Botschaft über die Anbindung der Schweiz an das französische Eisenbahnnetz, insbesondere an die Hochgeschwindigkeitslinien

vom 13. September 2000

Sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die bilaterale Vereinbarung zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Französischen Republik betreffend die Anbindung der Schweiz ans französische Eisenbahnnetz, insbesondere an die Hochgeschwindigkeitslinien, mit dem Antrag auf Zustimmung.

Gleichzeitig beantragen wir, folgende parlamentarischen Vorstösse abzuschreiben:

1990	P	90.300	Anschluss der Schweiz an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz (N 18.6.90, Béguelin)
1992	P	92.3126	Bahnverbindungen mit Frankreich zwischen Basel und Genf (S 16.6.92, Roth)
1992	P	92.3146	Bahnverbindungen mit Frankreich zwischen Basel und Genf (N 16.12.92, Matthey)
1996	P	96.3492	TGV-Anschluss für Nordwestschweiz (N 13.12.96, Imhof)
1997	P	97.3137	Eisenbahnanschluss Genf–Mâcon–Paris; Verbesserung (N 4.12.97, Spielmann)

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

13. September 2000	Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
11133	Der Bundespräsident: Adolf Ogi Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

2000-2072 5885

Übersicht

Die am 5. November 1999 in Genf durch die Verkehrsminister der Schweiz und Frankreichs unterzeichnete Vereinbarung soll die langfristige Planung der Schienenanschlüsse des schweizerischen an das französische Netz, insbesondere ans Hochgeschwindigkeitsnetz, sicherstellen. Sie erfasst aber auch die Zusammenarbeit im klassischen Schienenverkehr (grenzüberschreitender Regionalverkehr, Güterverkehr).

Analog zu den Vereinbarungen mit Deutschland und Italien betreffend die NEAT-Zulaufstrecken beinhaltet die Vereinbarung mit Frankreich noch keine detaillierten Bauprojekte, sondern nur die Rahmenbedingungen zu deren Erstellung. Die Verbesserungsmassnahmen sollen modulartig und bedarfsgerecht in den nächsten 20 Jahren ausgeführt werden.

Hauptelement der Rahmenvereinbarung ist die Verbesserung der westlichen Zulaufstrecken der Schweiz in Richtung der französischen Hochgeschwindigkeitslinien. Die drei wichtigsten TGV-Zubringerstrecken sind:

- Genève-Nantua-Bourg-en-Bresse-Mâcon (Anbindung an bestehende Hochgeschwindigkeitslinie Paris-Sud-Est);
- Lausanne/Bern-Neuchâtel-Dole-Dijon-Aisy (Anbindung an bestehende Hochgeschwindigkeitslinie Paris-Sud-Est und an die zukünftige Linie des TGV Rhin-Rhône);
- Basel-Mulhouse (Anbindung an die zukünftigen Hochgeschwindigkeitsstrecken des TGV Est-européen und TGV Rhin-Rhône).

Langfristig soll die Fahrzeit auf rund zweieinhalb Stunden auf den Verbindungsstrecken Genf-Paris und Basel-Paris sowie auf rund dreieinviertel Stunden auf der Strecke Lausanne-Paris verkürzt werden.

Zur Umsetzung der Vereinbarung wird ein französisch-schweizerischer Lenkungsausschuss eingesetzt. Er wird aufgrund der noch zu erstellenden Vorprojekt- und Detailstudien Realisierungs- und Finanzierungspläne für jede Linie erstellen. Die Module können bis zum Zeithorizont 2020 und je nach verkehrlichem Bedarf umgesetzt werden. Dabei werden die Anteile zur Mitfinanzierung der beiden Länder ermittelt. Diese müssen von den Verkehrsministern wiederum genehmigt werden.

Auf Seite der Schweiz werden die Massnahmen und Finanzierungspläne in das Bundesgesetz über die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz einfliessen. Die Botschaft und das Gesetz werden dem Parlament ca. 2001/2 unterbreitet. Die Finanzierung im Umfang von maximal 1,2 Milliarden Franken für die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz ans europäische Hochleistungsnetz ist durch den Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) gesichert.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

1.1 Ausgangslage

Mit Annahme der Vorlage betreffend Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) in der Volksabstimmung vom 29. November 1998 wurde die Finanzierung der Hochgeschwindigkeitsanschlüsse der Ost- und Westschweiz an das europäische Netz mit grossem Mehr legitimiert.

Die bisherige gemeinsame Schieneninfrastrukturplanung zwischen Frankreich und der Schweiz war nur punktuell ausgerichtet. Für den Anschluss der Schweiz an das französische TGV-Netz ist der Abschluss einer bilateralen Vereinbarung zwischen der Schweiz und Frankreich eine unabdingbare Voraussetzung. Diese bildet die rechtliche und institutionelle Grundlage um eine längerfristig ausgerichtete gemeinsame Eisenbahnplanung vorzunehmen. Nur so können die bestehenden resp. neu zu erstellenden Anschlüsse als Gemeinschaftsprojekte beider Länder realisiert werden.

Zur Aufwertung der Anschlüsse der Nord- und Ostschweiz an das deutsche Netz der Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverbindungen (HGV) ist bereits am 6. September 1996 eine bilaterale Rahmenvereinbarung mit Deutschland unterzeichnet worden, welche am 2. Juni 1998 in Kraft trat¹. Die vorliegende Vereinbarung mit Frankreich ist, so weit möglich, an die Struktur und Instrumente in der Vereinbarung mit Deutschland angelehnt.

Ebenso ist am 2. November 1999 für die Sicherung der südlichen Zulaufstrecken der NEAT und einer optimalen Einbindung des Personen- und Güterverkehrs in die norditalienischen Zentren eine bilaterale Vereinbarung mit Italien abgeschlossen worden.²

Mit der vorliegenden Botschaft soll das Parlament den Bundesrat ermächtigen, die Vereinbarung mit Frankreich zu ratifizieren.

1.2 Anschlüsse der Schweiz ans europäische HGV-Netz

1.2.1 Hauptstossrichtungen

Die Einbindung der Schweiz ins europäische HGV-Netz beinhaltet zwei Hauptstossrichtungen:

 Die vollwertige Integration der Schweiz in eine der europäischen Hauptachsen (Nord-Süd-Verbindung). Dazu dienen die bilateralen Vereinbarungen

Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahnalpentransversale (NEAT) in der Schweiz. (AS 2000 1831; BBI 1996 III 404).

