

Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

Aufgrund des Antrages des EVED vom 1. Mai 1990 und
 des Ergänzungsantrags vom 18. Mai 1990

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

Botschaft und Entwürfe zu den Bundesbeschlüssen A, B und C betreffend Bau einer schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale werden gutgeheissen (neuer Text EVED sowie Stellungnahme zum Mitbericht des EFD vom 22. Mai 1990 mit Ausnahme des Satzes "Diese werden über die Kapitalrechnung verbucht.", Ziff. 311, 1. Absatz, welcher weggelassen wird).

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

Veröffentlichung:
 Bundesblatt

auszug an:

mit Beilage

Dep.	Anz.	Akten
EDA	8	—
EDI	3	—
EJPD	3	—
EMD	4	—
EFD	7	—
EVD	5	—
EVED	10	—
BK	5	—
EFK		
Fin.Del.		





EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, den 1. Mai 1990

An den Bundesrat

Botschaft zum Alpentransit-Beschluss

Wir unterbreiten Ihnen Botschaft und Entwürfe zu Bundesbeschlüssen über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale.

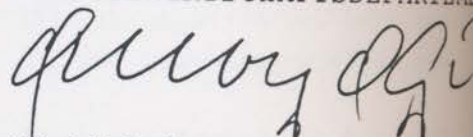
In der Aemterkonsultation wurden die folgenden Stellen konsultiert: BK, Zentrale Sprachdienste BK, Integrationsbüro EDA-EVD, DV, BAK, BUWAL, BJ, BAP, BRP, GGST, GS-EFD, EFV, EZV, BAWI, BLW, BIGA, BFK. Ebenfalls konsultiert wurde die Direktion BLS.

Die Differenzen konnten grösstenteils ausgeräumt werden.

Es verbleiben zwei Differenzen. Das BRP verlangt als zusätzliche Planungsstufe einen Ausführungsplan (Sachplan). Wir betrachten jedoch das vorliegende Konzept als einen solchen Sachplan. Das BUWAL erachtet die Einführung gesetzlicher Grundlagen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene als unerlässlich. Dies erfordert eine Verfassungsänderung. Zudem weisen wir im Botschaftstext auf die Uebergangslösung, die zeigen soll, ob und wie weit die tatsächlich erforderliche Umlagerung gelingt.

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT


Adolf Ogi

Veröffentlichung im Bundesblatt

Beilagen:

- Entwurf Beschlussesdispositiv
- Botschaftsentwurf (f wird nachgeliefert)
- Entwurf Bundesbeschlüsse A, B, C (f wird nachgeliefert)

Zum Mitbericht an:

EDA, EDI, EJPD, EMD, EFD, EVD, BK

Protokollauszug an:

EVED (BAV) 10 Ex.

EDIGENÖSSISCHES DEPARTEMENT DES INNERN
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'INTERIEUR
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'INTERNO

ZUZU-

3003 Bern, 11. Mai 1990

Botschaft über den Bau der
 schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

S- UND
EMENT

An den Bundesrat

Aufgrund des Antrages des EVED vom 1. Mai 1990

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

Botschaft und Entwürfe zu den Bundesbeschlüssen über den Bau
 einer schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale werden
 gutgeheissen.

2.1 Kapitel 134.4 Fazit (S. 33)

*Planung und Realisierung erfordern allerdings eine
 sorgfältige Schöpfung der natürlichen Lebensgrundlagen.

Die entsprechenden Massnahmen für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

Begründung:

Die Finanzierung der Aufwendungen für den Umweltschutz

Veröffentlichung:

Bundesblatt

2.2 Kapitel 14 Flankierende Massnahmen (S. 34)

*Dabei gilt das Luftreinhalte-Konzept, nach dem insbe-
 sondere auf den Weiterausbau des beschlossenen Natio-
 nalstrassennetzes (11. und achte Autobahnspur ent-
 lang der N1 und der N2, zweite Strassentunnelröhre an
 Gotthard) zu verzichten ist. Gleichseitig wird auch bei
 weiteren alpenquerenden Strassenbauprojekten grösste Lu-
 ftreinhalte zu wahren sein. Datum wird ...



