



01.3275 *Interpellation David vom 06.06.2001*

## **Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz. Anbindung der Ostschweiz**

### **Begründung der Interpellation**

In der Volksabstimmung vom November 1998 hat das Volk der Finanzierung der Anschlüsse der Ost- und Westschweiz an das Netz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) zugestimmt. Der obere finanzielle Rahmen liegt für beide Anschlüsse zusammen gemäss FinöV-Botschaft bei 1,2 Milliarden Franken (Preisbasis 1995). Mit dem Budget 2000 hatte das Parlament 10 Millionen Franken für Planungsarbeiten (Ost- und Westschweiz) als Verpflichtungskredit freigegeben. Bis heute hat der Bund für die Ostschweiz keine HGV-Studien in die Wege geleitet.

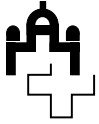
Die Planungsstudien für die Westschweiz stehen vor dem Abschluss. Aus eigener Initiative haben die Ostschweizer Kantone (Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Glarus, Graubünden, St. Gallen, Schaffhausen und Thurgau) eine HGV-Planung erarbeitet und Ende April 2001 dem UVEK ihre Vorschläge für den Ostschweizer Bahnanschluss unterbreitet.

Die HGV-Anbindung der Ostschweiz soll demnach mit folgenden Massnahmen umgesetzt werden:- Ausbau der Eurocity-Verbindung Zürich-Flughafen-Winterthur-St. Gallen-Bregenz-Lindau-München;- Ausbau der Eurocity-Verbindung Zürich-Flughafen-Schaffhausen-Singen-Stuttgart;- Verknüpfung beider Eurocity-Verbindungen (so genannte Ostschweizer-Spange: Chur-Bregenz, Bregenz-Kreuzlingen-Schaffhausen, St. Gallen-Kreuzlingen-Singen).

### **Text der Interpellation**

Ich bitte den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie stellt er sicher, dass die Planungsarbeiten für den HGV-Anschluss Ostschweiz denselben Stand erreichen, wie jene für die Westschweiz, damit beide HGV-Anschlüsse in einer Vorlage im Jahr 2002 dem Parlament unterbreitet werden können?
2. Wie baut er die Vorschläge der Ostschweizer Kantone vom April 2001 in die Planungsarbeiten ein? Wie werden die Ostschweizer Kantone konkret in die Planungsarbeiten einbezogen?
3. Für den HGV-Anschluss der Westschweiz sollen nach den erstellten Studien schweizerische Mittel in der Höhe von etwa 600 Millionen Franken eingesetzt werden. Kann er zusichern, dass ein gleicher Betrag für den HGV-Anschluss der Ostschweiz eingesetzt wird?



4. Für den Westschweizer HGV-Anschluss soll bezüglich der Finanzierung vom Territorialitätsprinzip abgewichen werden. Kann er zusichern, dass auch für die Ostschweiz in exterritoriale Bahnanlagen investiert werden kann, wenn dies zur zeitgerechten Umsetzung des HGV-Anschlusses notwendig ist?

### **Behandlung der Interpellation im Parlament**

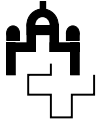
*Eingereicht im Ständerat am 06.06.2001*

*Schriftliche Antwort des Bundesrates vom 12.09.2001*

1. Der überwiegende Teil der zur Diskussion stehenden Massnahmen für den Anschluss der Westschweiz an das Netz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) der Westschweiz liegt auf französischem Boden, sodass die französischen Planungsverfahren massgebend sind. Für eine erste Serie von kurzfristig denkbaren Massnahmen (Haut-Bugey, Jurabogen) sind die Verfahren recht weit fortgeschritten. Massnahmen für den HGV-Anschluss der Ostschweiz stehen aus räumlichen und verkehrlichen Gründen in einem engen sachlichen Zusammenhang mit dem Projekt "Bahn 2000", zweite Etappe. Im Rahmen dieser Planung werden unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) die mittel- und längerfristigen Angebots- und Infrastrukturvorstellungen der Kantone und Transportunternehmungen beurteilt. Im Jahre 2002 wird es möglich sein, die weiterzuverfolgenden Projekte den entsprechenden Finanzierungsgefässen ("Bahn 2000", zweite Etappe; HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz) zuzuordnen und anschliessend weiter zu bearbeiten. Obwohl die Zeit knapp bemessen ist, geht das BAV heute davon aus, dass die Planungsunterlagen für den HGV-Anschluss der Ost- und Westschweiz in ausreichender Tiefe vorliegen werden, um die Vorlage spätestens bis Ende 2002 in Vernehmlassung geben und im Jahr 2003 dem Bundesrat bzw. Parlament vorlegen zu können.