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) (BBI 2000 5876).

- mit Deutschland und Italien, welche die Kapazitäten der NEAT-Zulaufstrecken nördlich und südlich der Schweiz sichern.
- 2. Die Anbindung der Ost- und Westschweiz an die europäischen Hauptachsen in den Nachbarländern mittels Aufwertung der Zulaufstrecken. Zur Einbindung der Ostschweiz sind im Wesentlichen Verbesserungen auf den Strecken Zürich-Schaffhausen-Stuttgart und Zürich-St. Gallen-München geplant. Die Anbindung ans französische TGV-Netz der Westschweiz soll über die Pforten Genf, Basel sowie den dazwischenliegenden Jurabogen geschehen.

1.2.2 Europäisches HGV-Leitschema

1.2.2.1 Übersicht

In Europa wurde das Zeitalter des Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit der Inbetriebnahme von TGV-Kompositionen auf der Linie Paris-Lyon («Paris Sud-Est») im Jahre 1981 eingeläutet. In Westeuropa macht der HG-Schienenverkehr heute bereits über 13 Prozent der Kilometerlaufleistung aus. In Frankreich, wo der HG-Schienenverkehr am weitesten fortgeschritten ist, beträgt der Anteil des TGV-Verkehrs bereits über 50 Prozent des gesamten Schienenverkehrs.

Die weitere Entwicklung der Hochgeschwindigkeitsverbindungen, insbesondere in Frankreich, Deutschland, Spanien und Italien, liess grosse Hoffnungen in Bezug auf die Zukunftschancen von HGV-Zügen aufkommen. Die Europäische Gemeinschaft verabschiedete ein Leitschema, welches den Aufbau eines transeuropäischen Netzes im Umfang von rund 12 000 km Neubau- und 14 500 km Ausbaustrecken bis im Jahre 2010 vorsieht. Bis Anfang 2000 wurden knapp 4000 km Neubaustrecken realisiert.

Die Schweiz wurde bei der Erarbeitung dieses Leitschemas als Beobachterin miteinbezogen. Auf der europäischen Nord-Süd-Hauptachse bildet die NEAT einen integralen Bestandteil und stellt eine europäische Schlüsselverbindung dar. Die Anbindung der Ost- und Westschweiz an die grossen europäischen Hauptachsen sind als Verknüpfungsstrecken vorgesehen.

1.2.2.2 Französisches TGV-Leitschema

Das französische HGV-Leitschema ist ein integraler Bestandteil des Leitschemas der europäischen Gemeinschaft. Gewisse Projekte können unter bestimmten Voraussetzungen auch von der Europäischen Gemeinschaft bis zu max. 10 Prozent der Gesamtbaukosten mitfinanziert werden.

Es bildet einen wesentlichen Bestandteil des französischen Raumordnungskonzepts. Es wurde 1991 verabschiedet und 1992 vom Parlament genehmigt³. Die Schweiz wurde bei der Erarbeitung frühzeitig konsultiert, um eine harmonische Anbindung der sie betreffenden Linien zu ermöglichen.

³ Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports, publié dans «Journal officiel de la République Française», 2 avril 1992.

1991 wurde durch die damaligen Verkehrsminister Michel Delbarre und Bundesrat Adolf Ogi eine französisch-schweizerische Arbeitsgruppe ins Leben gerufen.

Sie besteht aus Vertretern der jeweiligen Verkehrsministerien (BAV, Direction des Transports Terrestres), der Eisenbahngesellschaften (SBB, SNCF) und, seit 1997, der französischen Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft Réseau Ferré de France (RFF). Schweizerischerseits wurden dabei stets auch die Kantone in die Arbeit miteinbezogen (vgl. Ziff. 3).

Das französische TGV-Leitschema sieht die Realisierung eines sternförmigen, von Paris ausgehenden Neubaustreckennnetzes vor. Diese Neubaustrecken sollen die grossen Agglomerationen Frankreichs miteinander verbinden. Für die Verbindungen in die Grosszentren der Nachbarländer sind durchgehende Linien in Richtung Grossbritannien, Belgien, Deutschland, Italien und Spanien geplant bzw. teilweise schon realisiert.

1.2.2.3 Aktualisierte Planung

Die französische Planung des Leitschemas ging bei der Verabschiedung Anfang der 90er-Jahre von sehr hohen Ansprüchen aus. Ähnlich wie bei den ersten Realisierungsschritten des Angebotskonzepts Bahn 2000 in der Schweiz musste die französische Regierung 1996 feststellen, dass das ursprünglich festgelegte Programm zu ambitiös war. Die Folge davon waren Fristerstreckungen für die Realisierung einzelner Projekte, Etappierungen und sogar die Streichung gewisser Teil-Projekte. Die Diskussion um den Einsatz von Neigetechnik-Rollmaterial, welches Geschwindigkeitserhöhungen ohne massgebliche Infrastrukturmassnahmen ermöglicht, wurde dadurch intensiviert.⁴

Am Treffen vom 6. November 1998 zwischen dem französischen Verkehrsminister, Jean-Claude Gayssot, und dem Vorsteher des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesrat Moritz Leuenberger, wurde die Arbeitsgruppe beauftragt, die Verhandlungen abzuschliessen und im Verlaufe des Jahres 1999 einen unterschriftsreifen Vereinbarungstext zu unterbreiten. Am 5. November 1999 konnte die Vereinbarung in Genf unterzeichnet werden. Die bestehende bilaterale Arbeitsgruppe wird die laufenden Geschäfte bis zum Inkrafttreten der Vereinbarung weiterführen. Mit Inkrafttreten der Vereinbarung kann ein gemischter Lenkungsausschuss (comité de pilotage franco-suisse) gebildet werden, welcher die Ausführungsarbeiten übernimmt.

1.2.3 Grundsätzliche Vorteile des Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrs

Der Hochgeschwindigkeits-Schienenverkehr (HGV) ist das geeignete Mittel zur Bewältigung von mittleren Distanzen (300 bis 600 km, in einzelnen Fällen sogar bis rund 1000 km). Dank den hohen Reisegeschwindigkeiten von teilweise über 300 km/h bei gleichzeitig niedrigem Energie- und Landverbrauch sind HGV-Züge

⁴ Philippe Rouvillois, Rapport sur les perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse, Paris, 1996.

eine konkurrenzfähige und umweltschonende Alternative gegenüber dem Flugzeug und dem Auto.⁵

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr gilt als Wachstumsmarkt. Die Auslastung der Züge ist mit 70–80 Prozent überdurchschnittlich hoch.