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT DES INNERN
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'INTÉRIEUR
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'INTERNO

3003 Bern, 11. Mai 1990

Für die BR.-Sitzung
 vom 16. MAI 1990

An den Bundesrat

Botschaft zum Alpen transit-Beschluss

Mitbericht

zum Antrag des EVED vom 1. Mai 1990

1. Wir sind mit dem Antrag des EVED grundsätzlich einverstanden.
2. Aus der Aemterkonsultation verbleiben verschiedene Differenzen. Wir halten folgende 3 Anträge (Ergänzungen der Botschaft) aufrecht, die aus der Sicht des Umweltschutzes besonders wichtig sind:

2.1 Kapitel 134.4 Fazit (S. 33)

"Planung und Realisierung erfordern allerdings eine mögliche Schonung der natürlichen Lebensgrundlagen. Die entsprechenden Umweltschutzkosten sind in der Kostenschätzung (Kapitel 221) enthalten. Vor allem ..."

Begründung:

Die Finanzierung der Aufwendungen für den Umweltschutz muss von allem Anfang an in Betracht gezogen und sichergestellt werden.

2.2 Kapitel 14 Flankierende Massnahmen (S. 34)

"Dabei gilt das Luftreinhalte-Konzept, nach dem insbesondere auf den Weiterausbau des beschlossenen Nationalstrassennetzes (fünfte und sechste Autobahnspur entlang der N1 und der N2, zweite Strassentunnelröhre am Gotthard) zu verzichten ist. Gleichzeitig wird auch bei weiteren alpenquerenden Strassenbauvorhaben grösste Zurückhaltung zu üben sein. Darum sind ..."

Begründung:

Der Bundesrat hat sich in seiner Botschaft klar darüber zu äussern, um welche Verzichte es sich konkret handelt. Aus Gründen der Luftreinhaltung und des Landschaftsschutzes wird bei alpenquerenden Strassenbauvorhaben generell grösste Zurückhaltung zu üben sein.


2.3 Kapitel 34 Energiebedarf (S. 109)

"Der zusätzliche Strombedarf für den Betrieb der Eisenbahn-Alpentransversale wird auf 530 bis 730 GWh/a geschätzt. Dieser zusätzliche Bedarf soll mit folgenden Anlagen gedeckt werden: (...). Die entsprechenden Infrastrukturkosten belaufen sich auf (...) und sind in der Kostenschätzung (Kapitel 221) enthalten. Bezogen auf ...

Begründung:

Über die notwendigen Anlagen sowie über die entsprechenden Kosten muss von allem Anfang an Klarheit bestehen, umso mehr, als mit diesen Anlagen wiederum Umweltauswirkungen verbunden sein können und Kosten in Milliardenhöhe zu erwarten sind.

EIDGENÖSSISCHES
DEPARTEMENT DES INNERN


Flavio Cotti



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

Für die BR.-Sitzung
 vom 16. MAI 1990

3003 Bern, 15. Mai 1990

An den Bundesrat

Botschaft zum Alpentransit

STELLUNGNAHME ZUM MITBERICHT

des EDI vom 11. Mai 1990

1. Wir sind mit den Anträgen des EDI nur teilweise einverstanden.

2. Erster Antrag: "Umweltschutzkosten" (Kapitel 134.4 S. 33)

Die Umweltschutzkosten müssen in der Kostenschätzung enthalten sein. Der gewünschte Hinweis gehört ins Kostenkapitel (Ziffer 221) und in die Ziffer 134.1 (S. 31). Dort bekundet der Bundesrat seine Entschlossenheit, die Neubaustrecken auf umwelt- und landschafts-schonende Weise zu erstellen. Die entsprechenden Umweltschutzkosten müssen soweit möglich zulasten des Projektierungskredites gehen. Entsprechend unser Vermittlungsantrag:

Seite 65 fünfter Strich neu: "- Soweit heute absehbar, sind die Aufwendungen für Umweltschutz in der Kostenschätzung enthalten."

