

02.3121 *Motion David vom 21.03.2002*

HGV-Investitionen grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr Ostschweiz

Begründung der Motion

Für den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschlüsse) stehengemäss FinöV-Volksbeschluss vom 29. November 1998 1,2 Milliarden Franken für Bauarbeiten zugunsten der West- und der Ostschweiz zur Verfügung.

Mit dem französischen Verkehrsministerium wurde am 18. Januar 2002 in Paris vereinbart, dass sich die Schweiz pauschal mit 200 Millionen Franken an Ausbauten auf dem französischen Eisenbahnnetz beteiligt. Es betrifft dies die Strecken durch den Haut-Bugey und den Arc jurassien. Für den TGV Rhin-Rhône wurde zudem ein Interessenbeitrag von 125 Millionen Franken in Aussicht gestellt. Auch die französische Bahnstrecke zum Flughafen Basel-Mulhouse soll in den Genuss von Schweizer Beiträgen kommen.

Auf italienischem Boden erfolgten in der Vergangenheit verschiedene schweizerische Investitionen in die italienische Bahninfrastruktur (Domodossola, Monte Olimpino, Hupac-Terminal Busto Arsizio).

Für den Anschluss der Ostschweiz wurden in Deutschland Fahrzeitziele für die Strecke Zürich-St.Gallen-Bregenz-Lindau-München und die Strecke Zürich-Stuttgart vereinbart. Die deutsche Hochrheinstrecke Schaffhausen-Waldshut-Basel ist als nationale Schnellzugstrecke in "Bahn 2000" aufgeführt. Die Interessenlage der Ostschweiz unterscheidet sich hinsichtlich dieser grenzüberschreitenden Strecken nicht von derjenigen der Westschweiz und der Südschweiz. Dementsprechend kann auch der Ostschweiz eine schweizerische Mitfinanzierung wichtiger Investitionen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr nicht unter Berufung auf das Territorialitätsprinzip verweigert werden.

Text der Motion

Ich lade daher den Bundesrat ein:

1. in das bevorstehende Bundesgesetz über den HGV-Anschluss der Ostschweiz und der Westschweiz auch für die Ostschweiz eine Regelung vorzusehen, wonach für Investitionen an Bahnanlagen jenseits der Grenze, welche im Interesse der Schweiz liegen, vom Territorialitätsprinzip abgewichen werden kann;
2. mit Österreich, Deutschland und dem Fürstentum Liechtenstein im Interesse der Schweiz Verhandlungen aufzunehmen:



- a. um die Elektrifizierung der Bahnstrecke Lindau-Geltendorf zwischen 2005 und 2010 zu realisieren;
- b. um die Elektrifizierung bzw. den Doppelspurausbau (soweit erforderlich) der Strecke Schaffhausen-Singen und der Strecke Schaffhausen-Waldshut und die Anerkennung von CH-Inlandfahrausweisen auf diesen Strecken zu realisieren;
- c. um den Ausbau der grenznahen Knoten Bregenz, Feldkirch und Singen zu realisieren.

2.c Die Verbesserung der Anschlussbeziehungen im Knoten Singen ist Gegenstand regelmässiger Treffen zwischen dem Bundesamt für Verkehr (BAV), dem deutschen Bundesverkehrsministerium und den betroffenen Bahnen. Die Planungsstudien, welche das BAV für die Strecken Zürich-Stuttgart und St. Gallen-Singen in Auftrag gegeben hat, verfolgen ebenfalls dieses Ziel. Um die Entwicklung der Knoten Bregenz und Feldkirch zu fördern, steht das BAV in Kontakt mit dem österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Das BAV hat zudem Planungsstudien über den Ausbau der Strecke Zürich-St. Margrethen-München, St. Margrethen-Chur und Schaffhausen-Rorschach(-Bregenz) ausgelöst, bei welchen geeignete Lösungen für die schweizerischen Abschnitte entwickelt werden sollen. Erklärung des Bundesrates vom 29.05.2002 Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