Mit der Einbindung der Schweiz ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz werden massgebliche Fahrzeitverkürzungen in die europäischen Wirtschafts- und Kulturzentren erreicht. Reisezeitverkürzungen zwischen 20 und 50 Prozent sowie Komfortverbesserungen erhöhen die Attraktivität der Schweiz als Tourismusdestination und Wirtschaftsstandort.

1.3 Grundsätze für die gemeinsame Planung von Eisenbahn-Grossprojekten oder Ausbauprojekten

Die bilaterale Vereinbarung mit Frankreich bildet die rechtliche und institutionelle Grundlage, um eine längerfristig ausgerichtete gemeinsame Eisenbahnplanung vorzunehmen. Nur so können die bestehenden bzw. neu zu erstellenden Anschlüsse als Gemeinschaftsprojekte beider Länder realisiert werden, wobei das in den entsprechenden Ländern geltende Planungsprozedere eingehalten werden muss. Dabei werden alle grenzüberschreitenden Verbindungen des Schienennetzes miteinbezogen, sowohl in den Bereichen Regional- und Fernverkehr als auch Personen- und Güterverkehr. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Anbindung an das bestehende und zukünftige französische Hochgeschwindigkeitsnetz.

In der Vereinbarung werden die Grundsätze und das Instrumentarium der weiteren Planung, aber nicht einzelne konkrete Massnahmen geregelt. Es werden mögliche Ausbaumodule für die einzelnen Zulaufstrecken genannt, die je nach Bedarf und Rentabilität realisiert werden können. Die Vereinbarung setzt so die Erkenntnis um, dass Infrastrukturprojekte mit langer Planungs- und Bauzeit flexibel gesteuert werden müssen, um Fehlplanungen zu vermeiden.

Aufgrund der in der Vereinbarung festgelegten Leitplanken und Instrumente kann die konkrete Planung nun vorangetrieben werden. Gestützt auf die Erfahrungen aus der ersten Phase der Planung und Realisierung von Bahn 2000 sowie aus denjenigen der französischen Infrastrukturplanung soll das Prinzip gelten, soweit wie möglich mit technisch-betrieblichen Massnahmen Verbesserungen herbeizuführen, bevor baulich-infrastrukturelle Massnahmen zum Zuge kommen («high Tech statt Beton»).

1.4 Heutiges Angebot TGV-Anschlüsse Schweiz

Bereits seit der Einführung des TGV auf der Strecke Paris-Lyon im Jahre 1981 wird Genf mit diesen Zügen bedient. Die TGV-Bedienung von Lausanne via Dijon-Dole-Frasne existiert seit 1984, jene von Bern/Neuchâtel seit 1987. Im Jahre 1997 wurde auch eine direkte Verbindung Paris-Zürich via Neuchâtel-Bern eingeführt. Per Ende November 1999 wurde eine zweite Zürcher Verbindung geschaffen. In der Wintersaison von Dezember bis April verkehrt die Komposition, welche Lausanne

⁵ HGV-Züge brauchen rund 40 Prozent weniger Fläche als die Strasse und rund 2 bis 3 mal weniger Energie als das Auto und das Flugzeug.

bedient, am Wochenende bis nach Brig. Der sogenannte *TGV des neiges* bedient damit in optimaler Weise die Wintersportorte der Waadtländer und Walliser Alpen (z.B. mit direktem Anschluss von Brig nach Zermatt).

Nach wie vor verkehren keine TGV-Züge von und nach Basel. Aus betrieblichen Gründen lehnte es die SNCF bisher ab, für die bis nach Besançon verkehrenden Kompositionen eine Verlängerung bis Basel zu realisieren.

Abgesehen von der Hochgeschwindigkeitsachse Paris-Lyon-Südfrankreich verkehren die TGV-Kompositionen, welche die Schweiz bedienen, auf dem traditionellen Schienennetz und können deshalb ihre potentiellen Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h nicht ausschöpfen.

1.5 Aktueller Planungsstand der TGV- Anschlüsse

Die bisherigen Planungsarbeiten der französisch-schweizerischen Arbeitsgruppe haben eine fundierte Grundlage geliefert, um eine Rahmenvereinbarung mit denkbaren Ausbauvorhaben abzuschliessen. Diese Arbeiten werden nun fortgesetzt und werden – nach der Ratifizierung der Vereinbarung – schrittweise zur Auslösung von Bauprojekten führen (Botschaft HGV-Anschlüsse Ost- und Westschweiz und Verpflichtungskredite, vgl. Ziff. 2.2).

Bis heute hat die französisch-schweizerische Arbeitsgruppe verschiedenste Machbarkeitsstudien zu Anschlussprojekten der Zulaufstrecken Mâcon–Genf und Jurabogen (Dole–Vallorbe–Lausanne/Pontarlier–Neuchâtel–Bern) ausarbeiten lassen und begleitet.⁶ Vorabklärungen und Machbarkeitsstudien zu einem Anschluss Genf–Chambéry (Teilstück des sogenannten *«Sillon alpin»* an die zukünftige HGV-Strecke Lyon–Turin) liessen aus finanziellen Gründen den Schluss zu, dieses Projekt vorerst zurückzustellen.