3. Zweiter Antrag: Flankierende Massnahmen (S. 34)

Der ausdrückliche Verzicht auf einen Ausbau der N 1 oder N 2 als der Hauptverkehrsachsen der Schweiz als Aussage der Botschaft zum Alpentransit wäre politisch unklug. Diese Aussage würde unnötig eine starke Gegnerschaft zum Alpentransit-Projekt schaffen. Zudem ist der sachliche Bezug zwischen Alpentransit und N 1 fraglich. Die Aussagen in unserem Botschaftsentwurf (allgemeiner Bezug auf das Luftreinhaltekonzept) genügen (S. 34/35).

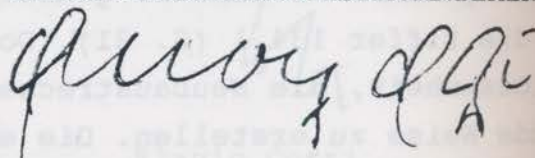
Der Mitbericht EDI ist bezüglich Ausbau Nationalstrassennetz abzulehnen.

4. Dritter Antrag: Energiebedarf (S. 109)

Die direkt dem Projekt zurechenbaren Energieversorgungsanlagen sind in den Kosten erfasst (Ziffer 221, Tabelle). Die jährlich anfallenden Energiekosten sind Teil der aufgestellten Wirtschaftlichkeitsrechnungen und darum ebenfalls berücksichtigt. Die durch die Bauvorhaben resp. den Betrieb ausgelöste Zunahme des Gesamtenergieverbrauchs ist vergleichsweise gering. Insbesondere ist es aber heute unmöglich zu präzisieren, aus welchen Werken in zwanzig Jahren der Bahnstrom stammen wird. Schliesslich ist diese Botschaft nicht der geeignete Ort, um verbindliche Aussagen zur (Kern)energiepolitik der Schweiz zu machen.

Der Mitbericht EDI ist bezüglich Energiebedarf abzulehnen.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS - UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi





EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

3003 Bern, 14. Mai 1990

An den Bundesrat

Botschaft zum Alpentransit-Beschluss

Mitbericht

zu Antrag des EVED vom 1. Mai 1990

Wir sind mit dem Entwurf der Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale und den Entwürfen der drei Bundesbeschlüsse grundsätzlich einverstanden, beantragen aber die folgenden Aenderungen bzw. Ergänzungen:

1. Einbezug der Ostschweiz

Der Einbezug der Ostschweiz ist Teil des umfassenden Konzepts, das der Bundesversammlung mit dem Alpentransit-Beschluss unterbreitet werden soll. Allerdings bleibt es diesbezüglich nach dem vorliegenden Botschaftsentwurf und den Entwürfen der Beschlüsse A und C bei allgemeinen Aufträgen und Absichtserklärungen. Die legitimen Anliegen der Ostschweiz werden damit nicht genügend berücksichtigt. Der feste Wille des Bundesrates, den Einbezug der Ostschweiz zu verbessern, sollte klarer und verbindlicher zum Ausdruck gebracht werden. Wir beantragen deshalb, den 3. Abschnitt auf S. 60 wie folgt zu formulieren:

"Wir sind der Auffassung, dass der Einbezug der Ostschweiz verbessert werden muss. Falls die in Auftrag gegebenen Zweckmässigkeitsprüfungen und Machbarkeitsstudien unsere Auffassung bestätigen, werden wir ohne Verzug den eidgenössischen Räten einen Zusatzkredit zu einer Gesamtkredittranche (Ziffer 243.3) unterbreiten. Sofern es sich als zeitlich möglich erweist,

sind wir gewillt, die auf bereits laufende Abklärungen gestützten Vorlagen in die parlamentarischen Beratungen zu den vorliegenden Alpentransit-Beschlüssen einzubringen".

Zudem beantragen wir, im 4. Abschnitt auf S. 61 "kann" durch "soll" zu ersetzen. Der Abschnitt lautet dann:

"Eine solche Verknüpfung soll mit einer neuen Zufahrtsstrecke aus dem Raum des oberen Zürichsees in die Zentralschweiz sowie mit einer neuen Strecke nach Arth-Goldau erfolgen. ..."

2. Bundesbeschluss C

2.1 Rechtsgrundlage dieses Bundesbeschlusses ist die allgemeine Budgetkompetenz nach Artikel 85 Ziffer 10 BV. Der zweitletzte Abschnitt auf Seite 123 der Botschaft ist deshalb wie folgt zu korrigieren:

"... der eidgenössischen Räte ergibt sich aus der allgemeinen Budgetkompetenz nach Artikel 85 Ziffer 10 BV".

