

14.xxx

## **Botschaft**

### **zum Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Französischen Republik über die Modernisierung und den Betrieb der Bahnlinie von Annemasse nach Genf**

vom ...

---

Sehr geehrter Herr Nationalratspräsident  
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf des Bundesbeschlusses über die Genehmigung des Abkommens vom 19. März 2014 zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Französischen Republik über die Modernisierung und den Betrieb der Bahnlinie zwischen Annemasse und Genf, mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Nationalratspräsident, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Didier Burkhalter

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

---

## Übersicht

**Ziele dieser Botschaft sind die Ratifizierung des am 19. März 2014 in Paris unterzeichneten Abkommens zwischen der Schweiz und Frankreich über die Modernisierung und den Betrieb der Bahnlinie zwischen Annemasse und Genf sowie die Zustimmung zur extraterritorialen Finanzierung von Bau und Unterhalt eines Gleises mit Schweizer Bahnstrom im Bahnhof Annemasse durch die Schweiz.**

### **Ausgangslage**

Das Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Französischen Republik über die Modernisierung und den Betrieb der Bahnlinie von Annemasse nach Genf regelt den Bau, den Unterhalt, den Betrieb und die Betriebsvorschriften auf dieser grenzüberschreitenden Strecke zwischen Genf-Eaux-Vives und Annemasse sowie die Verbindung dieser Linie mit Genf-Cornavin. Das Abkommen wurde am 19. März 2014 von Bundesrätin Doris Leuthard und dem französischen Transportminister Frédéric Cuvillier unterzeichnet. Es wird dem Parlament zur Ratifizierung unterbreitet.

### **Inhalt des CEVA-Projekts**

Die Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) umfasst in der Schweiz den Bau einer neuen Bahnlinie von rund 14 km Länge bis zur Grenze mit Frankreich, den Umbau von zwei bestehenden Bahnhöfen umgebaut und den Neubau von vier Stationen. In Frankreich wird ein 2 km langer Streckenabschnitt bis in den Bahnhof Annemasse erstellt. Die Bundesversammlung hat die Bedeutung der CEVA anerkannt und sie in die Liste der dringenden und baureifen Projekte des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006 aufgenommen. Die Kosten des Projekts für die Arbeiten in der Schweiz sind mit 1567 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2008) veranschlagt.

Mit der CEVA entsteht ein S-Bahnnetz, das ein Gebiet im Umkreis zwischen den Bahnhöfen Lausanne, Bellegarde, Annecy, Saint-Gervais und Evian abdeckt. Damit wird ein Grossraum mit einer Bevölkerung von knapp einer Million an ein 230 km langes Schienennetz angeschlossen.

Damit Schweizer RegioExpress-Züge (RE) mit Einphasenwechselstrom den Bahnhof Annemasse anfahren können, sieht das Abkommen den Bau eines zusätzlichen Gleises mit Schweizer Stromsystem im Bahnhof Annemasse vor. Die Schweiz bezahlt den Bau und Unterhalt dieses Gleises in Abweichung vom Territorialitätsprinzip mit einem einmaligen Pauschalbetrag von 15,7 Millionen Euro.

Dadurch wird das RE-Angebot zwischen Lausanne und Annemasse erweitert, ohne dass bestehende Fahrzeuge umgerüstet werden müssen, und der Bahnhof Genf-Cornavin wird entlastet. Der Bau eines Wendegleises für die RE-Züge ausserhalb des Bahnhofs Genf wäre weder aus Kostengründen noch aus raumplanerischer Sicht vertretbar. Der Bundesrat ist deshalb der Auffassung, dass die Abweichung vom

---

*Territorialitätsprinzip durch die kostengünstigere Lösung bei gleichzeitiger Verbesserung des Angebots begründet ist.*

# Botschaft

## 1 Grundzüge des Abkommens

### 1.1 Ausgangslage

#### 1.1.1 Von den Anfängen des Projekts bis zur Vereinbarung von 2002

Seit der Erstellung der Bahnlinie Lyon–Genf und ihrer Verlängerung bis nach Lausanne in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war es der Genfer Regierung ein fortwährendes Anliegen, Genf über eine Eisenbahnlinie an Savoyen anzubinden. Bereits 1876 beauftragte der Grosse Rat des Kantons Genf den Staatsrat damit, im Namen des Kantons um eine Eisenbahnkonzession von Genf über Carouge und Chêne bis an die französische Grenze zu ersuchen. Die Bundesversammlung erteilte diese Konzession am 22. Juni 1877. Die Bemühungen führten ausserdem zur Unterzeichnung der Übereinkunft vom 14. Juni 1881<sup>1</sup> zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend den Anschluss der Eisenbahn Genf–Annemasse an das savoyische Bahnnetz bei Annemasse.

Damit war die Frage der Erstellung des Anschlusses Cornavin–Eaux-Vives gelöst, gleichzeitig wurde durch den Abschluss eines Vertrags zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf auch der Rückkauf des Bahnhofs Cornavin und der Linie Genf–La Plaine geregelt. Dieser Vertrag wurde am 7. Mai 1912<sup>2</sup> unterzeichnet und betrifft den Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Eisenbahn von Genf nach La Plaine (Landesgrenze), den Bau und den Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Cornavin und dem Bahnhof Eaux-Vives und die Abtretung der Eisenbahn von Eaux-Vives nach der Landesgrenze bei Annemasse an die Schweizerischen Bundesbahnen.