Abklärungen zu einem Modell einer gemischtwirtschaftlichen Finanzierung (privatwirtschaftliche und öffentliche Finanzierung) für das Ausbauprojekt Genf–Mâcon wurden über längere Zeit durchgeführt, zeigten allerdings wenig ermutigende Ergebnisse und wurden deshalb vorerst nicht weiterverfolgt. Sollten sich neue gangbare Lösungen anbahnen, werden diese selbstverständlich durch den Lenkungsausschuss aufgenommen und weiter bearbeitet. ⁷

Der Anschluss Basels soll über die französischen Neubauprojekte TGV Est-européen und Rhin-Rhône erfolgen. Auf der Verbindungsstrecke Basel–Mulhouse wurden im Rahmen von ordentlichen Erneuerungsarbeiten bereits punktuelle Verbesserungen an Infrastruktur und Nebenanlagen (Sicherungsanlagen) in Angriff genommen.⁸

- 6 Zum Genfer Anschluss: Liaison rapide Mâcon Bourg Genève: étude économique (Rapport de synthèse), SOFRERAIL, Paris, 1993. Zum Jurabogen: Amélioration de la liaison ferroviaire Dole–Suisse, SOGELERG/ CELFT, 1993.
- 7 TGV Genève-Mâcon: rapport de faisabilité financière, Société de Banque Suisse, Genève, 1990; Liaison rapide Mâcon-Bourg-Genève: étude financière et recommand ations, Société de Banque Suisse, Genève, 1993.
- Mögliche Auswirkungen einer französischen Neubaustrecke auf den Verkehr mit der Schweiz wurden im Bericht von Ernst Basler&Partner untersucht, TGV Rhein – Rhône: Auswirkungen auf den Personenverkehr mit der Schweiz, Zollikon/Zürich, 1994.

Im November 1999 liefen, gestützt auf die Machbarkeitsstudie von 19989, unter Federführung der französischen Schienen-Infrastrukturgesellschaft Réseau Ferré de France (RFF) in Zusammenarbeit mit der SNCF und den SBB die Arbeiten zu den Vorprojektstudien der Zulaufstrecken Genf und Jurabogen an. Diese Vorprojektstudien sollen 2001 abgeschlossen werden.

Aufgrund der Resultate aus diesen und weiteren Studien wird der binationale Lenkungsausschuss die konkreten Massnahmen- und Finanzierungspläne ausarbeiten können.

1.6 Mitwirkung der Kantone

Seit Bestehen der französisch-schweizerischen Arbeitsgruppe wurden die betroffenen Kantone der West- und Nordwestschweiz regelmässig informiert und in die laufenden Arbeiten miteinbezogen. Das Kontaktgremium ISOREHP (Intégration de la Suisse occidentale au réseau européen à haute performance) zwischen Bund und Kantonen tagte bisher normalerweise zweimal pro Jahr. Die Kantonsvertreter informieren ihrerseits die betroffenen grenzüberschreitenden Regionalorganisationen wie beispielsweise den Conseil du Léman oder die Communauté de Travail du Jura. Vor der Paraphierung wurde der Inhalt der Vereinbarung im Rahmen des Kontaktgremiums ISOREHP besprochen. Vereinzelt vorgebrachte Anregungen wurden so weit wie möglich im Rahmen der Verhandlungen mit der französischen Delegation in den Text der Vereinbarung integriert. Auch in Zukunft wird ein entsprechendes Gremium mit kantonalen Vertretern die weiteren Planungsschritte begleiten. Gemäss Artikel 7 Absatz 2 der Vereinbarung sind die Vertragsparteien für die Information und die Kontakte mit ihren jeweiligen Gebietskörperschaften verantwortlich.

2 Besonderer Teil

2.1 Geltungsbereich und Grundidee der bilateralen Vereinbarung

Das vorliegende zwischenstaatliche Abkommen legt die zur Anwendung kommenden Verfahren und gewisse Zielsetzungen fest, regelt jedoch keine Ausführungs-Details. Mit der Bestimmung von Ausführungsorganen und deren Kompetenzen sichert die Vereinbarung die langfristige Handlungsfähigkeit in der Umsetzung.

Die bilaterale Vereinbarung bildet die Grundlage für die langfristige Eisenbahn-Infrastrukturplanung zwischen den beiden Ländern. Sie enthält die groben Planungsabsichten insbesondere für die Verbesserung der TGV-Anschlüsse. Dabei sieht sie vor, bei Bedarf auch die Belange des Güter- und Regionalverkehrs in die gemeinsame Planung einzubeziehen. Es werden modulartige kurz- und längerfristige Massnahmen zur Verbesserung der Anschlussstrecke Genf-Mâcon, der Jurabogenlinie (Lausanne/Neuchâtel-Bern), des Anschlusses von Basel sowie Fahrzeit-Ziele auf den einzelnen Strecken in Richtung Paris genannt. Mit der vorliegenden Vereinbarung wird die Grundlage für Fahrzeitverkürzungen in Richtung Paris von teilweise bis zu einer Stunde verankert (rein französische Neubaustrecken bis zwei Stunden).

⁹ Amélioration des relations entre la Suisse occidentale et le réseau TGV français , Réseau Ferré de France, Paris, 1998.

Aus standortpolitischer und touristischer Perspektive ist dies äusserst attraktiv, umso mehr als diese Vorteile einer grossen Mehrheit der Regionen der Schweiz zugutekommen

2.2 Verhältnis zu FinöV

2.2.1 Allgemeines

Die durch den Bundesbeschluss¹⁰ vom 20. März 1998 über Bau und Finanzierung der Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs geschaffene Verfassungsbestimmung (Art. 196, 3. Übergangsbestimmung zu Art. 87 der Bundesverfassung) regelt die Finanzierung (Quellen, Fonds, Befristung) und bezeichnet die vier Eisenbahngrossprojekte (Bahn 2000, NEAT, Anschlüsse der Ost- und Westschweiz ans europäische Hochleistungsnetz, Lärmsanierung) nur summarisch. Die Detailbestimmungen zu den einzelnen Grossprojekten sind bzw. werden in separaten allgemeinverbindlichen Bundesbeschlüssen resp. Bundesgesetzen festgelegt, die dem fakultativen Referendum unterstanden resp. unterstehen werden. Für Bahn 2000 und NEAT bestehen bereits rechtsgültige Bundesbeschlüsse¹¹. Das Gesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen ist per 1. Oktober 2000 in Kraft getreten. Das vierte Grossprojekt – der Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz – enthält grenzüberschreitende Verbindungen und bedarf deshalb internationaler Verträge. Als erste Grundlage liegt die am 2. Juni 1998 in Kraft getretene bilaterale Rahmenvereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz vor¹². Die zweite Grundlage wird mit der vorliegenden durch Bundesbeschluss zu genehmigenden Vereinbarung sichergestellt. Die Massnahmen werden modulartig und bedarfsgerecht in den nächsten 20 Jahren realisiert. Eine konkrete Beschreibung der Projekte und deren Finanzierung werden in der Botschaft zum Gesetz über die HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz ab ca. 2001/2 erfolgen.