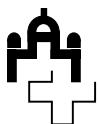
Behandlung der Motion im Parlament

Eingereicht im Ständerat am 21.03.2002

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29.05.2002

1. Grundsätzlich gilt bei grenzüberschreitenden Projekten das Territorialitätsprinzip. Bei den Anschlüssen der Westschweiz fällt allerdings der Grossteil der Investitionen im dünn besiedelten französischen Jura an. Frankreich hätte also den grössten Teil der Kosten tragen müssen, während der Nutzen auf beiden Seiten gleichermassen anfällt. Aus diesem Grund sind die Schweiz und Frankreich übereingekommen, vom Grundsatz des Territorialitätsprinzips abzuweichen (Vereinbarung vom 5. November 1999 zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Französischen Republik zum Anschluss der Schweiz an das französische Eisenbahnnetz, insbesondere an die Hochgeschwindigkeitslinien; BBl 20005904). Dagegen weisen die Ostschweiz und die angrenzenden deutschen Gebiete vergleichbare Mobilitätsbedürfnisse auf, sodass von einem beidseitigen Interesse am Ausbau ausgegangen werden kann.

Auch fallen die Kosten für die notwendigen Massnahmen in vermutlich ähnlichem Rahmen in beiden Ländern an. Aus diesem Grund basiert die bilaterale Vereinbarung zwischen der Schweiz und Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur Neat (6. September 1996; SR 0.742.140.313.69) grundsätzlich auf dem Territorialitätsprinzip. Im Rahmen der Erarbeitung der Botschaft zu den Anschlüssen der Ost-



und Westschweiz kann der Bundesrat überprüfen, ob die Ausbauten im Ausland im Interesse der Schweiz liegen.

2.a Von schweizerischer Seite wird das Thema Elektrifizierung der Strecke Lindau-Geltendorf regelmässig angesprochen. Deutschland hat aber bisher bei allen offiziellen Kontakten die Frage der Elektrifizierung der Strecke offen gelassen. Zweifellos würde die Elektrifizierung der Strecke für die Führung von direkten Zügen auf dem Korridor Zürich-Lindau-München-Wien gewisse Vorteile betrieblicher Art bringen. Eine signifikante Beschleunigung wäre allerdings nicht zu erwarten. Zudem handelt es sich bei der besagten Strecke nicht um einen isolierten Dieselbetrieb. Praktisch der gesamte Regionalverkehr in der Region Allgäu/Schwaben wird mit dieser Technologie betrieben, wodurch sich Systemvorteile im innerdeutschen Verkehr ergeben.

2.b Der Ausbau der Strecke Singen-Schaffhausen-Erzingen (Grenze) wird im Rahmen der Planungen über den HGV-Anschluss der Ostschweiz geprüft. Da in Deutschland derzeit keine konkrete Absicht besteht, die Hochrhein-Strecke zu elektrifizieren, wird dieses Ziel nicht in die weiteren Abklärungen miteinbezogen. Die Kompetenz zur Führung von allfälligen Verhandlungen betreffend die Anerkennung von schweizerischen Inlandfahrausweisen auf der deutschen Hochrhein-Strecke liegt im Sinne der Tarifhoheit nach Transportgesetz bei den betroffenen Unternehmen.

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

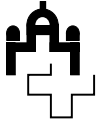
Debatte im Ständerat am 18.06.02:

David Eugen (C, SG): Ich möchte Sie bitten, an der Motionsform festzuhalten, und dafür ergänzend zu dem, was ich in der Motionsbegründung ausgeführt habe, folgende Überlegungen beifügen:

Am 29. November 1998 haben Volk und Stände dem FinöV-Beschluss zugestimmt. Neben der Neat, das heisst der Nord-Süd-Linie, wurde auch der Beschluss über die Finanzierung des Anschlusses der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz gefasst. Diese beiden Beschlüsse - Neat und HGV - sind ja die Eckpfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik. Nun werden im UVEK gegenwärtig dieses Bundesgesetz über die HGV-Anschlüsse Ost- und Westschweiz und eben die konkrete Umsetzung dieses FinöV-Beschlusses aus dem Jahre 1998 vorbereitet.

