

Vereinbarung

zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und dem Ministerium für Verkehr und Schifffahrt der Republik Italien über die Gewährleistung der Kapazität der wichtigsten Anschlussstrecken der neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) an das italienische Hochleistungsnetz (HLN)

Abgeschlossen am 2. November 1999
Von der Bundesversammlung genehmigt am 19. März 2001²
In Kraft getreten durch Notenaustausch am 18. Mai 2001
(Stand am 17. Juni 2003)

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

und

das Ministerium für Verkehr und Schifffahrt der Republik Italien,

nachstehend als die Vertragsparteien bezeichnet

in dem Wunsch, geeignete Bedingungen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr zwischen der Schweiz und der Republik Italien zu schaffen und insbesondere die Verbindung zwischen der neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) und dem italienischen Hochleistungsnetz (HLN) zu gewährleisten,

in dem Anliegen, hinreichende Kapazitäten für den Transitverkehr zur Verfügung zu stellen,

in der Absicht, den Geboten des Umweltschutzes und der Raumplanung Rechnung zu tragen und die Zugänglichkeit der wichtigen Zentren zu verbessern,

in dem Entschluss, Rahmenbedingungen zu schaffen, welche es den Eisenbahngesellschaften ermöglichen, im internationalen transalpinen Personen- und Güterverkehr ein attraktives und wettbewerbsfähiges Angebot bereitzustellen und die Synchronisierung der Taktfahrpläne im Interesse einer Entlastung der Strassen zu gewährleisten,

in dem Bewusstsein, dass leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen die Grundlage für die Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der nationalen Volkswirtschaften und der Regionen darstellen,

angesichts der Tatsache, dass die Lötschberg–Simplon- und die Gotthard-Achse die schweizerischen Alpentransversalen bilden, welche den Anschluss an das transeuropäische Netz der Europäischen Union in Italien bieten und zu diesem Netz gehören,

AS 2003 1611; BBI 2000 5858

¹ Die Originaltexte finden sich unter der gleichen Nummer in der italienischen und französischen Ausgabe dieser Sammlung.

² AS 2003 1610

in dem Bewusstsein, dass zwischen der vorliegenden Vereinbarung, dem Abkommen vom 2. Mai 1992³ zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene (Transitabkommen) und der Vereinbarung vom 3. Dezember 1991⁴ zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes der Schweizerischen Eidgenossenschaft⁵ und dem Verkehrsminister der italienischen Republik über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz (trilaterale Vereinbarung) eine enge materielle Verbindung besteht,

in Anerkennung der Bedeutung, welche der Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften der beiden Vertragsparteien zukommt,

sind im Rahmen ihrer Zuständigkeiten wie folgt übereingekommen:

Art. 1 Zweck

(1) Der Zweck dieser Vereinbarung besteht darin, einen optimalen Schienenanschluss der neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) an das italienische Schienennetz, insbesondere das Hochleistungsnetz (HLN), zu gewährleisten und die nötige Kapazität im internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zwischen der Schweiz und Italien sicherzustellen.

(2) Zur Verwirklichung dieser Zielsetzung sind die Vertragsparteien im Rahmen ihrer Zuständigkeiten übereingekommen, koordinierte Massnahmen im Bereich der Bahninfrastruktur, des rationellen Betriebs der Linien und der Interoperabilität des Rollmaterials zu ergreifen.

Art. 2 Geltungsbereich

Die vorliegende Vereinbarung betrifft die Verbesserung der italienisch-schweizerischen Eisenbahnverbindungen zwischen den Regionen Mailand, Novara und Genua auf der italienischen und Zürich, Basel, Bern, Genf und Lausanne auf der schweizerischen Seite.

Die betroffenen Verbindungen sind im Einzelnen in Beilage 1 aufgelistet.