Als oberer finanzieller Rahmen sind für die HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz gemäss FinöV-Botschaft 1,2 Milliarden Franken (Preisbasis 1995) vorgesehen und im Fonds für die Eisenbahngrossprojekte berücksichtigt. Ein Verpflichtungskredit von 10 Millionen Franken für die Erarbeitung von Planungsstudien (Ost- und Westschweiz) hat das Parlament anlässlich des Budgetbeschlusses für das Jahr 2000 bereits gesprochen.

2.2.2 Verfahren

Die detaillierten Verbesserungsmassnahmen auf den einzelnen Zulaufstrecken sowie deren Finanzierung werden bewusst nicht im Vereinbarungstext selbst geregelt, um im Sinne einer rollenden Planung in den kommenden Jahren die notwendige Flexibilität eines bedarfsgerechten Ausbaus zu bewahren.

¹⁰ BBI **1998** 1421

Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept BAHN 2000 (SR 742.100) und Alptransit Beschluss vom 4. Oktober 1991 (SR 742.104) mit Änderung vom 20. März 1998 (BBI 1998 1473).

¹² Siehe Fussnote 1.

Die bestehende binationale Arbeitsgruppe begleitet die im November 1999 unter Federführung von Réseau Ferré de France (RFF) angelaufene Vorprojektstudie für die Zulaufstrecken Genfs und des Jurabogens. Die binationale Arbeitsgruppe, welche sich mit Inkrafttreten der Vereinbarung als Lenkungsausschuss (*«Comité de pilotage»*) konstituieren wird, unterbreitet voraussichtlich im Verlaufe des Jahres 2001 den Verkehrsministern die aufgrund der Resultate der Vorprojektstudien erstellten Massnahmen- und Finanzierungspläne zu jedem Anschlussprojekt. Diese müssen von den Verkehrsministern im Rahmen ihrer jeweiligen Kompetenzbefugnisse genehmigt werden 13 (siehe Ziffer 2.4.4).

Die Ausgestaltung und die Finanzierung werden auf schweizerischer Seite im Gesetz zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz sowie in den zugehörigen Verpflichtungskrediten detailliert ausgeführt. Die Botschaft und das entsprechende Gesetz werden dem Bundesrat ca. 2001/2 unterbreitet werden können. Diese Terminierung entspricht der gegenwärtigen Planung der Freigabe der Mittel aus dem FinöV-Fonds.

Bundesrat und Parlament verfügen also über eine vollumfängliche Mitwirkungsmöglichkeit bis zur konkreten Realisierung. Das HGV-Gesetz wird überdies dem fakultativen Referendum unterstellt.

2.3 Finanzierung

2.3.1 Territorialitätsprinzip

2.3.1.1 Generelles

In der Eisenbahninfrastruktur-Finanzierung haben bisher grundsätzlich, nach dem sogenannten Territorialitätsprinzip, die einzelnen Staaten bzw. Eisenbahngesellschaften die auf ihrem Gebiet gelegenen Infrastrukturen finanziert. Grenzüberschreitende Verkehrsinfrastrukturen sind aber Voraussetzung für die wirtschaftspolitische Öffnung eines Landes. Die besondere geographische Position sowie die Kleinräumigkeit des eigenen Territoriums hat die Schweiz deshalb schon in verschiedenen Fällen zur finanziellen Mitbeteiligung an Schieneninfrastrukturen auf ausländischem Boden bewogen.

Ausschlaggebend für diese Abweichungen vom Territorialitätsprinzip war immer das nationale Interesse in verkehrs- und standortpolitischer Hinsicht. Ohne diese Mitbeteiligungen seitens der Schweiz wären die Verbesserungen überhaupt nicht oder zu einem sehr viel späteren Zeitpunkt realisiert worden.

Seit dem zweiten Weltkrieg hat die Schweiz unter anderem folgende exterritoriale Projekte mitfinanziert:

- 1954: Elektrifizierung der französischen Linien Reding-Strasbourg-Basel sowie Dijon-Vallorbe (inkl. Frasne-Les Verrières);
- Dabei werden die verschiedenen Möglichkeiten der Mitfinanzierung in Form von Beiträgen à fonds perdu, Darlehen zu Marktzinsen oder Darlehen zu Vorzugszinsen analysiert und ausgewertet. Weitere Modelle, wie beispielsweise Infrastruktur-Finanzierungsbeteiligung verknüpft mit einer Betriebsbeteiligung, müssen ebenfalls geprüft werden.

- 1957: Punktueller Ausbau und Elektrifizierung von italienischen Zulaufstrecken (Simplon-Achse, Luino);
- 1957: Österreichische Linie Buchs–Salzburg (inkl. Rollmaterial);
- 1982: Zweiter Tunnel am Monte Olimpino zwischen Chiasso und Albate-Camerlata;
- Investitionsbeiträge an die Errichtung von Terminals für den kombinierten Verkehr im grenznahen Ausland; diese Mittel wurden im Rahmen der flankierenden Massnahmen zum Landverkehrsabkommen aufgestockt, um genügend Kapazität für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sicherzustellen.

2.3.1.2 Rechtliche Grundlagen für exterritoriale Mitfinanzierung

Als interne verfassungsmässige Grundlage für Investitionen auf ausländischem Boden diente in den bisherigen Fällen der Artikel 23 aBV; dieser entspricht dem Artikel 81 der neuen BV:

Der Bund kann im Interesse des ganzen oder eines grossen Teils des Landes öffentliche Werke errichten und betreiben oder ihre Errichtung unterstützen.

Diese Mitwirkung und -finanzierung wurde in Form von zwischenstaatlichen Abkommen als übergeordnete Rechtsgrundlage abgewickelt, wobei teilweise Beiträge à fonds perdu, teilweise rückzahlbare Darlehen geleistet wurden.

Investitionsbeiträge an die Errichtung von Terminals für den kombinierten Verkehr im grenznahen Ausland können aufgrund der Verordnung vom 29. Juni 1988 über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge geleistet werden.