2. Die Kantone sind an den erwähnten Planungen durch die Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) beteiligt. Sieben KöV-Regionen, darunter auch jene der Ostschweiz, haben ihre Angebotsvorstellungen im Rahmen des geschilderten Planungsprozesses im Frühjahr 2001 beim BAV eingereicht. Für die weitere Planung der zweiten Etappe "Bahn 2000" werden die Kantone (KöV) laufend einbezogen. Die Arbeiten für den HGV-Anschluss der Ost- und Westschweiz werden ebenfalls durch die KöV begleitet; zudem werden die Kantone über die Umsetzung der bilateralen Vereinbarungen mit Frankreich (HGV-Anschlüsse) bzw. Deutschland (Nordzulauf zur Neat) laufend informiert; für die Nord- und Ostschweiz geschieht dies in einem "Kontaktgremium Nordanschlüsse".

3. Ein Schlüssel zur Aufteilung der finanziellen Mittel zwischen den Landesteilen ist nicht festgelegt. Der heutige Planungsstand lässt weder für die West- noch für die Ostschweiz konkrete Aussagen zur Kostensumme zu. Zur Beurteilung des Nutzens, den die HGV-Anschlüsse den verschiedenen Landesteilen bringen, ist die Investitionssumme jedoch kaum die ausschlaggebende Grösse. Im Vordergrund steht vielmehr die Qualität des zukünftigen Angebotes, das sich z. B. in der Reisezeit bzw. deren Verkürzung oder in der Zahl und Qualität der Verbindungen beschreiben lässt.



Welche Investitionssummen dafür eingesetzt werden sollen, hängt u. a. vom Nachfragepotenzial auf den Verbindungen und von der Möglichkeit ab, anstelle von kostspieligeren Infrastrukturinvestitionen Massnahmen beim Betrieb oder Rollmaterial (insbesondere Neigezüge) zu realisieren. Bei den Anschlüssen der Ostschweiz kann der Einsatz von Neigezügen rasch zu namhaften Reisezeitverkürzungen beitragen.

4. Grundsätzlich gilt bei grenzüberschreitenden Projekten das Territorialitätsprinzip. Dieses geht davon aus, dass beide Länder von den Verkehrsverbindungen profitieren, beidseits der Grenze Massnahmen anfallen und deshalb jeder Staat die Kosten auf seinem Hoheitsgebiet bezahlt. Bei den Anschlüssen der Westschweiz jedoch fällt der Grossteil der Investitionen auf französischem Boden an, da die Pforten Basel und Genf direkt an der Grenze liegen. Frankreich hätte einen verhältnismässig grossen Teil der Kosten zu tragen, obwohl auch die Schweiz von der Aufwertung der Verbindungen beachtlich profitiert.

Aus diesem Grund wurde in der bilateralen Vereinbarung zwischen der Schweiz und Frankreich über die Anbindung der Schweiz an das französische Eisenbahnnetz vom Territorialitätsprinzip abgewichen. Bei den Verbindungen zwischen Zürich und der Ostschweiz und den süddeutschen Zentren Stuttgart und München besteht eine weitgehend ausgewogene Interessenlage zwischen Deutschland und der Schweiz, da potenzielle Massnahmen auf den Territorien beider Staaten zu realisieren sind. Daher liegt der bilateralen Vereinbarung zwischen der Schweiz und Deutschland über die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur Neat in der Schweiz das übliche Territorialitätsprinzip zugrunde. Es besteht kein Grund zur Annahme, dass Deutschland seinen Verpflichtungen nicht nachkommen wird.

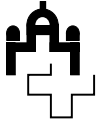
*Debatte im Ständerat am 25.09.2001:*

**David Eugen (C, SG):** Ich kann mich mit der Beantwortung teilweise befriedigt erklären. Die Antwort des Bundesrates und insbesondere die Entgegennahme der Empfehlung Bürgi gehen in die richtige Richtung und bringen einen Schritt für die Ostschweiz, der sehr wichtig ist.