Im Jahr 1986 beantragte der Staatsrat des Kantons Genf dem Bundesrat erneut den Bau der Verbindungsbahn La Praille–Eaux-Vives. Mit Schreiben vom 15. Dezember 1986 teilte der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements dem Staatsrat mit, dass der Bund nicht beabsichtige, die Gültigkeit des Vertrags von 1912 in Frage zu stellen. Zudem wurde eine Arbeitsgruppe zur Überarbeitung dieses Vertrags eingesetzt.

Zu Beginn der 1990er-Jahre wurde unter der gemeinsamen Federführung des Bundes, der SBB und des Kantons Genf eine Studie durchgeführt, mit der die Entscheidungselemente für die Bahnverbindung La Praille–Eaux-Vives aufdatiert werden sollten.

Am 4. Oktober 2000 bestätigte der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in einem Schreiben einmal mehr, dass der Vertrag von 1912 immer noch gültig sei. Er unterstrich jedoch, dass sich seither sowohl die Ausgangslage als auch die Bedingungen stark verändert hätten und deshalb die umgehende Einsetzung einer Arbeitsgruppe angebracht sei,

<sup>1</sup> SR 0.742.140.334.93

<sup>2</sup> Siehe Beilage zum Bundesgesetz vom 10. Juli 1912 betreffend die Ausdehnung des Netzes der Bundesbahnen auf Genfer Gebiet (SR 742.32)

die aus Vertreterinnen und Vertretern des Bundes, der SBB und des Kantons Genf zusammengesetzt und deren Aufgabe die Überarbeitung des Vertrags sein sollte.

Aus diesem Grund handelten der Bund, die SBB und der Kanton Genf eine Vereinbarung zur Auslegung und Durchführung des Vertrags von 1912 aus, die im April 2002 unterzeichnet wurde.<sup>3</sup>

In den Jahren 2000 und 2001 wurden zwei Studienkredite für das Projekt Eisenbahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) freigegeben. Nach der Unterzeichnung der Vereinbarung bewilligte der Grosse Rat des Kantons Genf am 28. Juni 2002 einen Finanzierungsbeitrag des Kantons an das Projekt.

Die öffentliche Projektauflage startete im August 2004; im September 2005 wurden die Arbeiten am ersten Streckenabschnitt mit dem Umbau des Bahnhofs Genf-Cornavin begonnen. Am 21. Dezember 2006 konnte das «neue» Gleis 1 eingeweiht werden.

Im Januar 2009 verabschiedete der Genfer Staatsrat einen Zusatzkredit für die CEVA aufgrund eines revidierten Kostenvoranschlags, der Verbesserungen und die Auflagen aus der Plangenehmigung berücksichtigte. Gegen diese Vorlage wurde das Referendum ergriffen und sie gelangte zur Abstimmung. Im November 2009 stimmte ihr das Genfer Stimmvolk mit über 61 % zu.

Das Bundesgericht genehmigte am 22. September 2011 den Beginn der Arbeiten auf der ganzen Länge, mit Ausnahme des Aushubs für den Champel-Tunnel. In diesem Punkt gewährte das Gericht den Beschwerden die aufschiebende Wirkung.

Knapp hundert Jahre nach der Unterzeichnung des ersten Vertrags zwischen dem Bund, der SBB und dem Kanton Genf erfolgte am 15. November 2011 in La Praille der erste Spatenstich für den Bau der CEVA.

### **1.1.2 Chronologie der Ereignisse, die zur CEVA führten**

- *1881*: Unterzeichnung der Übereinkunft zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend den Anschluss der Eisenbahn Genf–Annemasse an das savoyische Bahnnetz bei Annemasse;
- *1884–1888*: Bau einer eingleisigen Linie auf dem Abschnitt Eaux-Vives–Annemasse;
- *1912*: Unterzeichnung der Vertrags zwischen dem Bund und dem Kanton Genf über den Bau einer Verbindung zwischen Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse;
- *1941–1949*: Erstellung des ersten Teilstücks der sogenannten «Ringverbindung» mit dem Bau des Teilstücks Cornavin–La Praille und des Jonction-Viadukts (1941–1946);
- *1950–1968*: Bau des Rangierbahnhofs von La Praille;
- *1970–1990*: Unterbrechung des Projekts infolge der Entwicklung des Individualverkehrs;

<sup>3</sup> AS 2012 7

- 1980: Gesuch der Schweizerischen Eidgenossenschaft um Wiederaufnahme des Projekts nach dem Jahr 2000, jedoch mit Vorrang für den Bahnanschluss des internationalen Flughafens Genf;
- 1987: Inbetriebnahme der Bahnverbindung Cornavin–Genf-Flughafen;
- Seit 2001: Überarbeitung des nunmehr «CEVA» genannten Projekts;
- 2002: Eröffnung des Bahnhofs Lancy-Pont-Rouge und Unterzeichnung der Vereinbarung zur Auslegung und Durchführung des Vertrags von 1912;
- 2005–2006: Ausbau des Bahnhofs Cornavin mit der Verlängerung von Gleis 1 und Perronverlängerungen;
- 2006: Aufnahme der formellen Verhandlungen zwischen der Schweiz und Frankreich über das Projekt CEVA;
- 2008: Erteilung der Baugenehmigung und Abweisung aller Beschwerden;
- 2009: Annahme des Projektzusatzkredits durch das Genfer Stimmvolk;
- 22. September 2011: das Bundesgericht genehmigt den Beginn der Arbeiten auf der ganzen Länge, mit Ausnahme des Aushubs für den Champel-Tunnel; in diesem Punkt gewährt das Gericht den Beschwerden die aufschiebende Wirkung;
- 14. November 2011: Unterzeichnung der Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Kanton Genf und den SBB über die Finanzierung der CEVA auf Schweizer Gebiet;
- 15. November 2011: Erster Spatenstich für den Bau der CEVA in La Praille;
- 1. Februar 2013: Paraphierung des Abkommens zwischen der Schweiz und Frankreich durch die Chefunterhändler;
- 19. März 2014: Bundesrätin Doris Leuthard und der französische Transportminister Frédéric Cuvillier unterzeichnen in Paris das Abkommen<sup>4</sup> zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Französischen Republik über die Modernisierung und den Betrieb der Bahnlinie zwischen Annemasse und Genf (nachstehend «das Abkommen»).