2.3.1.3 Territorialitätsprinzip bei TGV-Anschlüssen

Im vorliegenden Fall der TGV-Zulaufstrecken liegt die Situation der Schweiz ähnlich wie in den in Ziffer 2.3.1.1 aufgeführten Beispielen. Die Tatsache, dass die Schweiz nur einen sehr geringen Streckenanteil der Anschlusslinien auf ihrem eigenen Territorium hat, führt zu einer unausgeglichenen Interessenlage zwischen den beiden Ländern. Würde das Territorialitätsprinzip strikte angewendet, müsste Frankreich praktisch für die gesamten Kosten allein aufkommen.

Für Frankreich stellen die Verbesserungen auf diesen Zulaufstrecken aber keine Priorität dar, während für die Schweiz eine optimale Anbindung ihrer Zentren ans französische TGV-Netz, insbesondere nach Paris und Richtung Südfrankreich, einen sehr viel höheren Stellenwert besitzt. Aus diesem Grund ist es angezeigt, dass die Schweiz eine finanzielle Mitbeteiligung eingeht. Ohne eine solche wäre mit einer sehr viel späteren Realisierung dieser Projekte oder gar einem völligen Verzicht zu rechnen.

In der vorliegenden Vereinbarung wird demzufolge das Prinzip festgehalten, dass beide Vertragspartner einen Anteil an die Gesamtkosten beisteuern (Art. 4 der Vereinbarung). Die Anteile der Mitfinanzierung werden zu einem späteren Zeitpunkt je nach Interessen und Nutzen für jedes Land bestimmt. Dies hat den Vorteil, dass die

Schweiz bis zum Zeitpunkt der Projektdefinierung ihr Gewicht betreffend Mitfinanzierung spezifisch auf die bedarfsgerechte Auslegung der Zulaufstrecken legen kann.

Das Beispiel der Mitfinanzierung des TGV Est-européen durch Luxemburg zeigt, dass es gangbare Wege für die gemeinsame Finanzierung von HGV-Projekten gibt, die einen Nutzen für mehrere Länder erzeugen.

2.3.1.4 TGV-Anschlüsse im Vergleich zu Anschlüssen der Ost- und Südschweiz

In den Vereinbarungen mit Deutschland und Italien ist – im Gegensatz zur Vereinbarung mit Frankreich – das Territorialitätsprinzip für die Finanzierung der Massnahmen festgehalten. Dies ist mit der unterschiedlichen geografischen Lage und einer ausgewogenen Interessenlage unter den Vertragsparteien begründet.

Die Nordzulaufvereinbarung mit Deutschland regelt unter anderem die Verbesserungen der Verknüpfungsstrecken Zürich-Schaffhausen-Stuttgart und Zürich-St. Gallen-München. Da die vorgesehenen punktuellen Massnahmen auf beiden Territorien denkbar sind und auch Deutschland ein hohes Interesse an Reisezeitverkürzungen Richtung Bodenseeraum und Zürich hatte, wurde für die Finanzierung das Territorialitätsprinzip vereinbart.

Ähnlich präsentiert sich die Lage auch bei den Südanschlüssen der NEAT. Eine allfällige HGV-Verbindung Lugano-Milano umfasst grössere Streckenanteile in beiden Ländern. Da es sich um einen Abschnitt auf einer europäischen Hauptachse handelt, die im Anschluss der NEAT als Schlüsselverbindung im TEN-Netz figuriert, ist auch auf Seiten Italiens ein hohes Interesse gegeben. Demzufolge konnte auch in diesem Fall vom Territorialitätsprinzip ausgegangen werden.

Aus der unterschiedlichen Handhabung des Territorialitätsprinzips kann jedoch keine Benachteiligung einzelner Landesteile, insbesondere der Ostschweiz, abgeleitet werden. Die aus den Vereinbarungen resultierenden Vorteile für die Ost- und Westschweiz können durchaus als gleichwertig bezeichnet werden. Für die Ostschweizer Zulaufstrecken ans deutsche HGV-Netz sind langfristige Fahrzeitverkürzungen von je knapp einer Stunde auf rund 2½ Stunden für die Relation Zürich–Stuttgart und auf rund 3½ Stunden für die Strecke Zürich–München festgehalten. Damit entsprechen die beabsichtigten Fahrzeitverkürzungen beispielsweise jener für den Anschluss Genfs. Erste Massnahmen für den Einsatz von Neigezügen sind auf den Ostschweizer Zulaufstrecken bereits ergriffen worden. Auf betrieblicher Ebene wurde mit dem Einsatz von Cisalpino-Neigezugkompositionen bereits eine umsteigefreie Relation Milano–Zürich–Stuttgart mit einer Fahrzeit von 6½ Stunden realisiert. Für die Zulaufstrecke Zürich–München sind die Diesel-Neigezugkompositionen bestellt. Erste Verbesserungsmassnahmen wurden also bereits kurz nach Inkraftsetzung der Nordzulaufvereinbarung getätigt.

Für die Finanzierung der Verbesserung der HGV-Anschlüsse Richtung Frankreich und Deutschland kann auf den FinöV-Fonds zurückgegriffen werden. Die für die HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz vorgesehenen Mittel im Umfang von maximal 1,2 Milliarden Franken werden mittels Gesetz und Verpflichtungskredit zu den HGV-Anschlüssen auszulösen sein. Die Projektplanungen und Vorbereitung dieser Vorlage sind im Gang.

2.4 Inhalt der bilateralen Vereinbarung

2.4.1 Grundlagen und Zielsetzungen

In der Präambel werden die jeweiligen nationalen Rechtsgrundlagen für den Abschluss der Vereinbarung genannt sowie der Wille zur Zusammenarbeit und zur generellen Förderung des Schienenverkehrs kundgetan.

In *Artikel 1* werden die generellen Zielsetzungen festgehalten, wobei unter anderem auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Anschlussverbesserungen erwähnt wird. Das etappenweise Vorgehen in Modulen bildet ebenso wie die Koordination mit den Bedürfnissen des Regionalverkehrs einen integralen Bestandteil der Zielsetzungen. Für die Umsetzung wird ein Lenkungsausschuss eingesetzt.

2.4.2 Anwendungsbereich und Zulaufstrecken

Artikel 2 regelt den Anwendungsbereich, wobei sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr genannt werden. Im Speziellen wird der Anschluss an die Hochgeschwindigkeitsstrecken genannt.

Die Verbindungen ab Genf, Lausanne, Neuenburg/Bern sowie Basel bzw. Zürich in Richtung Paris und Südfrankreich werden namentlich erwähnt.