Ziel dieses Gesetzes und schon des FinöV-Beschlusses ist es, die Ost- und die Westschweiz an den internationalen Personenfernverkehr anzuschliessen. Zu diesem Zweck sollen insbesondere die Reisezeiten zwischen dem Städtesystem Schweiz und den Metropolen von Deutschland und Frankreich schrittweise massgeblich verkürzt werden. Zum Beispiel soll die Reisezeit für die Strecke Genf-Paris um 15 bis 30 Minuten verkürzt werden, ebenso für die Strecken Lausanne-Paris, Bern-Paris und Basel-Paris. In der Ostschweiz geht es um die Strecken Zürich-München und Zürich-Stuttgart.

Die Reisezeit auf der Strecke Zürich-München beispielsweise beträgt heute 4 Stunden und 15 Minuten. Das Ziel ist es, diese Reisezeit mit den Mitteln des FinöV-Beschlusses auf 3 Stunden und 15 Minuten zu reduzieren. Das wäre eine wesentliche Verbesserung des Anschlusses der Schweiz an das europäische Hochleistungseisenbahnnetz. Von München aus fahren die Züge weiter, einerseits nach Berlin und andererseits nach Wien. Diese Strecken werden von den entsprechenden Bahnen, insbesondere der Deutschen Bundesbahn, ausgebaut.



Wenn wir nun die beiden Teile dieses FinöV-Beschlusses - Ostschweiz und Westschweiz - betrachten, stellen wir fest, dass die Planung in der Westschweiz sehr weit vorangeschritten ist, und zwar sowohl was den Rechtsrahmen, die Verträge, als auch was die konkrete Bauplanung anbelangt, sodass in den Jahren 2004 bis 2006 die wesentlichen baulichen Massnahmen ausgeführt werden können. Es ist ganz klar, dass dieser deutliche Planungsfortschritt darauf zurückzuführen ist, dass sich die Schweiz an diesen Massnahmen - auch aufgrund ihres direkten Interesses an der Fahrzeitverkürzung - unmittelbar finanziell beteiligt. Diese baulichen und betrieblichen Massnahmen finden zur Hauptsache im Jurabogen statt, also auf dem Territorium von Frankreich.

Für die Strecke Zürich-München, die eben nach Berlin und Wien weiterführt, ist demgegenüber die Planung noch massiv im Rückstand. Das hat damit zu tun, dass sich die Schweiz an den für die Umsetzung dieser Fahrzeitverkürzung notwendigen Anlagen kostenmässig bisher nicht beteiligt. Es sind ganz konkrete Massnahmen, die notwendig wären: Es wären bauliche Massnahmen auf der Strecke Lindau-München notwendig, insbesondere die Elektrifizierung, damit die entsprechenden Neigezüge eingesetzt werden könnten. Damit liesse sich eine Fahrzeitverkürzung von 30 Minuten erzielen. Zudem wären bauliche Massnahmen auf der Strecke St. Gallen-Bregenz notwendig, die eine Verbesserung von 15 Minuten brächten. Schliesslich wäre als letzte Massnahme die Verlegung des Bahnhofes Lindau von der jetzigen Insellage auf das Festland vorzusehen, womit weitere 15 Minuten gewonnen würden.

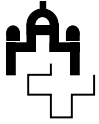
Angesichts dieser Möglichkeiten, bedeutende Fahrzeitgewinne mit diesen meines Erachtens relativ bescheidenen baulichen Massnahmen zu erzielen, muss man sich vor Augen halten, dass eine Minute Fahrzeitgewinn im Mittelland 100 Millionen Franken kostet.

Für das, was wir zwischen Zürich und Bern tun, um eine Minute Fahrzeit zu gewinnen, brauchen wir 100 Millionen Franken. Die Kosten der Massnahmen, die zwischen Zürich und München einen Fahrzeitgewinn von einer Stunde bringen würden, liegen weit, weit unter diesen Aufwendungen, die hier gemacht werden. Ich möchte jetzt mit meiner Motion erreichen, dass in der Ost- und in der Westschweiz die gleichen Prinzipien für die HGV-Anschlüsse zur Anwendung gelangen, um die angestrebte Reisezeitverkürzung zu erzielen. Es ist klar, dass die Reisezeitverkürzung mit diesen drei konkreten Massnahmen auch in der Ostschweiz nur erreicht werden kann, wenn sich die Schweiz entsprechend ihrer Interessenlage - mehr nicht! - mitbeteiligt. Der Bundesrat wendet dagegen ein, er wolle deswegen nur ein Postulat entgegennehmen, die Situation sei anders als in der Westschweiz. Diese Auffassung kann ich nicht teilen.