## 1.2 Das Projekt auf schweizerischem Staatsgebiet

Die CEVA umfasst den Bau einer vorwiegend unterirdischen Neubaustrecke von 14 km Länge bis zur französischen Grenze, den Umbau von zwei bestehenden Bahnhöfen (Genf-Cornavin, Genf Eaux-Vives) und den Bau von vier neuen Stationen (Lancy Pont-Rouge, Carouge-Bachet, Champel-Hôpital und Chêne-Bourg). Die Gesamtkosten des schweizerischen Anteils am Projekt sind mit 1567 Millionen Franken (Preisstand 2008, ohne Teuerung und nicht rückforderbare Mehrwertsteuer) veranschlagt. Der Beitrag des Bundes von rund 869 Millionen Franken stammt aus dem Infrastrukturfonds (550 Mio.) und wird mit dem Saldo aus der Abrechnung für den Bahnhof La Praille und dem Rückkauf der Unterhaltungspflicht durch den Kanton Genf gemäss der Vereinbarung vom 24. April 2002 und dem Zusatzabkommen vom

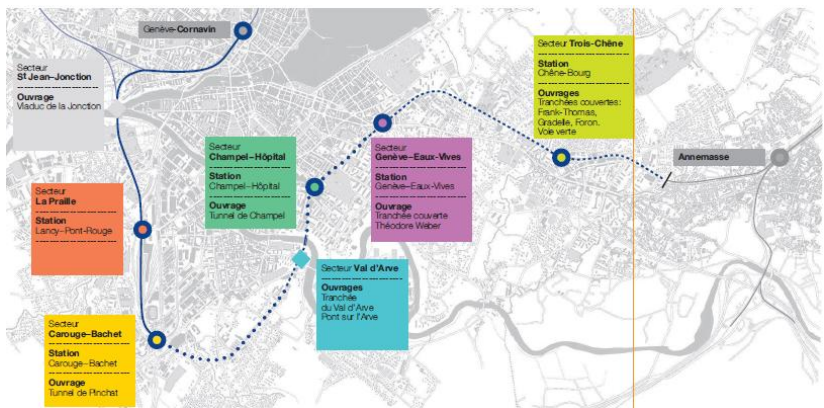
<sup>4</sup> SR ...; BBl 2014 ...

9. November 2011<sup>5</sup> sowie durch den Bundesanteil an der Wertsteigerung der ehemaligen Bahnareale ergänzt. Diese Finanzierungsmechanismen sind in der Finanzierungsvereinbarung vom 14. November 2011 zwischen dem Bund, dem Kanton Genf und den SBB über die Finanzierung der CEVA auf Schweizer Staatsgebiet festgehalten.

Die Neubauten werden zu einem Drittel vom Kanton Genf und zu zwei Dritteln vom Bund finanziert. Die auf der Linie nötigen Umbauten bezahlt der Kanton Genf zu 80 % und der Bund zu 20 %. Der definitive Kostenteiler kann aber erst aufgrund der tatsächlich angefallenen Kosten ermittelt werden.

Die Inbetriebnahme ist für Ende 2017 geplant. Aktuelle Prognosen rechnen mit einer Verzögerung von rund anderthalb Jahren. Ein definitiver Termin für die Inbetriebnahme steht noch nicht fest.

### Streckenverlauf CEVA in der Schweiz



### 1.3 Das Projekt auf französischem Staatsgebiet

Ab der Schweizer Grenze wird die CEVA über eine ungefähr 2 km lange Strecke an Annemasse in Frankreich angeschlossen. Zur Verbindung mit der von der Schweiz herkommenden unterirdischen Linie führt das Trasse nach der Grenze durch einen Tagbautunnel und steigt dann an die Oberfläche, bis es an den Perrons im Bahnhof Annemasse endet. Eine Fahrt zwischen Genf-Cornavin und Annemasse wird 20 Minuten dauern; das ist die Hälfte der heutigen Reisezeit. Eine Modernisierung des vom Bahnknoten Annemasse ausgehenden Netzes (Linien nach Bellegarde, La Roche-sur-Foron, Evian) ist ebenfalls vorgesehen.