Bis heute, müssen wir feststellen, ist in der Westschweiz in Bezug auf die Umsetzung des Gesetzes zu den HGV-Anschlüssen der Ost- und Westschweiz sehr viel geschehen, umgesetzt, realisiert, sind Projektorganisationen auf die Beine gestellt, gemeinsam mit dem Nachbarstaat Frankreich konkrete Lenkungsausschüsse eingesetzt worden. In der Ostschweiz ist das alles bis jetzt nicht geschehen.

Wenn die Empfehlung Bürgi jetzt entgegengenommen wird, dann möchte ich davon ausgehen - das kommt mir in der Antwort auf die Interpellation zu wenig zum Ausdruck -, dass dasselbe auch in der Ostschweiz geschieht. Von ganz zentraler Bedeutung ist, dass die Schweiz sich endlich mit Österreich zusammensetzt und endlich die gleichen Mechanismen einrichtet, wie sie in Richtung Frankreich, wie sie in Richtung Deutschland und wie sie in Richtung Italien gelten.

Warum ist das bis heute nicht geschehen? Dazu kann man sich wirklich Fragen stellen. Die Knotenpunkte im Osten, das sind insbesondere Bregenz, Feldkirch, und im Norden - Singen - liegen alle nicht mehr auf schweizerischem Territorium; hingegen liegen Basel, Chiasso und Genf auf schweizerischem Territorium. Es kann aber nicht sein, dass, weil die entscheidenden Bahnknotenpunkte nun gerade hinter der Landesgrenze liegen und nicht innerhalb der Landesgrenze, die Schweiz im Osten abgeriegelt ist, die Verbindungen nicht erstellt werden. Es ist meiner Überzeu-



gung nach sogar noch mehr erforderlich, in der Ostschweiz zwischenstaatliche Lenkungsausschüsse einzusetzen, insbesondere zu Österreich, als dies im Verhältnis zu Frankreich und Deutschland der Fall ist.

Das Zweite, das hat Kollege Bürgi bereits angesprochen: Wir wollen auch eine Projektorganisation. Es gibt in der Westschweiz eine Projektorganisation, die arbeitet, die insbesondere die betroffenen Kantone mit einbezieht, die sich mit konkreten Infrastrukturvorhaben in Milliardenhöhe befasst - insbesondere gilt das für den Bereich gegen Frankreich hin. Auf der Seite der Ostschweiz besteht nichts Vergleichbares. Es ist bis heute keine solche Projektorganisation auf die Beine gestellt worden. Ich entnehme jetzt der Empfehlung Bürgi, dass der Bundesrat das auch machen wird, denn es muss ja mit Bezug auf ein Gleichgewicht im Rahmen der Umsetzung des Gesetzes zu den HGV-Anschlüssen der Ost- und Westschweiz etwas Konkretes vorgelegt werden können.

Die Ostschweizer Regierungen haben hierzu in diesem Jahr grosse Vorarbeit geleistet. Sie haben im April 2001 ihre Projektvorstellungen dargelegt; sie haben sie dem Bundesamt und dem Bundesrat eingereicht. Der Ostschweiz geht es explizit um Infrastrukturinvestitionen auf der Ostschweizer Spange mit Einbindung der grenznahen Knoten Singen, Bregenz und Feldkirch.

Das sind für uns die entscheidenden Punkte. Dafür braucht es insbesondere bei diesen Übergängen Doppelspurlinien - Doppelspurübergänge -, damit wir diese Gleichwertigkeit von Ost- und Westschweiz erreichen.

In der Antwort des Bundesrates auf meine Interpellation ist vor allem die Rede vom Neigezug. Der Neigezug, Rollmaterial, ist sicher ein Mittel, aber es kann niemals sein, dass man der Meinung wäre, mit Neigezügen auf diesen Strecken könne man diese Anbindung gleichwertig nach Osten gestalten, wie sie nach Westen gelöst wird. Mir steht es fern, hier die Westschweiz ins Visier zu nehmen. Ich möchte eine gute Anbindung der Westschweiz und habe ihr schon im Nationalrat und dann in diesem Rat immer zugestimmt, damit das über die Bühne geht. Aber ich finde, es ist jetzt an der Zeit für die andere Seite der Schweiz, um die Ostschweizer Pforten in Richtung Österreich und Deutschland im Bahnverkehr auf dasselbe Niveau zu bringen.