2.2 Die Bundesversammlung bewilligt gestützt auf Artikel 85 Ziffer 10 BV nicht das Bauprogramm, sondern den Kredit. Artikel 1 Absatz 1 des Bundesbeschlusses ist deshalb wie folgt zu formulieren:

"Für die Verwirklichung des im Anhang enthaltenen Bauprogramms der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale wird ein Gesamtkredit von 10,1 Mrd Franken (Preis- und Projektierungsstand 1989) bewilligt".

2.3 Die Bundesversammlung muss nicht nur den Gesamtkredit, sondern auch die einzelnen Kredittranchen bewilligen. Artikel 2 des Bundesbeschlusses ist deshalb wie folgt zu formulieren:

"Ein erster Verpflichtungskredit von 700 Mio Franken wird für die Projektbereinigung bis und mit abgeschlossener Bauvorbereitung bewilligt".

3. Raumordnungspolitische Koordination, Gesamtsystem

Die mit dem Konzept zusammenhängenden Massnahmen müssen aus überkantonaler Sicht koordiniert werden. Die vorgeschlagenen Präzisierungen zum Inhalt der Vorprojekte (Bundesbeschluss A, Art. 8) tragen diesem Anliegen zu einem guten Teil Rechnung: Der Bundesrat kann für Massnahmen bei den neuen Linien am Gotthard und Lötschberg seine Koordinationsfunktion auch gegenüber den Kantonen ausüben. Er kann sich dabei auf die Anträge der Koordinations- und Kontrollkommission (Art. 14) abstützen.

Nicht restlos befriedigend ist allerdings die Situation bei Massnahmen im Zusammenhang mit bestehenden Linien (Art. 7). Obwohl diese Massnahmen Rück-

wirkungen haben auf das Gesamtsystem und raumordnungspolitisch nicht unbedeutend sind (wir denken beispielsweise an Kapazitätserweiterungen bestehender Linien, an den Bau von Terminals entlang dieser Linien oder an Änderungen des Betriebes), ist eine Koordination im Gesamtzusammenhang nicht vorgesehen. Wir sind der Ansicht, dass auch hier der Bundesrat, im Interesse einer umfassenden Berücksichtigung verkehrs-, umwelt- und raumordnungspolitischer Anliegen seine Koordinationsaufgaben wahrnehmen können muss.

Die Erfüllung dieses Auftrages setzt eine klare Kompetenzzuweisung voraus. Wir beantragen deshalb, Artikel 7 mit einem zweiten Absatz folgenden Inhalts zu ergänzen:

"2 Der Bundesrat stellt die Abstimmung der Vorhaben untereinander und im Gesamtzusammenhang sicher."

Verantwortlich für den Entwurf: Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft zum Alpentransit-Beschluss

EIDGENÖSSISCHES
 JUSTIZ- UND POLIZEI-DEPARTEMENT

A. Koll

Stellungnahme

zum Mitbericht des EJPD vom 14. Mai 1990

Wir sind mit den Anträgen des EJPD grundsätzlich einverstanden.

Einbezug der Ostschweiz

Im Blick auf einen besseren Einbezug der Ostschweiz hat das EJPD zwei Anträge:

1.1 zu Ziffer 214 (Seite 60)

Wir sind mit dem gestellten neuen Formulierungsantrag einverstanden. Im Sinne der Darlegungen des EJPD ist aber nicht von einem Zusatzkredit zu einer Gesamtkredittranche, sondern von einem Verpflichtungskredit zu sprechen.



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 15. Mai 1990

Die Botschaft weist darauf hin, dass der Bundesrat Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben hat, um zu Vorschlägen einer verbesserten Zufahrt der Ostschweiz zum Gotthard zu gelangen. Die Machbarkeitsstudie An den Bundesrat eine Variante Sattelunnel, eine Variante Hirzeltunnel, eine weitere Variante Uetlibergtunnel sowie eine Variante Rossberg als Direktverbindung aus dem Raum Thalwil nach Arth-Goldau. In heutigem Zeitpunkt ist es noch nicht möglich, klare Präferenzen festzulegen. Wir sind aber mit einer deutlicheren Formulierung einverstanden und schlagen folgende neue Fassung vor:

Botschaft zum Alpentransit-Beschluss

... mit einer neuen Zufahrtsstrecke aus dem Raum des Zürichsees in die Zentralschweiz erfolgen. ...