Die Gesamtkosten der CEVA in Frankreich sind mit 244 Millionen Euro veranschlagt. Davon sind 133 Millionen Euro für den Abschnitt zwischen Annemasse und der Schweizer Grenze und 75 Millionen Euro für die Arbeiten im Bahnhof Annemasse bestimmt. Damit werden die Bahnhofsgleise neu zugeteilt und ein Gleis für Schweizer Züge mit Einphasenwechselstrom mit einer Spannung von 15 000 Volt

und einer Frequenz von 16,7 Hertz ausgerüstet. Das französische Bahnstromnetz ist in dieser Region auf 25 000 Volt bei 50 Hertz ausgelegt. Die S-Bahnzüge sollen deshalb mit Zweiphasenwechselstrom, die Züge für die Fernverkehrsverbindungen zwischen Lausanne und Annemasse nur mit Einphasenwechselstrom verkehren. Daher werden die für die Einfahrt der Schweizer Züge in Annemasse notwendigen Ausrüstungen in Abweichung vom Territorialitätsprinzip von der Schweiz abgegolten. Der französische Teil des Projekts wird hauptsächlich vom französischen Staat, der Region Rhône-Alpes, dem Generalrat und den Gebietskörperschaften des Departements Hochsavoyen sowie der Infrastrukturbetreiberin *Réseau ferré de France* (RFF) mitfinanziert.

Die CEVA soll in Frankreich und in der Schweiz gleichzeitig in Betrieb genommen werden.

## **1.4 Verlauf der Verhandlungen**

Die Schweiz und Frankreich nahmen 2006 die formellen Verhandlungen über ein Abkommen auf. Die Schweiz war durch das Bundesamt für Verkehr, Frankreich durch die *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer* (DGITM) vertreten. Zwar war der Abkommensentwurf 2010 grösstenteils fertiggestellt, ab diesem Zeitpunkt hatten die französischen Gebietskörperschaften jedoch ernste Schwierigkeiten, ihren Finanzierungsanteil an der CEVA aufzubringen.

An einem Treffen mit der Vorsteherin des UVEK im Mai 2011 versicherte die französische Ministerin für Umwelt, nachhaltige Entwicklung, Transport und Wohnungsbau, Nathalie Kosciusko-Morizet, dass eine Lösung für das Finanzierungsproblem gefunden werde.

## **1.5 Ergebnis der Verhandlungen**

Tatsächlich erfolgte im April 2012 eine Mittelfreigabe, die am 8. April 2013 in die Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung der französischen Partner zur Finanzierung der CEVA in Frankreich mündete. Das Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich, auf das sich diese Botschaft bezieht, konnte dank dieser Vereinbarung fertiggestellt werden.

Die Chefunterhändler paraphierten das Abkommen am 1. Februar 2013.

Gemäss den Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU<sup>6</sup> übermittelte Frankreich den paraphierten Entwurf des Abkommens der Europäischen Kommission. Die Kommission war der Auffassung, dass der in Artikel 7 Absatz 3 beschriebene Trassenzuteilungsprozess auf der gesamten Strecke zwischen Genf-Eaux-Vives und dem Bahnhof Annemasse zu detailliert geregelt sei. Daraufhin beschlossen Frankreich und die Schweiz, nur die allgemeine Verpflichtung einer gemeinsamen Abstimmung zwischen den beiden nationalen Stellen für Trassenzuteilung zu erwähnen. Die

<sup>6</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung), ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.



Kommission stimmte diesem Vorschlag und dem revidierten Abkommensentwurf zu.

Das Abkommen wurde am 19. März 2014 in Paris von Bundesrätin Doris Leuthard für die Schweiz und vom französischen Transportminister Frédéric Cuvillier für Frankreich unterzeichnet.

## **2 Vorschlag des Bundesrates**

### **2.1 Überblick über den Inhalt des Abkommens**

Im Ingress wird insbesondere darauf hingewiesen, dass der Bau der Bahnlinie von Annemasse nach Genf die Umsetzung eines der Ziele der Übereinkunft vom 14. Juni 1881 zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend den Anschluss der Eisenbahn Genf–Annemasse an das savoyische Bahnnetz bei Annemasse ermöglicht.

Artikel 1 beschreibt den Gegenstand des Abkommens, insbesondere den Bau und die Verwaltung der zweigleisigen Bahnlinie zwischen Annemasse und Genf-Eaux-Vives, um sie an die schweizerische Infrastruktur der CEVA bis zum Bahnhof Genf-Cornavin anzuschliessen.

Artikel 2 legt die Bedeutung bestimmter im Abkommen verwendete Begriffe fest.

In Artikel 3 verpflichten sich die Vertragsparteien, die Bahnlinie von Annemasse nach Genf-Eaux-Vives zweigleisig zu bauen und diese Bahnlinie mit Schweizer Bahnstrom und Signalisierung auszustatten, sodass Schweizer Personenzüge, die mit Einphasenwechselstrom verkehren, in den Bahnhof Annemasse einfahren können. Der Güterverkehr wird nur ausnahmsweise zugelassen.

Sofern die Infrastrukturbetreiberinnen in einer nach Artikel 15 vorgesehenen Vereinbarung nichts anderes festgelegt haben, übernimmt die Infrastrukturbetreiberin in Frankreich (nach Art. 14 derzeit das RFF) die Bauleitung und ist Eigentümerin der Ausrüstungen auf französischem Staatsgebiet. Auf schweizerischem Staatsgebiet wird die Bauleitung von den SBB übernommen; diese ist ausserdem Eigentümerin der auf Schweizer Staatsgebiet realisierten Infrastruktur (Art. 4).

Die Finanzierung der Arbeiten, des Unterhalts und der Erneuerung der Bahnlinie von Annemasse nach Genf-Eaux-Vives unterliegt dem Territorialitätsprinzip. In Abweichung von diesem Prinzip beteiligt sich die Schweiz mit einem einmaligen Pauschalbetrag von 15,7 Millionen Euro an den Investitions- und Unterhaltskosten für den Ausbau und die für die Einfahrt der Schweizer Züge mit Einphasenwechselstrom notwendigen Ausrüstungen im Bahnhof Annemasse (Art. 5).