Es ist so, dass sich die Deutsche Bahn AG aus dem Fernverkehr in Richtung Bodenseeraum total zurückgezogen hat. Der Bodenseeraum - das Allgäu - ist, genau wie der Jura, ein Regionalschliessungsgebiet. Die Erschliessung wird vom Bundesland Bayern organisiert. Es ist nicht etwa so, dass der Bund die Erschliessung nach Lindau organisiert, das tut vielmehr das Land Bayern im Sinne einer Regionalverkehrserschliessung. Deutschland hat kein wesentliches Interesse an der HGV-Strecke Zürich-München. Man kann diese Situation auch nicht mit der Situation an der Hochrheinstrecke vergleichen, d. h. beim Zulauf zur Neat von Frankfurt nach Basel.

Dort ist es klar: Dort beteiligt sich auch Deutschland auf seinem Territorium und tut das auch ganz selbstständig, was ich absolut richtig finde. Dort ist die Interessenlage anders, das ist für Deutschland eine wichtige Achse in der Nord-Süd-Richtung. Leider ist es so - das ist ein Fakt -, dass dies in der Ost-West-Richtung nicht der Fall ist. Dort ist es vielmehr so, genau gleich wie gegenüber Frankreich, dass die Hauptinteressentin dieser Anknüpfung an das HGV-Netz eben die Schweiz ist. Aus diesen Gründen möchte ich mit meiner Motion unter Ziffer 1 erreichen, dass eine Kann-Bestimmung in dieses künftige Gesetz aufgenommen wird - nicht mehr und nicht weniger -, wonach eben die Schweiz für Anlagen, welche in ihrem ureigenen Interesse sind, vom Territorialprinzip abweichen kann.

Mit anderen Worten: Die Schweiz kann sich ebenso in der West- wie in der Ostschweiz an solchen Anlagen beteiligen, um diese überhaupt zu realisieren.



Unter Ziffer 2 verlangt meine Motion, dass der Bundesrat mit den Nachbarstaaten Österreich und Deutschland ernsthafte Verhandlungen aufnimmt, um diese konkreten Massnahmen, die der Fahrzeitverkürzung dienen, näher an die Realisierung heranzuführen. Wahrscheinlich wird diese Realisierung gegenüber jener in der Westschweiz schon aufgrund der heutigen Situation um vier Jahre zurückliegen, sodass die Umsetzung der ersten Massnahmen ins Jahr 2010 fällt. Ich denke aber, es sei jetzt höchste Zeit, diese Massnahmen zu vereinbaren, sie nachher in den HGV-Beschluss hineinzunehmen und dort umzusetzen. Ich bitte Sie daher, auch bei dieser Ziffer an der Motion festzuhalten.

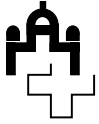
Bürgi Hermann (V, TG): Die Motion David, die jetzt zur Diskussion steht, setzt ja eine ganze Reihe von Vorstössen in dieser Sache fort. Die Anbindung der Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz bildete schon den Gegenstand von drei anderen Vorstössen. Insbesondere - ich komme darauf noch zu sprechen - haben wir auch im Rahmen der Genehmigung der Vereinbarungen mit Frankreich und Italien auf die unterschiedliche Behandlung des Bodenseeraums hingewiesen. Es wird stets - und daran ändert sich nichts - erklärt, dass ja mit Deutschland bereits ein Abkommen bestehe und dass man nicht mehr neu verhandeln könne. Ich halte einfach mit Nachdruck fest, dass das im Jahre 1998 in Kraft getretene Abkommen, die Vereinbarung mit Deutschland, nicht im Wesentlichen die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz betrifft, sondern bei diesem Abkommen ging es um die Anbindung von Deutschland an die Neat.

Für die Ostschweiz besteht eben ein weiter gehendes Bedürfnis. In der Ostschweiz steht die Frage zur Diskussion, wie der Bodenseeraum an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden werden kann.