2.4.3 Massnahmen

Artikel 3 erwähnt die groben Massnahmen, welche als Verbesserungen auf diesen Zulaufstrecken im Sinne eines Variantenfächers ins Auge gefasst werden können. Die Massnahmen werden unterteilt in kurz- und längerfristige Verbesserungen. Bei den längerfristigen Massnahmen wird bei jeder Zulaufstrecke auf die Synergie-Effekte mit der Realisierung der innerfranzösischen Hochgeschwindigkeitsstrecken Rhin-Rhône bzw. Est-européen hingewiesen.

Für die Verbindung Genf-Paris ist kurzfristig die Wiederinbetriebnahme der stillgelegten Linie zwischen Bellegarde und Nantua in Richtung Bourg-en-Bresse vorgesehen. Weitere punktuelle Massnahmen könnten längerfristig ins Auge gefasst werden.

Auf der Verbindung über den Jurabogen zwischen Dijon und Lausanne bzw. Neuchâtel ist kurzfristig die Verbesserung der Stromversorgung auf gewissen Abschnitten realisierbar. Weitere punktuelle Massnahmen könnten längerfristig ins Auge gefasst werden.

Für die Verbindung Basel-Paris sind kurzfristig punktuelle Verbesserungsmassnahmen im Raum St-Louis-Basel vorgesehen. Mittel- bis längerfristig wird Basel an die französischen Neubaustrecken des TGV Est-européen und Rhin-Rhône angeschlossen.

Für alle drei Anschlusslinien wird die Möglichkeit der Vernetzung mit regionalen Zubringerstrecken erwähnt.

2.4.4 Lenkungsausschuss und Finanzierung

Artikel 4 verweist auf die Funktion des Lenkungsausschusses, welcher zu gegebener Zeit Massnahmen- und Finanzierungspläne für jedes Projekt vorschlägt. Diese Pläne müssen wiederum von den Verkehrsministern, im Rahmen ihrer jeweiligen Kompetenzen, genehmigt werden (siehe Ziffer 2.2.2). Dies bedeutet für die Schweiz, dass eine Genehmigung erst erfolgen kann, wenn das Gesetz zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz in Kraft ist.

Aufgaben und Zusammensetzung des Lenkungsausschusses werden in *Artikel 7* ausgeführt. Der Lenkungsausschuss hat beispielsweise die Kompetenz, den Anhang 1 (Leistungsfähigkeit) neuen Gegebenheiten anzupassen. Er erarbeitet auch sein eigenes Reglement für die internen Abläufe.

Die Finanzierung wird unter Berücksichtigung der jeweiligen Interessen der beiden Länder geregelt (siehe dazu auch Ziffer 2.3).

2.4.5 Angebotsverbesserungen und Koordination

Artikel 5 sowie Anhang 1 nennen die Zielsetzungen der Angebotsverbesserungen unter anderem in Form von Fahrzeitzielen (Anhang 1 der Vereinbarung). Die Koordinierung von Massnahmen zu Gunsten des kombinierten Verkehrs wird explizit erwähnt.

Die Verpflichtung zur Koordination der Planungs- und Realisierungsarbeiten zwischen Behörden, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiber wird in *Artikel 6* erwähnt.

2.4.6 Geltungsdauer

Artikel 8 bestimmt das Inkrafttreten und für die Zeit bis zum 31. Dezember 2020 eine Unkündbarkeit. Darauf ist eine Kündigung jeweils auf das Ende eines Kalenderjahres möglich.

3 Auswirkungen

3.1 Personelle Auswirkungen auf den Bund

Der Abschluss der bilateralen Vereinbarung mit Frankreich, die Fortsetzung und Intensivierung der bilateralen Kontakte und die direkt damit verbundenen Aufträge erfolgen im Rahmen der ordentlichen Aufgaben des Bundesamts für Verkehr (BAV) bzw. des UVEK. Die unmittelbar anschliessende Planungsarbeit im Hinblick auf das Bundesgesetz über die HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz kann im Rahmen der bestehenden Verwaltungsorganisation abgewickelt werden. Nach Abschluss der Planungsphase (konkrete Massnahmenpläne ausführungsbereit) muss geprüft werden, ob für den Vollzug (Plangenehmigungsverfahren, Projekt- und Fondsmanagement sowie Controlling auf Behördenstufe) weitere Stellen notwendig werden. Eine genaue Bedürfnisabklärung betreffend Aufgaben und Personalbedarf wird im

Rahmen der Botschaft über das Gesetz zu den HGV-Anschlüssen der Ost- und Westschweiz vorzunehmen sein.

3.2 Finanzielle Auswirkungen

Die Ausgaben für den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz werden aus dem Fonds für Eisenbahn-Grossprojekte bestritten. Als oberer finanzieller Rahmen sind dabei 1,2 Milliarden Franken vorgesehen. Der Fonds ist als rechtlich unselbstständige Bundesinstitution mit eigener Rechnung konzipiert. Deren Feinstruktur wird neben der Finanzrechnung geführt.

Die für die Eisenbahngrossprojekte zweckgebundenen Einnahmen nach Artikel 196, 3. Übergangsbestimmung zu Artikel 87 BV (Mineralölsteuermittel, Mehrwertsteuer, PSVA bzw. LSVA) werden in der Finanzrechnung des Bundes obligatorisch als Einnahmen erfasst. Diese werden zwecks Einlage in den Fonds im gleichen Jahr als Ausgaben verbucht. Die Ausgabenposition zu Gunsten des Fonds stellt in der Finanzrechnung dementsprechend bloss einen Durchlaufposten dar. Dank dieses Mechanismus und des Umstands, dass für die Hochgeschwindigkeitsanschlüsse der Ost- und Westschweiz keine Mineralölsteuermittel vorgesehen sind, sind die Fondsentnahmen für Projektierung und Bau dieser Anschlüsse für die Finanzrechnung des Bundes haushaltsneutral. Die notwendigen Mittel für die Planungsstudien Ost- und Westschweiz im Zeitraum 2000 bis spätestens 2004 (Inkraftsetzung des HGV-Gesetzes) hat das Parlament in Form eines Verpflichtungskredits von 10 Millionen Franken anlässlich des Budgetbeschlusses für das Jahr 2000 bereits gesprochen. Dieser Verpflichtungskredit wird dem entsprechenden Posten des FinöV-Fonds belastet und später in den HGV-Gesamtkredit integriert.