Stellungnahme

1. Bundesbeschluss C

zum Mitbericht des EJPD vom 14. Mai 1990

1.1 Rechtsgrundlage des Bundesbeschlusses

1. Wir sind mit den Anträgen des EJPD grossenteils einverstanden.

Wir sind mit dem Antrag einverstanden.

2. Einbezug der Ostschweiz

Im Blick auf einen besseren Einbezug der Ostschweiz hat das EJPD zwei Anträge:

2.1 Zu Ziffer 214 (Seite 60)

Wir sind mit dem Antrag einverstanden.

Wir sind mit dem gestellten neuen Formulierungsantrag einverstanden. Im Sinne der Darlegungen des EFD ist aber nicht von einem Zusatzkredit zu einer Gesamtkredittranche, sondern von einem Verpflichtungskredit zu sprechen.

2.2 Zufahrt zum Gotthard Artikel 2 des Bundesbeschlusses B

Die Botschaft weist darauf hin, dass der Bundesrat Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben hat, um zu Vorschlägen einer verbesserten Zufahrt der Ostschweiz zum Gotthard zu gelangen. Die Machbarkeitsstudie prüft gegenwärtig eine Variante Satteltunnel, eine Variante Hirzeltunnel, eine weitere Variante Uetlibergtunnel sowie eine Variante Rossberg als Direktverbindung aus dem Raume Thalwil nach Arth-Goldau. Im heutigen Zeitpunkt ist es noch nicht möglich, klare Präferenzen festzulegen. Wir sind aber mit einer deutlicheren Formulierung einverstanden und schlagen folgende neue Fassung vor:

Eine solche Verknüpfung soll mit einer neuen Zufahrtsstrecke aus dem Raume des Zürichsees in die Zentralschweiz erfolgen. für den Hinweis, dass es eine Koordination zu

3. Bundesbeschluss C weitere grössere Arbeiten an Sulaufstrecken an die Hand genommen werden. In den in Artikel 7 umschriebenen

3.1 Rechtsgrundlage des Bundesbeschlusses sich lediglich an kleinere Investitionen, die die Bahnen im Rahmen ihrer ord-

Wir sind mit dem Antrag einverstanden.

3.2 Neuformulierung von Artikel 1 Absatz 1 des Bundesbeschlusses C

Wir sind mit dem Antrag einverstanden.

Adolf Ogi

3.3 Neuformulierung von Artikel 2 des Bundesbeschlusses C

Wir haben an sich Wert darauf gelegt, auch im Gesetzestext von Tranchen zu sprechen,

opponieren aber diesem Antrag nicht.

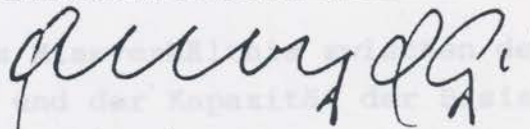
4. Raumordnungspolitische Koordination, Gesamtsystem

Die Bemerkungen zur raumordnungspolitischen Koordination liefern wertvolle Hinweise, aber für uns auch die Bestätigung, wie notwendig das beantragte Koordinations- und Kontrollgremium ist.

Wir danken auch für den Hinweis, dass es eine Koordination zu den bestehenden Linien herzustellen gilt. Wir wollen allerdings vermeiden, dass noch vor Inbetriebnahme des Transitsystems bereits weitere grössere Arbeiten an Zulaufstrecken an die Hand genommen werden. In den in Artikel 7 umschriebenen notwendigen Anpassungen handelt es sich lediglich um kleinere Investitionen, die die Bahnen im Rahmen ihrer ordentlichen Investitionstätigkeit vollziehen sollen.