Die Motion David nimmt nun dieses Anliegen in zweierlei Hinsicht wieder auf: Mit Deutschland, aber auch mit Österreich und Liechtenstein, soweit notwendig, soll neu verhandelt werden, und im Rahmen dieser Verhandlungen soll auch im innerstaatlichen Bereich die Möglichkeit geschaffen werden, wie das mit Frankreich und mit Italien auch der Fall ist, dass man vom Territorialitätsprinzip abweichen kann.

Ich muss Ihnen sagen, dass es aus meiner Sicht nun wichtig, richtig und zwingend ist, dass wir diesen Vorstoss als Motion überweisen. Ich habe mit Interesse, Herr Bundesrat, "Swiss Traffic" gelesen, den Artikel "Ost-Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz". Da wird alles dargelegt, erläutert, erklärt. Aber ich komme nicht umhin festzustellen - möglicherweise hat das mit einer ostschweizerisch gefärbten Brille zu tun -, dass dem Anliegen, das die Ostschweiz hat, der nötige Stellenwert nicht zukommt. Ein weiterer Hinweis: Ich zitiere aus der "Neuen Zürcher Zeitung" vom 15. Februar 2002, wo im Nachgang zu diesen Überlegungen erklärt wird: "Fern jeder Hochleistungslinie: Da bei der Redimensionierung der 'Bahn 2000' zur Einhaltung des bewilligten Kredites die Ostschweiz am meisten Haare lassen musste, haben die eidgenössischen Räte auch diese Region profitieren lassen wollen." Und dann: "Selbst in einer ferneren Zukunft wird dort aber keine deutsche Hochgeschwindigkeitslinie zu finden sein, sodass man die bescheidenere Formulierung 'Anschluss ans Hochleistungsnetz' wählt."

Das Ganze wird dann zusammengefasst unter dem Titel "Drohende Zweckentfremdung eines Fi-nöV-Betrages". Man sagt also, dass ein wesentlicher Teil des Geldes, das für die Anschlüsse an das Hochleistungsnetz der europäischen Bahnen reserviert ist, für den Regionalverkehr und unter anderem für den Basler Flughafenanschluss zweckentfremdet werden soll. Sie sehen, Herr Bundesrat, dass diese Sorge aus der Richtung der Ostschweiz nicht aus der Luft gegriffen ist. Ich komme deshalb zur folgenden Feststellung: Wir werden den Eindruck nicht los, dass mit zweierlei Ellen gemessen wird, einerseits in Bezug auf das Territorialitätsprinzip und andererseits insbesondere in Bezug auf die Gewichtung der Anliegen.



Aus diesem Grund ersuche ich Sie, den Vorstoss David nicht als Postulat, sondern als Motion zu überweisen. Es gibt nichts mehr zu prüfen, sondern es gilt jetzt, verbindlich zu handeln.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Grundsätzlich, und das haben auch die Vorredner zu Protokoll gegeben, gilt bei grenzüberschreitenden Projekten das Territorialitätsprinzip. Bei den West-Anschlüssen hätte Frankreich den grössten Teil der Kosten tragen müssen, während beide Seiten gleichermaßen Nutzen davon haben. Daher trägt auch die Schweiz einen Teil der Infrastrukturkosten, obwohl diese im Ausland entstehen. Im Gegensatz dazu sind bei den Ost-Anschlüssen die betroffenen Länder in vergleichbarer Masse an den Kosten beteiligt und haben in vergleichbarer Masse Nutzen davon. Verschiedene Planungsstudien für die Ostschweizer Anschlüsse sind in Gang. Nächstes Jahr wird der Bundesrat eine offizielle Vernehmlassung zu den HGV-Anschlüssen der Ost- und der Westschweiz durchführen. Im Anschluss daran und im Rahmen der Erarbeitung der Botschaft dazu können wir die Interessenlage noch einmal überprüfen.