Sofern die Infrastrukturbetreiberinnen in einer nach Artikel 15 vorgesehenen Vereinbarung nichts anderes festgelegt haben, werden der Unterhalt und die Erneuerung der Bahnlinie in Frankreich grundsätzlich vom RFF und in der Schweiz von den SBB gewährleistet (Art. 6).

Artikel 7 legt fest, dass die schweizerische Infrastrukturbetreiberin den Verkehr auf der Bahnlinie zwischen Annemasse und Genf-Eaux-Vives regelt und den Bahnstrom liefert. Sie stellt der französischen Infrastrukturbetreiberin diese Leistungen in Rechnung. Mit Ausnahme der Trassen im Bahnhof Annemasse, die vom RFF vergeben werden, erfolgt die Zuweisung der Fahrwegkapazität auf dieser Linie durch die schweizerische Stelle für Trassenzuteilung.

Die Infrastrukturbetreiberinnen erhalten die aus dem Betrieb der Infrastruktur erzielten Erträge, mit anderen Worten die Trassenerträge (Art. 8). Nach Artikel 9 Absatz 2 erfolgt die Tarifbildung für die Fahrausweise nach dem Territorialitätsprinzip. Im Abschnitt zwischen Annemasse und der Landesgrenze dürfen die Tarife von den nationalen Tarifbestimmungen abweichen. Damit kann die Region mit Zustimmung der Bahnunternehmen die Tarife erhöhen, um sie dem schweizerischen Tarif anzugleichen.

Nach Artikel 9 Absätze 3 und 4 ist die Beförderung gefährlicher Güter ausgeschlossen, und auf der Bahnlinie von Annemasse nach Genf-Eaux-Vives werden die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich Sicherheit in Eisenbahntunneln angewendet.

Zur Erleichterung des Grenzübertritts für die Reisenden werden die Schweiz und Frankreich eine Zollvereinbarung abschliessen. Die Vereinbarung soll insbesondere die Bereitstellung eines Raums für die Durchführung der Grenzabfertigungen im Bahnhof Annemasse vorsehen (Art. 10).

Auf Fahrausweisen für die Strecke zwischen Annemasse und Genf-Cornavin werden weder Zollgebühren noch Steuern erhoben. Die Zoll- und Mehrwertsteuervorschriften sowie die Bestimmungen über die *Contribution économique territoriale*, einen in Frankreich erhobenen gebietsgebundenen Wirtschaftsbeitrag, bleiben vorbehalten (Art. 11).

Die Artikel 12 und 13 behandeln die Abstimmung zwischen den beiden nationalen Bahnsicherheitsbehörden sowie die Organisation des Rettungswesens entlang der Bahnlinie im Ereignisfall. Ein binationales Komitee für Bevölkerungsschutz anerkennt die Konzepte zur Hilfeleistung in Notfall.

Artikel 16 enthält eine Schiedsgerichtsklausel. Streitigkeiten über die Durchführung der vorgesehenen Arbeiten oder über die Auslegung des Abkommens, die nicht vom französisch-schweizerischen Lenkungsausschuss für Fragen zum Anschluss der Schweiz an das französische Eisenbahnnetz geregelt werden können, sind durch ein Schiedsgericht zu entscheiden.

Artikel 17 sieht das Inkrafttreten des Abkommens vor, nachdem die Vertragsparteien einander den Abschluss der erforderlichen innerstaatlichen Verfahren mitgeteilt haben. Das Abkommen kann nach fünfunddreissig Jahren unter Einhaltung einer Frist von zwei Jahren vor Ablauf der Gültigkeitsdauer gekündigt werden.

## **2.2 Exterritoriale Finanzierung für die Schweizer Infrastruktur in Annemasse**

Die Züge der regionalen S-Bahn werden aus Zweisystem-Schienenfahrzeugen zusammengestellt, die sowohl auf dem Schweizer Bahnnetz als auch auf dem französischen Schienennetz verkehren können. Damit sind Durchmesserverbindungen möglich, wie beispielsweise zwischen Coppet und Evian.

Für die RegioExpress-Züge (RE) von Lausanne nach Annemasse wird Schweizer Rollmaterial eingesetzt, das auf dem schweizerischen Binnennetz verkehren kann. Die CEVA wird (in der Schweiz und auf dem in Frankreich gelegenen Streckenabschnitt) mit Schweizer Bahnstrom (15 kV/16,7 Hz) versorgt, und der Bahnverkehr wird von Lausanne aus gesteuert. RE-Züge können also problemlos eingesetzt

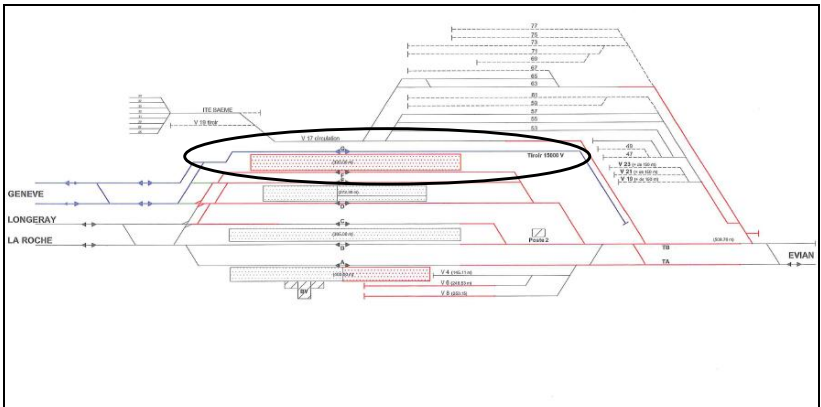
werden. Der Bahnhof Annemasse ist jedoch mit französischem Bahnstrom (25 kV/50 Hz) elektrifiziert und der Verkehr wird vor Ort geregelt. RE-Züge könnten also nicht in ihren Zielbahnhof Annemasse einfahren.