In diesem Sinne stimmen wir dem Antrag auf Ergänzung von Artikel 7 des Beschlusses A zu.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



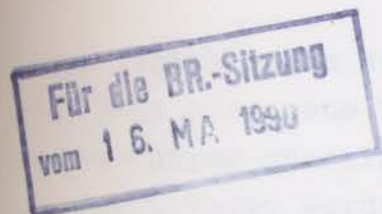
Adolf Ogi



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, den 15. Mai 1990

561.544



An den Bundesrat

Botschaft zum Alpentransit-Beschluss

M i t b e r i c h t

zum Antrag des EVED vom 1. Mai 1990

Wir haben folgende Bemerkungen und Aenderungsanträge zum Antrag des EVED.

Grundsätzliche Bemerkungen

Die Botschaft entspricht grundsätzlich dem vom Bundesrat mit BRB vom 10. Mai und 28. Juni 1989 festgelegten Konzept. Der Transitverkehr soll durch zwei Basistunnels geleitet werden, was erlauben soll, die bestehenden Zubringerlinien optimal auszunützen.

Wir sind allerdings skeptisch, ob sich dieses Konzept bis zum Bauende durchhalten lässt.

Es besteht ein offensichtliches Missverhältnis zwischen der Kapazität der Zulieferstrecken und der Kapazität der Basistunnels samt Bergstrecken, das insbesondere beim Lötschberg zum Ausdruck kommt:

Linie	Kapazität Basis + Berg- strecke (Züge je Tg)	Kapazität Zufahrt (Züge je Tg)
Gotthard	550	400
Lötschberg	550	160 (!)
Total	1'100	560

Von den Zulieferkapazitäten her bringt die Lötschberg-Basislinie keine zusätzliche Transitkapazität. Sie dient mit dem Autoverlad als "Rawil-Ersatz" zur besseren Erschliessung des Wallis. Gemäss Angaben aus dem EVED hat der Kt. Bern im Rahmen des Konzeptes "BLS 2000" die Kapazität der Zubringerlinien für den Lötschberg von 220 auf 160 Züge eingeschränkt, um vermehrt Raum für Zugverbindungen ins Berner Oberland zu schaffen. Der Lötschberg-Basis dürfte das wirtschaftliche Ergebnis des Transversalen-Konzeptes verschlechtern.

Wir begrüssen es deshalb, dass das EVED Forderungen aus den Kantonen Bern und Wallis nach Tunnelverlängerungen ablehnt.

Es dürfte im weiteren als ein zunehmender Widerspruch empfunden werden, dass insbesondere die nördlichen Zufahrtslinien ab den Grossräumen Zürich und Luzern im wesentlichen unverändert belassen werden, somit auf einer Infrastruktur des 19. Jahrhunderts Verkehr zu Strecken des 21. Jahrhunderts angeliefert wird.

Eine Anpassung dieser Verbindungen könnte sich sehr bald als umwelt- und europapolitisch dringender erweisen, als die Verbesserung des Anschlusses aus der Ostschweiz im Raum oberer Zürichsee/Zentralschweiz.

Im übrigen wäre eine verbesserte Anbindung des Grossraum Zürich an die Alpentransversale über einen Uetliberg-Tunnel für die Ostschweiz vermutlich ebenso positiv wie eine Verbindung am oberen Zürichsee.

Ursprünglich wurde denn auch vom EVED die Auffassung vertreten, dass eine neue Verbindung Zürich - Rotkreuz/Zug für die Ostschweiz am günstigsten ist. Aus uns letztlich nicht bekannten Gründen wurde dann bei den Gesprächen mit den Ostschweizer Regierungen das Schwergewicht auf eine Erschliessung über den Raum oberer Zürichsee/Zentralschweiz verlagert.

In wirtschaftlicher Hinsicht, aber auch verkehrs- und umweltpolitisch, wie auch zur verbesserten Erschliessung des grössten ennetbirgischen Landesteils, wäre eine Gotthard-Vollvariante am günstigsten gewesen. Wir halten uns indessen an die gefällten Vorentscheiden, wobei wir im Rahmen dieses Konzeptes zum vorgeschlagenen Anschluss der Ostschweiz Vorbehalte haben.