Die Frage der Elektrifizierung der Strecke Lindau-Geltendorf wird von schweizerischer Seite regelmässig angesprochen. Deutschland hat aber die Frage der Elektrifizierung bisher offen gelassen. Nebst den Kosten sind innerhalb Deutschlands auch Systemvorteile für die Fortführung des Dieseltriebes massgebend. Ich erwähne dies deswegen, weil es mit der Forderung, sich finanziell an solchen Investitionen - das gehört auch zur Infrastruktur - in einem fremden Staat zu beteiligen, noch nicht getan ist. Ich führe dieselben Diskussionen für die Strasse und die Bahn mit Italien. Wenn man einfach sagt, die Schweiz könne sich finanziell beteiligen, ist das Problem noch keineswegs gelöst, wenn die andere Seite die Investition als solche nicht einmal als notwendig ansieht. Es laufen auf schweizerischer Seite auch Planungsstudien über den Ausbau der Strecke Singen-Schaffhausen-Erzingen, aber die Elektrifizierung wird derzeit von Deutschland nicht vorangetrieben. Deshalb würde ein schweizerischer Alleingang keine Vorteile für den HGV-Anschlussverkehr bringen. Ein anderes Problem ist die Anerkennung von schweizerischen Fahrausweisen auf dieser Strecke - das sind kleine Dinge, die eben auch wichtig sind -, die in der Kompetenz der betroffenen Bahnen liegt. Entsprechende Verhandlungen sind derzeit ebenfalls im Gang. Die Verbesserung der Anschlussbeziehungen im Knoten Singen ist Gegenstand regelmässiger Treffen zwischen Deutschland, der Schweiz und den Bahnen.

Zusammenkünfte in ähnlichen Zusammensetzungen gibt es neu - gestützt auf eine Diskussion, die wir, glaube ich, vor zwei Sessionen hier im Ständerat hatten - auch mit Österreich. Dabei wird eine Lösung für die Knoten Bregenz und Feldkirch gesucht. Verschiedene Bahnlinien verbinden diese Städte mit der Schweiz. Für den Ausbau dieser Anschlussstrecken sind vom Bundesamt für Verkehr Planungsstudien eingeleitet worden.

Der Bundesrat ist bereit, die Anliegen der Motion als Postulat entgegenzunehmen.

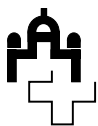
Beschluss des Ständerates vom 18.06.2002:

Für Überweisung der Motion 29 Stimmen

(Einstimmigkeit)

Bericht der KVK-NR vom 22. Oktober 2002 an den Nationalrat:

**02.3121 n HGV-Investitionen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr
Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
vom 22. Oktober 2002**



Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat an Ihrer Sitzung vom 22. Oktober 2002 die von Ständerat Eugen David am 21. März 2002 eingereichte Motion beraten. Der Vorstoss verlangt, dass der Bundesrat im bevorstehenden Bundesgesetz über den HGV-Anschluss der Ost- und Westschweiz auch für die Ostschweiz eine Möglichkeit vorsieht, bei der Finanzierung von grenzüberschreitenden Bahnanlagen vom Territorialitätsprinzip abzuweichen. Ferner verlangt der Vorstoss die Aufnahme von Verhandlungen mit Österreich, Deutschland und Liechtenstein, um den Ausbau der transnationalen Bahnlinien voranzutreiben.

Antrag der Kommission:

Die Kommission beantragt, die Motion als Postulat beider Räte zu überweisen.

Im Namen der Kommission

Der Präsident: Vollmer Peter

1. Wortlaut der Motion

Für den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschlüsse) stehen gemäss FinöV-Volksbeschluss vom 29. November 1998 1,2 Milliarden Franken für Bauarbeiten zugunsten der West- und der Ostschweiz zur Verfügung. Mit dem französischen Verkehrsministerium wurde am 18. Januar 2002 in Paris vereinbart, dass sich die Schweiz pauschal mit 200 Millionen Franken an Ausbauten auf dem französischen Eisenbahnnetz beteiligt. Es betrifft dies die Strecken durch den Haut-Bugey und den Arc jurassien. Für den TGV Rhin-Rhône wurde zudem ein Interessenbeitrag von 125 Millionen Franken in Aussicht gestellt. Auch die französische Bahnstrecke zum Flughafen Basel-Mulhouse soll in den Genuss von Schweizer Beiträgen kommen.

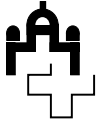
Auf italienischem Boden erfolgten in der Vergangenheit verschiedene schweizerische Investitionen in die italienische Bahninfrastruktur (Domodossola, Monte Olimpino, Hupac-Terminal Busto Arsizio).