Zur Gewährleistung eines vollständigen Angebots zwischen der Schweiz und Frankreich sieht Artikel 3 des Abkommens den Bau eines mit Schweizer Bahnstrom versorgten Gleises vor. Dieses Gleis mit einem zusätzlichen Perron wird östlich zwischen dem bestehenden Bahnhof und dem Gütergleis erstellt.

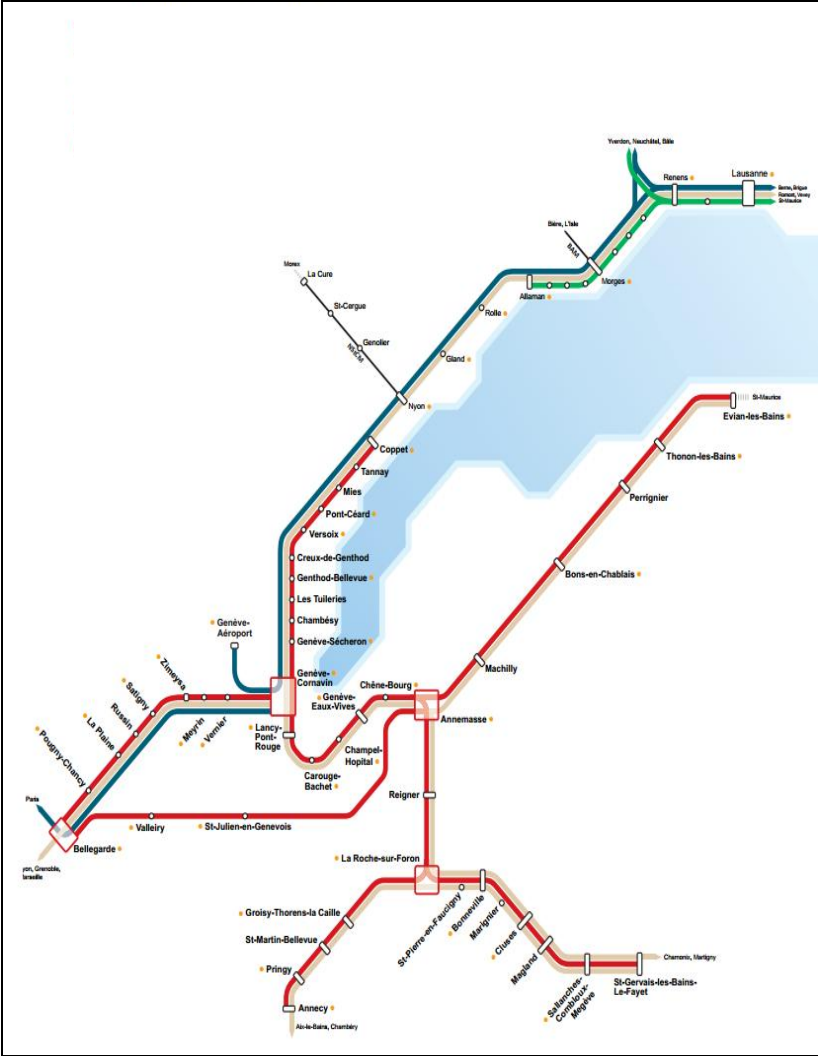
Die Kosten für diese Investition wurden vom RFF auf 14,5 Millionen Euro veranschlagt; dazu kommen die pauschal auf 1,2 Millionen Euro geschätzten Unterhaltskosten. Angesichts ihrer Interessen und weil sie die in Frankreich gelegene Infrastruktur selbst nutzen wird, übernimmt die Schweiz diese Kosten in der Höhe von insgesamt 15,7 Millionen Euro. Die Genehmigung des Abkommens durch die Bundesversammlung schafft die erforderliche Rechtsgrundlage für diese Finanzierung im Rahmen der verfügbaren Mittel.

Aufgrund des überwiegenden Interesses der Schweiz ist für dieses Projekt eine Abweichung vom Territorialitätsprinzip vorgesehen. Die Realisierung mit einer Schweizer Finanzierung eines zusätzlichen Gleises in Annemasse, das mit Schweizer Stromsystem ausgerüstet ist, weist aus Sicht des Bundesrates das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Das neue Gleis löst einerseits das Kapazitätsproblem im Knoten Genf-Cornavin, andererseits muss die bestehende RE-Flotte nicht nachgerüstet werden. Eine analoge Massnahme für das Wenden der Züge auf Schweizer Territorium hätte viel höhere Kosten und raumplanerische Probleme verursacht. Darüber hinaus kann das grenzüberschreitende Regionalverkehrsangebot mit einer RE-Verbindung von Lausanne nach Frankreich ergänzt werden.