Art. 3 Leistungen

(1) Die Vertragsparteien sind bestrebt, die Verkehrsverbindungen zwischen den in Artikel 2 aufgeführten Regionen zu erleichtern und ein Streckensystem mit hinreichenden Kapazitäten zu entwickeln, unter Berücksichtigung des grenzüberschreitenden interregionalen öffentlichen Verkehrs.

³ SR 0.740.71

⁴ SR 0.740.79

⁵ Heute: Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

(2) Die Erweiterung der Infrastruktur- und Betriebskapazitäten soll schrittweise, koordiniert und entsprechend der Verkehrsnachfrage sowie der Entwicklung der Schientechnik erfolgen.

Die geplanten Leistungen sind für jede Verbindung in Beilage 2 angegeben.

Art. 4 Massnahmen

Um das in Artikel 1 erwähnte Ziel zu erreichen, sind folgende Massnahmen geplant, vorbehaltlich der Verfahren, die das jeweilige nationale Recht der beiden Parteien fordert:

- a) kurzfristig:
 - Anpassung des Lichtraumprofils und punktuelle Massnahmen auf den Achsen Lötscberg/Simplon–Mailand und Gotthard–Novara
- b) mittel- und langfristig:
 - Optimierung der Anschlüsse zum Flughafen von Malpensa;
 - punktuelle Massnahmen und technische Verbesserungen zur Kapazitätserhöhung und Verkürzung der Reisezeit, insbesondere auf folgenden Achsen:
 - Lötscberg/Simplon–Novara
 - Lötscberg/Simplon–Mailand
 - Gotthard–Mailand
 - Gotthard–Novara
 - Je nach der Entwicklung der Marktbedürfnisse und entsprechend der Kapazität der Infrastruktur auf den in Beilage 1 aufgeführten Verbindungen ist entweder die Optimierung der bestehenden Terminals oder die Inbetriebnahme zusätzlicher Terminals für den transalpinen kombinierten begleiteten oder nicht begleiteten Verkehr geplant, um die Terminalkapazität und die Umschlagszeiten zu verbessern;
 - Bau einer neuen Hochleistungslinie von Lugano nach Mailand, welche die NEAT an das HLN anbindet.

Art. 5 Übereinkommen der Eisenbahnunternehmen

(1) Gestützt auf diese Vereinbarung unterstützen die Vertragsparteien die betroffenen Eisenbahnunternehmen bei der Umsetzung der technischen Massnahmen, die sie selbst untereinander vereinbaren.

(2) Die betroffenen Eisenbahngesellschaften informieren den in Artikel 9 vorgesehenen Lenkungsausschuss periodisch über den Fortschritt bei der Umsetzung der Ziele der vorliegenden Vereinbarung.

Art. 6 Finanzierung

(1) Die im Rahmen der vorliegenden Vereinbarung getroffenen Massnahmen werden von den Vertragsparteien auf der Basis der jeweiligen finanziellen Kompetenzen im Bereich der ihr eigenen Bahninfrastrukturen finanziert.

(2) Die Vertragsparteien prüfen jede Möglichkeit einer Partnerschaft öffentliche Hand/Privatwirtschaft für die Finanzierung von Infrastrukturen, wenn eine solche Lösung ein effizientes Mittel zur Realisierung der Infrastrukturarbeiten darstellt.

(3) Der in Artikel 9 bestimmte Lenkungsausschuss achtet darauf, dass die zu finanzierenden Massnahmen etappenweise, koordiniert und parallel durchgeführt werden.

Art. 7 Zusammenarbeit

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich

- a) die Zusammenarbeit zu verstärken, um unter Einhaltung der Gesetzgebung der Gemeinschaft die technischen Parameter im grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen den beiden Staaten zu harmonisieren,
- b) sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dafür einzusetzen, dass die Eisenbahngesellschaften beider Staaten die Koordination des Betriebs der in Artikel 2 und in Beilage 1 aufgeführten Eisenbahnlinien fördern,
- c) den in ihrem jeweiligen Gebiet etablierten Eisenbahnunternehmen oder -unternehmensgruppen den Zugang zu ihren Netzen auf der Grundlage der in der Gesetzgebung der Gemeinschaft vorgesehenen Rechte zu gewähren,
- d) die zuständigen Behörden der beiden Staaten zu veranlassen, unverzüglich alle Massnahmen zur Erleichterung des Grenzübertretes im internationalen Schienenverkehr zu ergreifen. Die einschlägigen Massnahmen sind in Beilage 3 aufgeführt,
- e) im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Entwicklung des kombinierten Verkehrs zu fördern.

