Verbindungen zwischen Paris und der Schweiz via den Jurabogen im Rahmen der Verwirklichung des West-Astes des TGV Rhin-Rhône.  
Vernetzung mit dem Regionalverkehr.
- c) Verbindung Paris–Basel
  - kurzfristig: Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten für die Zugläufe zwischen Paris und Basel–Zürich.  
Punktueller Verbesserungen im Bereich St-Louis–Basel.  
Benützung der neuen europäischen TGV-Est-Linie.
  - später: Verbesserung, betriebsmässig und/oder infrastrukturenmässig, der Verbindungen zwischen Paris und der Schweiz via Basel im Rahmen der Verwirklichung des TGV Rhin-Rhône.  
Vernetzung mit dem Regionalverkehr.

### **Art. 4**           Ausführung und Finanzierung

1. Für die Inbetriebnahme jeder der im Rahmen der vorliegenden Vereinbarung vorgesehenen Massnahmen wird ein spezifischer Finanzierungsplan durch den in

Artikel 7 erwähnten Lenkungsausschuss erarbeitet und je nach ihren entsprechenden Zuständigkeiten durch die Verkehrsminister beider Länder genehmigt werden.

In diesem Rahmen werden die Vertragsparteien finanzielle Beiträge für die ausgeführten Arbeiten liefern. Die Verteilung dieser Beiträge wird gemäss den jeweiligen Interessen beider Parteien bestimmt.

2. Die im Artikel 3 in Aussicht gestellten Massnahmen werden fortlaufend und im Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien in Betrieb genommen.

#### **Art. 5** Leistungen

1. Dank den in Artikel 3 definierten Massnahmen verpflichten sich die Parteien, das Bahnangebot auf den betroffenen Linien im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig zu machen. Die auf jeder der Verbindungen in Aussicht gestellten Leistungszielwerten werden in der Beilage 1 erwähnt.

2. Die Vertragsparteien vereinbaren, dass im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die für die Entwicklung und Förderung des Eisenbahntransportes und des kombinierten Verkehrs notwendigen Massnahmen als Mittel zur Beherrschung des wachsenden Volumens des internationalen Güterverkehrs zwischen beiden Ländern getroffen werden.

#### **Art. 6** Koordination zwischen den Vertragsparteien

Die Vertragsparteien verpflichten sich,

- a) die Zusammenarbeit zur Harmonisierung der technischen Parameter im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Staaten zu verstärken,
- b) darauf zu achten, dass sich die zuständigen Behörden, so weit wie möglich, die notwendigen Daten zur Vorbereitung und Umsetzung der detaillierten, in Artikel 3 der Vereinbarung erwähnten Projekte mitteilen,
- c) sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dafür einzusetzen, dass die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmungen beider Staaten ihre Taten koordinieren, um den Transportdienst auf den in Artikel 2 erwähnten Eisenbahnverbindungen zu verbessern,
- d) den Grenzübergang für den direkten Eisenbahnverkehr, im Einklang mit den in jedem Land anwendbaren gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen zu erleichtern.

#### **Art. 7** Lenkungsausschuss

1. Ein Lenkungsausschuss wird errichtet, um die Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Vereinbarung zu behandeln.

2. Er besteht aus den von den Vertragsparteien ernannten Vertretern. Die betroffenen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmungen nehmen so weit wie nötig an den Arbeiten des Lenkungsausschusses teil. Jede Vertragspartei gewährleistet die Beziehungen mit den Gebietskörperschaften, die unter ihrer Obhut stehen.

3. Der Lenkungsausschuss wird mindestens einmal im Jahr einberufen. Er begleitet die Umsetzung der Bestimmungen der Vereinbarung. Er ist befugt, die Beilage 1, welche Bestandteil dieser Vereinbarung ist, zu ändern.
4. Der Lenkungsausschuss erarbeitet seine Geschäftsordnung.
5. Jede Vertragspartei kann die Einberufung des Lenkungsausschusses verlangen, wenn eine besondere Notwendigkeit dies erforderlich macht.

**Art. 8** Inkrafttreten

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 sechs Monate vor Ablauf des jeweiligen Kalenderjahres durch eine der Vertragsparteien schriftlich gekündigt wird.

Geschehen zu Genf am 5. November 1999 in zwei Unterschriften jeweils in französischer Sprache.

Für den  
schweizerischen Bundesrat:  
  
Moritz Leuenberger

Für die  
Regierung der französischen Republik:  
  
Jean-Claude Gayssot

*Anhang 1**Zu Art. 5 Leistungen*

1. Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Ausbaumöglichkeiten der im Artikel 2 der Vereinbarung erwähnten Verbindungen optimal zu kombinieren, so dass die Vorteile je nach den Verkehrs- und Reisezeitpotentialen am grössten sind.
2. In dieser Hinsicht (Verbesserung der Attraktivität der Eisenbahn) könnten die folgenden Leistungen in Aussicht gestellt werden:

*Verbindung Paris–Genf*

Im Vergleich zu der jetzigen Dauer von 3 Stunden und 35 Minuten könnte die beste Reisezeit für diese Verbindung auf ungefähr 2½ Stunden zurückgestuft werden.

*Verbindung Paris–Jurabogen*

Im Vergleich zu der jetzigen Dauer von 3 Stunden und 45 Minuten könnte die beste Reisezeit für die Verbindung Paris–Lausanne auf ungefähr 3¼ Stunden zurückgestuft werden.

Für die Verbindung Paris–Bern würde die auf der gemeinsamen Strecke Paris–Frasne gewonnene Zeit auf die Relation mit Bern wirken.

Eine eventuelle Verwirklichung des vollständigen West-Astes des TGV Rhin-Rhône (Dijon–Aisy) würde die Reisezeit zwischen Paris und Lausanne/Bern um 10–15 zusätzliche Minuten verkürzen.

*Verbindung Paris–Basel*

Im Vergleich mit der jetzigen Reisezeit für die Strecke Paris–Basel von 4 Stunden und 30 Minuten könnte die beste Reisezeit auf dieser Linie

- kurzfristig auf ungefähr 3 Stunden und 30 Minuten (mit der ersten Phase des TGV Est) oder auf 2 Stunden und 30 Minuten (mit dem Ost-Ast des TGV Rhin-Rhône),
- und später auf ungefähr 2½ Stunden (mit den vollständigen Ost-West-Ästen des TGV Rhin-Rhône) verkürzt werden.