Für den Anschluss der Ostschweiz wurden in Deutschland Fahrzeitziele für die Strecke Zürich-St.Gallen-Bregenz-Lindau-München und die Strecke Zürich-Stuttgart vereinbart. Die deutsche Hochrheinstrecke Schaffhausen-Waldshut-Basel ist als nationale Schnellzugstrecke in "Bahn 2000" aufgeführt. Die Interessenlage der Ostschweiz unterscheidet sich hinsichtlich dieser grenzüberschreitenden Strecken nicht von derjenigen der Westschweiz und der Südschweiz.

Dementsprechend kann auch der Ostschweiz eine schweizerische Mitfinanzierung wichtiger Investitionen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr nicht unter Berufung auf das Territorialitätsprinzip verweigert werden.

Ich lade daher den Bundesrat ein:

1. in das bevorstehende Bundesgesetz über den HGV-Anschluss der Ostschweiz und der Westschweiz auch für die Ostschweiz eine Regelung vorzusehen, wonach für Investitionen an Bahnanlagen jenseits der Grenze, welche im Interesse der Schweiz liegen, vom Territorialitätsprinzip abgewichen werden kann;
2. mit Österreich, Deutschland und dem Fürstentum Liechtenstein im Interesse der Schweiz Verhandlungen aufzunehmen:
 - a. um die Elektrifizierung der Bahnstrecke Lindau-Geltendorf zwischen 2005 und 2010 zu realisieren;



- b. um die Elektrifizierung bzw. den Doppelspurausbau (soweit erforderlich) der Strecke Schaffhausen-Singen und der Strecken Schaffhausen-Waldshut und die Anerkennung von CH-Inlandfahrausweisen auf diesen Strecken zu realisieren;
- c. um den Ausbau der grenznahen Knoten Bregenz, Feldkirch und Singen zu realisieren.

2. Stellungnahme des Bundesrates und Antrag vom 29. Mai 2002

1. Grundsätzlich gilt bei grenzüberschreitenden Projekten das Territorialitätsprinzip. Bei den Anschlüssen der Westschweiz fällt allerdings der Grossteil der Investitionen im dünn besiedelten-französischen Jura an. Frankreich hätte also den grössten Teil der Kosten tragen müssen, während der Nutzen auf beiden Seiten gleichermassen anfällt. Aus diesem Grund sind die Schweiz und Frankreich übereingekommen, vom Grundsatz des Territorialitätsprinzips abzuweichen (Vereinbarung vom 5. November 1999 zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Französischen Republik zum Anschluss der Schweiz an das französische Eisenbahnnetz, insbesondere an die Hochgeschwindigkeitslinien; BBI 2000 5904).

Dagegen weisen die Ostschweiz und die angrenzenden deutschen Gebiete vergleichbare Mobilitätsbedürfnisse auf, sodass von einem beidseitigen Interesse am Ausbau ausgegangen werden kann. Auch fallen die Kosten für die notwendigen Massnahmen in vermutlich ähnlichem Rahmen in beiden Ländern an. Aus diesem Grund basiert die bilaterale Vereinbarung zwischen der Schweiz und Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur Neat (6. September 1996; SR 0.742.140.313.69) grundsätzlich auf dem Territorialitätsprinzip. Im Rahmen der Erarbeitung der Botschaft zu den Anschlüssen der Ost- und Westschweiz kann der Bundesrat überprüfen, ob die Ausbauten im Ausland im Interesse der Schweiz liegen.

2.a Von schweizerischer Seite wird das Thema Elektrifizierung der Strecke Lindau-Geltendorf regelmässig angesprochen. Deutschland hat aber bisher bei allen offiziellen Kontakten die Frage der Elektrifizierung der Strecke offen gelassen. Zweifellos würde die Elektrifizierung der Strecke für die Führung von direkten Zügen auf dem Korridor Zürich-Lindau-München-Wien gewisse Vorteile betrieblicher Art bringen. Eine signifikante Beschleunigung wäre allerdings nicht zu erwarten. Zudem handelt es sich bei der besagten Strecke nicht um einen isolierten Dieselbetrieb. Praktisch der gesamte Regionalverkehr in der Region Allgäu/Schwaben wird mit dieser Technologie betrieben, wodurch sich Systemvorteile im innerdeutschen Verkehr ergeben.