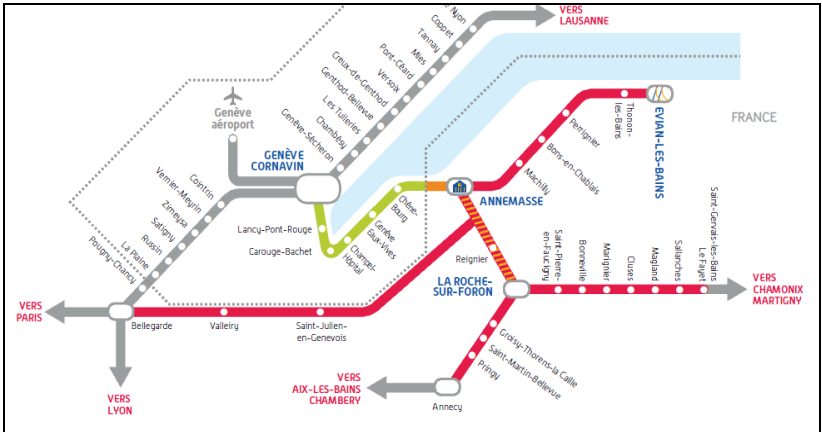
### Perrongleis für Schweizer Züge im Bahnhof Annemasse



# Zukünftiges schweizerisches Bahnnetz dank CEVA



## Zukünftiges französisches Bahnnetz dank CEVA



### 3 Untersuchte und verworfene Varianten

#### 3.1 Nachrüstung der schweizerischen RE-Flotte

Schätzungen der SBB ergaben, dass die Nachrüstung der RE-Flotte auf zwei Stromsysteme mit hohen Kosten verbunden wäre, die Lieferfristen der Züge nicht mehr garantiert werden könnten und die Zulassungsverfahren mit Frankreich sehr kompliziert und langwierig wären. Die Nachrüstung der Fahrzeuge hätte auch die Flexibilität der Flotte eingeschränkt: Ersatzkompositionen ohne Zweisystemausrüstung hätten nicht nach Frankreich durchfahren können. Überdies wäre der Unterhalt komplexer geworden, womit sich die Produktivität des derzeit mit einer nicht abgeltenberechtigten Fernverkehrskonzession eingesetzten Produkts verschlechtert hätte. Diese Variante wurde verworfen.

#### 3.2 Endstation für RE-Züge im Bahnhof Genf-Cornavin

Der Knoten Genf und insbesondere der Bahnhof Genf-Cornavin werden mit der Inbetriebnahme der CEVA an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Ab dann wird kein zusätzliches Angebot möglich sein. Ein zusätzliches Gleis im Bahnhof Annemasse, auf dem ausschliesslich Schweizer Züge verkehren, wird den Bahnhof Genf-Cornavin ein Stück weit entlasten, indem es eine Verlängerung der RE-Verbindungen ermöglicht. In diesem Zeithorizont können nämlich keine Züge mehr

im Bahnhof abgestellt werden. Das gab den Ausschlag dafür, dass diese Variante verworfen wurde.

### **3.3 Wendegleis im Raum Cornavin–La Praille**

Weil die Züge aus Kapazitätsgründen im Bahnhof Genf-Cornavin nicht wenden können, wurde die Möglichkeit eines Wendegleises im Raum Cornavin–La Praille geprüft. Aus raumplanerischer Sicht und aufgrund der hohen Kosten eines solchen Wendegleises in einem dicht besiedelten Gebiet ausserhalb des Bahnhofs Genf-Cornavin wurde diese Variante ebenfalls verworfen. Ausserdem werden die Bahnanlagen im Bahnhof La Praille umgebaut und es entsteht ein neues Wohnquartier. Die Wertsteigerung des Areals fliesst an die Finanzierung der CEVA zurück.

## **4 Auswirkungen**

### **4.1 Auswirkungen auf den Bund**

#### **4.1.1 Finanzielle Auswirkungen**

Das Abkommen sieht die finanzielle Beteiligung des Bundes ausschliesslich am Bau eines Gleises im Bahnhof Annemasse vor, auf dem für Einphasenwechselstrom mit 15 kV und 16,7 Hz ausgelegte Züge verkehren können. Es handelt sich um einen einmaligen Pauschalbetrag von 15,7 Millionen Euro, der vom Bund im Rahmen der verfügbaren Kredite des Bahninfrastrukturfonds (BIF) ab 2016 finanziert wird.

#### **4.1.2 Personelle Auswirkungen**

Das Abkommen hat keine Auswirkungen auf den Personalbestand des Bundes.

### **4.2 Auswirkungen auf den Kanton und die Stadt Genf**

#### **4.2.1 Finanzielle Auswirkungen**

Der Kanton und die Stadt Genf beteiligen sich nicht an der Finanzierung des CEVA-Projekts auf französischem Staatsgebiet. In der Finanzierungsvereinbarung vom 14. November 2011 ist der Kantonsbeitrag an den schweizerischen Teil der CEVA auf 697 Millionen Franken festgesetzt.

## **4.2.2                    Auswirkungen auf die Umwelt**

Schon heute sind die Einfahrtsachsen sowohl in der Innenstadt als auch an den Grenzübergängen, insbesondere an den Grenzabfertigungsstellen St-Julien und Thônex-Vallard, zu den Spitzenzeiten am Morgen und Abend fast ständig überlastet.

Eine mögliche Lösung ist die Verlagerung des Grossteils des derzeitigen und zukünftigen Personenverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Das schweizerische und das französische Bahnnetz, die heute je mit einem Stumpengleis enden, werden dank dem Verbindungsglied CEVA miteinander verbunden. Damit entsteht ein echtes S-Bahnnetz für die Agglomeration Franco-Valdo-Genevois, das die Pendlerinnen und Pendler an ihrem jeweiligen Wohnort abholt. Allein innerhalb seiner Kantons Grenzen wird Genf die zukünftigen Mobilitätsansprüche nicht bewältigen können.