(2) Die Vertragsparteien setzen sich für die Förderung der internationalen Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften, den Unternehmen des kombinierten Verkehrs sowie den übrigen Operateuren der Verkehrskette ein.

Art. 8 Simplonkonzession

In Anbetracht der Tatsache, dass die Konzession vom 22. Februar 1896 zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon am 31. Mai 2005 ausläuft, erklären sich die Vertragsparteien einverstanden, ab 1. Juni 2000 Verhandlungen aufzunehmen, in denen die zukünftigen Beziehungen zwischen ihnen hinsichtlich dieser Linie definiert werden sollen.

Art. 9 Lenkungsausschuss

(1) Zur Behandlung von Fragen im Zusammenhang mit dem Vollzug der vorliegenden Vereinbarung wird ein Lenkungsausschuss eingesetzt.

(2) Er setzt sich aus Vertretern des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und dem Ministerium für Verkehr und Schifffahrt der Republik Italien zusammen. Die betroffenen Eisenbahngesellschaften werden bei Bedarf beigezogen. Jede Vertragspartei setzt ein Kontaktorgan ein, das die Beziehungen zu den betroffenen Kantonen bzw. Regionen betreiben soll.

(3) Der Lenkungsausschuss tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er begleitet die Umsetzung der vorliegenden Vereinbarung und erarbeitet das Vollzugsprogramm zu den erwähnten Massnahmen. Der Lenkungsausschuss macht Vorschläge zu allfälligen Änderungen der Beilagen, die integrierender Bestandteil der Vereinbarung sind, zuhanden der Verkehrsministerien der beiden Staaten, welche entscheidungsbefugt sind. Mit Wirkung vom 1. Januar 2005 werden die Beilagen alle fünf Jahre überprüft, um den Stand der berücksichtigten Massnahmen und Leistungen zu überprüfen.

(4) Der Lenkungsausschuss erstellt seine Geschäftsordnung.

(5) Jede Vertragspartei kann die Einberufung des Lenkungsausschusses verlangen, falls besondere Umstände dies erforderlich machen.

Art. 10 Inkrafttreten

(1) Die vorliegende Vereinbarung tritt in Kraft am Empfangstag der zweiten Notifizierung gemäss welcher sich die Vertragsparteien über den Abschluss der jeweils erforderlichen nationalen Verfahren in Kenntnis gesetzt haben.

(2) Sie gilt bis zum 31. Dezember 2020 und wird anschliessend jeweils um ein Jahr verlängert, sofern sie nicht spätestens sechs Monate vor Ablauf des jeweiligen Kalenderjahres durch eine der Vertragsparteien schriftlich gekündigt wird. Unter Zustimmung der Vertragsparteien kann sie auf diplomatischem Wege geändert werden. Die Änderungen treten am Empfangstag der Antwortnote in Kraft.

Zu Urkund dessen, haben die unterzeichneten Vertreter, gebührend ermächtigt durch ihre Regierungen, die vorliegende Vereinbarung unterzeichnet.

Geschehen zu Basel, am 2. November 1999, in zwei Urschriften in französischer und italienischer Sprache, welche gleichermaßen verbindlich sind.