2. b Der Ausbau der Strecke Singen-Schaffhausen-Erzingen (Grenze) wird im Rahmen der Planungen über den HGV-Anschluss der Ostschweiz geprüft. Da in Deutschland derzeit keine konkrete Absicht besteht, die Hoahrheinstrecke zu elektrifizieren, wird dieses Ziel nicht in die weiteren Abklärungen miteinbezogen. Die Kompetenz zur Führung von allfälligen Verhandlungen betreffend die Anerkennung von schweizerischen Inlandfahrausweisen auf der deutschen Hoahrheinstrecke liegt im Sinne der Tarifhoheit nach Transportgesetz bei den betroffenen Unternehmen.

2.c Die Verbesserung der Anschlussbeziehungen im Knoten Singen ist Gegenstand regelmässiger Treffen zwischen dem Bundesamt für Verkehr (BAV), dem deutschen Bundesverkehrsministerium und den betroffenen Bahnen. Die Planungsstudien, welche das BAV für die Strecken Zürich-Stuttgart und St.Gallen-Singen in Auftrag gegeben hat, verfolgen ebenfalls dieses Ziel. Um die Entwicklung der Knoten Bregenz und Feldkirch zu fördern, steht das BAV in Kontakt mit dem österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Das BAV hat zudem Planungsstudien über den Ausbau der Strecken Zürich-St. Margrethen-München, St. Margrethen-Chur und Schaffhausen-Rorschach(-Bregenz) ausgelöst, bei welchen geeignete Lösungen für die schweizerischen Abschnitte entwickelt werden sollen.

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.



3. Beschluss des Ständerates vom 18. Juni 2002

Der Ständerat hat am 18. Juni 2002 einstimmig beschlossen, die Motion ihres Ratskollegen David zu überweisen. Es wurde argumentiert, das Volk habe am 29. November 1998 mit dem FinöV-Beschluss auch der Finanzierung des Anschlusses der West- und der Ostschweiz ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz zugestimmt. Die Planungs- und Vorarbeiten seien aber heute in der Westschweiz sehr viel weiter fortgeschritten als in der Ostschweiz. Dies hänge wesentlich mit dem grösseren finanziellen Engagement des Bundes in der Westschweiz bzw. in Frankreich zusammen. Die vorliegende Motion soll nun einer Gleichbehandlung der beiden Landesteile Nachachtung verschaffen. Der Ständerat unterstützte die Anliegen der Ostschweiz und überwies den Vorstoss gegen den Willen des Bundesrates in Motionsform.

4. Erwägungen der Kommission

Die Kommission hat grundsätzlich Verständnis für die in der Motion formulierten Anliegen der Ostschweiz. Sie unterstreicht ferner ihre Unterstützung für einen optimalen Anschluss aller Schweizer Städte und Regionen an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Von den ebenfalls an der Sitzung anwesenden Vertretern des Bundesamtes für Verkehr liess sich die

Kommission über den aktuellen Stand der Planungsarbeiten und die Verhandlungen mit den Nachbarländern informieren. Die Kommission legt grossen Wert auf die Gleichbehandlung der beiden Landesteile, möchte aber mit Abweichungen vom Territorialitätsprinzip, wie dies im Abkommen mit Frankreich bereits geschehen ist, äusserst zurückhaltend umgehen. Sie möchte deshalb davon absehen, dem Bundesrat schon im Vorausbindende Verpflichtungen aufzuerlegen. Zudem erachtet sie den in der Motion formulierten Verhandlungsauftrag mit den Nachbarstaaten als zu präzise und verbindlich. Die Kommission lädt den Bundesrat ein, die aufgeworfenen Anliegen eingehend zu prüfen, und beantragt ihrem Rat deshalb, die Motion als Postulat beider Räte zu überweisen.

Beschluss des Nationalrates vom 11.12.02

Überweisung als Postulat beider Räte

Zuständig zur Umsetzung des Postulates:

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Bern, 11.12.02