Meine Bitte an den Bundesrat ist es letztlich, dass er jetzt mit den Nachbarländern Deutschland und Österreich, die betroffen sind, sehr konkrete Verhandlungen aufnimmt, einen Lenkungsausschuss einsetzt, eine Projektorganisation generiert, die Ostschweizer Regierungen einbindet und die Vorschläge der Ostschweizer Regierungen bezüglich der Spange Singen-Bregenz-Feldkirch ernsthaft prüft und möglichst weitgehend in die Planung für die Umsetzung des Gesetzes HGV-Anschluss Ostschweiz einbezieht.

**Briner Peter** (R, SH): Ich danke dem Bundesrat auch, dass er bereit ist, die Empfehlung Bürgi entgegenzunehmen. Ich habe noch etwas zur Stimmung anzufügen:

Es war bisher geradezu "unostschweizerisch", was da in einem öffentlichen Schreiben steht. Es steht da wörtlich, die vorgeschlagene Projektorganisation habe "unsere Befürchtungen übertroffen". Es wird von Missachtung und Verwässerung des Volkswillens gesprochen usw.

Ich hoffe, dass der Bundesrat dies nicht nur zur Kenntnis genommen hat, sondern diese Projektorganisation auch entsprechend ändern wird, sodass eine solche Aussage auch "unostschweizerisch" bleiben kann und nicht zum "Neuostschweizerischen" mutieren muss.

**Leuenberger Moritz**, Bundespräsident: Die Ostschweiz, wenn ich mich so ausdrücken darf, steht bezüglich ihres Durchsetzungsvermögens keinem anderen Landesteil in der Schweiz irgendwie



nach. Sie hat sich immer sehr effizient durchgesetzt, so auch jetzt. Der Bundesrat ist nicht nur bereit, die Empfehlung Bürgi entgegenzunehmen, sondern auch die Anregungen von Herrn David.

Eine Bemerkung möchte ich trotzdem machen. Wenn jetzt irgendein Landesteil beispielsweise besser an Paris angebunden wird, ist damit die ganze Schweiz besser an Paris angebunden. Wenn Basel ein bis zwei Stunden näher bei Paris ist, sind es St. Gallen und Zürich auch. Vor allem wenn der grosse Knotenpunkt Zürich bewältigt wird, ist das nicht etwas, das zugunsten des Kantons Zürich gemacht wird, sondern damit werden alle Gegenden der Schweiz näher aneinander angebunden. Da dürfen wir einfach nicht in ein Denken abgleiten - nicht, dass ich das heute vermutet hätte - , das sich immer nur am Nachbarland orientiert. Der Ostschweiz ist also auch gedient, wenn wir den Knotenpunkt Zürich für den Personenverkehr bewältigen. Es ist ihr auch gedient, wenn wir den Hirzeltunnel für den Güterverkehr bauen. Das möchte ich einfach ein bisschen dem schweizerischem Frieden zuliebe gesagt haben.

Was die Hochgeschwindigkeitsanschlüsse angeht, steht in der Tat Geld zur Verfügung. Der Bundesrat hat dafür 20 Millionen Franken bewilligt. Wir haben noch nicht entschieden, wie die zur Verfügung stehenden Mittel verteilt werden, der Verteilungskampf ist in vollem Gang. Aber auch hier eine Relativierung: Es kommt nicht nur auf die Investitionssumme an, sondern es kommt doch darauf an, ob man an ein Ziel - sei das nun Stuttgart, München oder Wien - besser angebunden ist. Das ist keine Frage des Geldes, sondern der Effizienz. Deswegen möchte ich den Neigezug jetzt nicht ins Lächerliche ziehen.

Wir stehen jetzt vor dieser Aufgabe. Wir werden die Botschaft bis Ende des nächsten Jahres, obwohl das eine relativ kurze Zeit ist, erstellt haben, und die Ostschweiz soll in die ganze Planung einbezogen werden.

Bern, 25.09.2001

---