3.3 Auswirkungen auf die Informatik

Die Aspekte der Informatik werden bei der Ausgestaltung des Verpflichtungskredits berücksichtigt werden müssen. Sie hängen von den dem Bund zugeordeten Aufgaben im Projekt- und Fondsmanagement sowie im Controlling auf Behördenstufe ab.

3.4 Auswirkungen auf die Kantone

Für die Kantone ergeben sich aus den punktuellen Infrastrukturverbesserungen sowie aus den betrieblichen Optimierungen der Hochgeschwindigkeitsanschlüsse markante Vorteile volkswirtschaftlicher Natur (Geschäftsverkehr, Tourismus). Diese Attraktivitätssteigerung erfolgt ohne finanzielle Mithilfe der Kantone, weil die Finanzierung der Werke über den FinöV-Fonds geregelt wird. Die Kantone sind nicht direkt im Lenkungsausschuss vertreten, werden jedoch im Rahmen eines geeigneten Organs nach Bedarf konsultiert und regelmässig über den Stand des Planungsfortschritts informiert.

3.5 Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Die Anschlussverbesserungen ans französische Schienennetz in Form von Infrastrukturmassnahmen sowie betrieblichen Verbesserungen haben unzweifelhaft positive Auswirkungen in volkswirtschaftlicher Hinsicht (Geschäftsverkehr, Reisetourismus). Mit den Angebotsverbesserungen werden höhere Passagierfrequenzen erreicht, welche teilweise auf neu induzierten Verkehr, teilweise auf Verlagerungen aus den anderen Verkehrsträgern (Strasse, Flugverkehr) stammen. Genaue Zahlen können noch nicht angegeben werden, da auch noch kein konkretes Bauprogramm beschlossen ist. Dies wird erst in der Botschaft zum HGV-Gesetz betreffend die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz möglich sein.

3.6 Raumplanung/Umwelt

Es entstehen durch die bilaterale Vereinbarung keine neuen Anforderungen für die Raumplanung, insbesondere ändern sich die Vorgaben für die kantonale Richtplanung nicht¹⁴.

Auch konkrete Auswirkungen auf die Umwelt gehen von dieser bilateralen Vereinbarung nicht aus. Es ist unbestritten, dass bei Neu- und Ausbauprojekten sowohl während der Bau- als auch während der Betriebsphase für Anwohner Nachteile auftreten können. Durch die Einhaltung der Umweltnormen bei der Planung, der Realisierung und dem Betrieb sowie durch die langfristige Verkehrsverlagerung von der Strasse beziehungsweise dem Flugverkehr auf die Schiene sind die Auswirkungen auf die Umwelt aber insgesamt positiv. Die umweltrelevanten Fragen der in der bilateralen Vereinbarung festgehaltenen Planungsabsichten werden im Rahmen der projektbezogenen Planungsarbeit behandelt.

4 Legislaturplanung

Die Vorlage ist im Bericht über die Legislaturplanung 1999–2003 vom 1. März 2000¹⁵ angekündigt (Anhang 2, Abschnitt 2.4, Umwelt und Infrastruktur, Rubrik «weitere Geschäfte»).

5 Übereinstimmung mit dem europäischen Recht

Die Bestrebungen der Schweiz zur Verbesserung der Integration des schweizerischen Netzes ins europäische Hochleistungsnetz erfolgt in koordinierter Weise mit den europäischen Partnern. Bei der Erarbeitung des europäischen Leitschemas der Transeuropäischen Netze im Schienenbereich konnte die Schweiz als Beobachterin Einsitz in die entsprechenden Gremien nehmen. Der Ausbau soll bedarfsgerecht und zwischen den einzelnen Ländern aufeinander abgestimmt erfolgen.

Die bilaterale Vereinbarung mit Frankreich ist im Übrigen auch kompatibel mit dem bilateralen Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen

¹⁴ Vgl. dazu auch Sachplan AlpTransit vom 15. März 1999, Kapitel 1.6.

¹⁵ BB1 **2000** 2168

Gemeinschaft¹⁶, dessen Inkraftsetzung frühestens auf Beginn des Jahres 2001 geplant ist und das unter anderem den gegenseitigen Schienenzugang gewährleistet.

6 Rechtsgrundlagen

Die Kompetenz des Bundes, Staatsverträge mit dem Ausland einzugehen, ergibt sich aus Artikel 54 Absatz 1 BV. Gemäss Artikel 166 Absatz 2 BV genehmigt das Parlament die völkerrechtlichen Verträge, ausgenommen die Verträge, für deren Abschluss auf Grund von Gesetz oder völkerrechtlichem Vertrag der Bundesrat zuständig ist. Gemäss Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe d sind völkerrechtliche Verträge dem fakultativen Referendum zu unterstellen, wenn sie unbefristet und unkündbar sind, den Beitritt zu einer internationalen Organisation vorsehen oder falls sie eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung herbeiführen.

Die erwähnten Kriterien treffen auf die Vereinbarung nicht zu, weswegen der vorliegende Bundesbeschluss nicht dem fakultativen Referendum unterstellt wird.

Im Übrigen hatte sich der Souverän schon 1992 im Rahmen der Referendumsabstimmung zum Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss vom 4. Oktober 1991) schon mit grossem Mehr zu Gunsten der TGV-Anschlüsse der Westschweiz via Genf, Basel und den Jurabogen (Art. 7) geäussert. Die revidierte Fassung des Alpentransitbeschlusses vom 20. März 1998 erwähnt die HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz summarisch in Artikel 10ter; er ist auf den 1. Januar 1999 in Kraft getreten.

Was die spätere Finanzierung der gemäss Vereinbarung realisierten Massnahmen betrifft, so ist auf den Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) vom 20. März 1998 zu verweisen. Art. 196 BV, 3. Übergangsbestimmung zu Artikel 87 nennt die Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs, deren Finanzierung damit gesichert wird, wozu auch der Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz zählt.¹⁷

¹⁶ BB1 1999 6971

¹⁷ In der Volksabstimmung vom 29. November 1998 wurde die Vorlage mit einem sehr klaren Ja-Anteil von 63,5 Prozent angenommen, wobei 19 Kantone und 3 Halbkantone zustimmten.

HGV-Anschlüsse der Westschweiz

schematisch