Der Schienenverkehr ist eine wirkungsvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Dank der Unterquerung des früheren Trassees im Abschnitt Eaux-Vives-Foron sind die Anwohnerinnen und Anwohner keiner Lärmbelästigung mehr ausgesetzt. Das frei werdende Gleisterrain soll als Grünstreifen für alle Formen des nicht motorisierten Verkehrs und als Erholungsraum gestaltet werden. Dieses vier Kilometer lange grüne Band mit seinem grossen ökologischen Potenzial wird als biologischer Korridor direkt ins Zentrum von Genf führen.

## **4.2.3                    Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete**

Die CEVA verbindet die Eisenbahnnetze der Schweiz und Frankreichs miteinander. So entsteht ein leistungsfähiges Regionalverkehrssystem, das in einem Umkreis von 60 km mehr als 40 Bahnhöfe in der Schweiz und in Frankreich von Coppet, Nyon, La Plaine, Bellegarde, Evian-les-Bains, La Roche-sur-Foron über St-Gervais-les-Bains-Le-Faye bis Annecy erschliesst.

Damit spielt die CEVA eine wesentliche Rolle für die Verkehrsentwicklung im Agglomerationsprogramm. Im Zeitalter der Globalisierung und des verstärkten Wettbewerbs zwischen den grossen urbanen Zentren ist die Frage der Zugänglichkeit ein Schlüsselfaktor für Unternehmen und Handel. Mit der Schaffung neuer Verbindungen trägt die CEVA zur Dynamisierung zahlreicher urbaner Zentren bei: Unternehmen, Handel und Dienstleistungen, die entlang der Strecke oder in Streckennähe liegen, werden leichter zugänglich.

Mit der CEVA wird der Verkehr in den Wohnquartieren verflüssigt, den Einwohnerinnen und Einwohnern werden schnellere Verbindungen zwischen dem linken Genferseeufer und Cornavin angeboten und in unmittelbarer Umgebung der Bahnhöfe und Haltestellen entstehen zahlreiche grössere Fussgängerzonen. Mehr als 120 000 Personen wohnen näher als 500 m von einer der künftigen CEVA-Stationen. Die neue Achse für sanfte Mobilität ab Eaux-Vives bietet einen sicheren Fahrradweg bis über die Grenze hinaus.

## **5 Verhältnis zur Legislaturplanung**

Das Projekt ist weder in der Botschaft vom 25. Januar 2012<sup>7</sup> zur Legislaturplanung 2011–2015 noch im Bundesbeschluss vom 15. Juni 2012<sup>8</sup> über die Legislaturplanung 2011–2015 angekündigt. Die Bundesversammlung anerkannte die Bedeutung der CEVA mit der Aufnahme in die Liste der dringenden und baureifen Projekte des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006<sup>9</sup>.

## **6 Rechtliche Aspekte**

### **6.1 Verfassungsmässigkeit**

Nach Artikel 54 Absatz 1 der Bundesverfassung<sup>10</sup> (BV) sind die auswärtigen Angelegenheiten, insbesondere der Abschluss von Staatsverträgen, Sache des Bundes. Die Bundesversammlung genehmigt nach Artikel 166 Absatz 2 BV die völkerrechtlichen Verträge, ausgenommen die Verträge, für deren Abschluss aufgrund von Gesetz oder völkerrechtlichem Vertrag der Bundesrat zuständig ist. Eine solche Kompetenzdelegation an den Bundesrat besteht im vorliegenden Fall nicht.

### **6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen**

Das Abkommen ist mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar. Für den Zugang der Eisenbahnunternehmen zur neuen CEVA-Linie verweist es auf die entsprechenden Bestimmungen im Abkommen vom 21. Juni 1999<sup>11</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen). Generell begünstigt das Abkommen die Umsetzung einer auf Dauer tragbaren Mobilität, die als Ziel in Artikel 30 des Landverkehrsabkommens verankert ist.

### **6.3 Erlassform**

Nach Artikel 24 Absatz 3 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002<sup>12</sup>, genehmigt die Bundesversammlung völkerrechtliche Verträge, die dem Referendum unterliegen, in der Form eines Bundesbeschlusses. Andere völkerrechtliche Verträge genehmigt sie in der Form eines einfachen Bundesbeschlusses. Nach Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe d Ziffern 1–3 BV unterliegen völkerrechtliche Verträge dem fakultativen Referendum, wenn sie unbefristet und unkündbar sind, den Beitritt zu einer internationalen Organisation vorsehen, wichtige rechtsetzende Bestimmungen enthalten oder ihre Umsetzung den Erlass von Bundesgesetzen erfordert. Das Abkommen kann nach fünfunddreissig Jahren gekündigt werden und es sieht keinen Beitritt zu einer internationalen Organisation vor. Es enthält ebenfalls keine wichti-

<sup>7</sup> BBl 2012 481

<sup>8</sup> BBl 2012 627

<sup>9</sup> SR 725.13

<sup>10</sup> SR 101

<sup>11</sup> SR 0.740.72

<sup>12</sup> SR 171.10



gen rechtsetzenden Bestimmungen und erfordert nicht den Erlass von Bundesgesetzen. Aus diesem Grund genehmigt die Bundesversammlung das Abkommen mittels einfachem Bundesbeschluss.