Für das Eidgenössische Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation:

Moritz Leuenberger

Für das Ministerium
für Verkehr und Schifffahrt
der Republik Italien:

Tiziano Treu

*Beilage 1**Zu Artikel 2* Geltungsbereich

(1) Die in Artikel 2 aufgeführten Regionen werden hauptsächlich durch folgende nachstehenden Strecken miteinander verbunden:

(Basel-) Zürich–Gotthard–Mailand

(Basel-) Zürich–Gotthard–Novara (–Genua)

(Basel-) Bern–Lötschberg–Simplon–Novara (–Genua)

(Basel-) Bern–Lötschberg–Simplon–Mailand

(Genf-) Lausanne–Simplon–Novara (–Genua)

(Genf-) Lausanne–Simplon–Mailand

(2) Im Rahmen der oben aufgeführten Verbindungen wird auf einen optimalen Anschluss des internationalen Flughafens Malpensa geachtet.

Zu Artikel 3 Leistungen

(1) *Infrastruktur – technische Normen*

- a) Die technischen Minimalnormen, welche erreicht werden müssen, sind im Europäischen Übereinkommen vom 1. Februar 1991⁶ über die wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC) aufgeführt (vgl. insbesondere Anlage III).
- b) Die Vertragsparteien setzen sich für eine Anpassung der technischen Minimalnormen entsprechend der Perspektiven und der Entwicklung des Verkehrs ein, sodass die folgenden optimalen Leistungen erreicht werden können:
 - Geleisezahl
Doppelspur, sofern dies vom wirtschaftlichen Standpunkt her gerechtfertigt ist.
 - Lichtraumprofil
Profil UIC C für Neubauten und Profil UIC B als Minimalnorm für die bestehenden Hauptlinien.
 - Kapazitäten
Die optimale Anzahl Züge pro Tag, die auf jedem Streckenabschnitt verkehren können, wird so festgelegt, dass sie dem Bedarf entspricht und eine hohe Kapazität und Präzision der Bewegungen bieten kann, wie es von jeder grossen internationalen Linie verlangt wird.

(2) *Terminals: Ausbaunormen*

- a) Die zu erreichenden minimalen Ausbaunormen sind im AGTC enthalten (vgl. insbesondere Anlage IV, Buchstaben D und E).
- b) Der Bau bzw. der Ausbau von Terminals für den transalpinen kombinierten Verkehr in Norditalien erfolgt entsprechend der Entwicklung der Marktbedürfnisse und so, dass er die in den internationalen Verkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft definierten Ziele erfüllt.

(3) *Qualitätsparameter*

- a) Die Vertragsparteien ergreifen alle erforderlichen Massnahmen, damit je nach der Nachfrageentwicklung im Personenfernverkehr und unter Nutzung des technischen Fortschritts die Reisezeit für die Strecken Bern–Mailand, Lausanne–Mailand und Zürich–Mailand bis gegen zwei Stunden gesenkt werden kann. Besondere Beachtung soll dabei einem optimalen Anschluss in den aufgeführten Abgangsbahnhöfen und Zielbahnhöfen geschenkt werden.

- b) Für den Güterverkehr gelten die Ziele des AGTC (vgl. insbesondere Anlage IV) als Minimalanforderung. Langfristig sollen im transalpinen Verkehr längere, schwerere und schnellere Güterzüge eingesetzt werden.
- c) Die erforderliche Anzahl Trassees der Eisenbahngesellschaften muss die Entwicklung des interregionalen grenzüberschreitenden Verkehrs berücksichtigen.
- d) Sowohl für den begleiteten als auch für den nicht begleiteten transalpinen Verkehr sind ebenfalls Trassees vorgesehen.

Beilage 3

Zu Artikel 7 Erleichterter Grenzübertritt

(1) Die Haltezeiten der Züge für die Durchführung der Grenzkontrollen sollen auf die technisch erforderliche Mindestdauer beschränkt werden, abgesehen von Ausnahmen, die durch die Umstände hinreichend gerechtfertigt sind.

(2) Im Personenverkehr finden die Zollkontrollen während der Fahrt statt, falls es nicht möglich ist, sie während der normalen Haltezeit (Ein- und Aussteigen der Reisenden) oder während eines technischen Haltes (Wechsel der Lokomotive) durchzuführen.