Antrag 1: Als flankierende Massnahme im Strassenbereich sei auch der Verzicht auf den Ausbau der Strassenkapazität im Nord-Süd-Transit zu nennen. Textanpassungen sind insbesondere an folgenden Stellen erforderlich: Uebersicht, S.3, 2. Absatz; S. 31, 1. Absatz; Ziff. 141, Verkehrspolitische Massnahmen, S. 34ff; S. 71, 2. Absatz; Ziff. 226. 5, Risiken und Chancen der Verkehrspolitik, S.84f.

Begründung

Wir danken vorerst dem EVED für die Bereitschaft, verstärkt auf die Notwendigkeit flankierender Bedingungen auf der Strasse, wie leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sowie Gewichts- und Fahrzeitbeschränkungen hinzuweisen. Nicht erwähnt wird hingegen das Einfrieren der internationalen

Alpenstrassenkapazität auf den heutigen Stand. Dies scheint uns aber aus verschiedenen Gründen unentbehrlich zu sein.

Die Akzeptanz vor allem der Gotthard-Basislinie dürfte in den betroffenen Zentralschweizer und Tessiner Regionen wesentlich erleichtert werden, wenn der Bundesrat unmissverständlich zum Ausdruck gibt, dass er auf einen Ausbau der Gotthard-Autobahn verzichtet. Denn die erhofften positiven Umweltauswirkungen der Basislinie würden erheblich beeinträchtigt, wenn ein weiterer Ausbau der Strassenkapazität im Reusstal in Aussicht genommen würde.

Zur wirtschaftlichen Absicherung der Investition ist der Verzicht auf den Ausbau der konkurrenzierenden Strasseninfrastruktur notwendig. Die Investitionen von über 10 Milliarden (ohne Zinsen und Teuerung) in die Alpentransversalen bilden für den Bundeshaushalt eine erhebliche Belastung mit einem nicht unbeträchtlichen Risiko. Konkurrenzierende Infrastrukturinvestitionen sind deshalb unerwünscht. Nach Fertigstellung der Alpentransversalen werden vermutlich andere, durch die Infrastrukturvorhaben zurückgedrängte Aufgabenbereiche des Bundes in den Vordergrund rücken.

Parallel zu den Alpentransversalen wird auch aus Gründen der bauwirtschaftlichen Kapazitäten nicht noch zusätzlich ein Strassen-Alpentunnel errichtet werden können.

Antrag 2: Der erste Absatz von Ziff. 212.4 (S. 56) ist wie folgt zu formulieren (Änderungen unterstrichen, Weglassungen mit (-) gekennzeichnet):

"Die Kapazität des Lötschberg-Basistunnels wird 300 Züge (beide Richtungen zusammen) pro Tag betragen (-). Diejenige der Bergstrecke beträgt bis zu 250 Züge. Gesamthaft ergibt

sich wie beim Gotthard eine Kapazität von 550 Zügen. Die Kapazität der nördlichen Zubringerstrecke beträgt 160 Züge. Es können täglich bis zu 132 Autozüge angeboten werden. Hinzu kommen 6 Zugstrassen für den regionalen Personenverkehr."

Die Kapazität des Simplontunnels Brig - Iselle von 220 Zügen abzüglich 58 Züge für den Lausanne-Italien-Verkehr wird nicht ausgeschöpft."

Begründung

Wir erachten es als erforderlich, die Kapazitäten des Lötschbergs und des Gotthards **vergleichbar** darzustellen und haben deshalb die Variante Lötschberg um die Angaben ergänzt, die beim Gotthard unter Ziff. 211.3 (S. 52) angegeben sind.

Im übrigen würden wir es begrüßen, wenn statt in "Zugstrassen" der regionale Personenverkehr in "Zügen" angegeben werden könnte.

Antrag 3: Der letzte Satz von Ziff. 214 (S. 60) ist wie folgt zu formulieren:

"Soweit (-) Zweckmässigkeitsüberprüfungen und **Wirtschaftlichkeitsstudien** günstige Ergebnisse zeitigen, wird der Bundesrat den eidg. Räten einen Baubeschluss und einen Verpflichtungskredit (-) unterbreiten."

Begründung

An Stelle des Begriffs 'Machbarkeitsstudien' ist der kurantere und präzisere Begriff 'Wirtschaftlichkeitsstudien' zu verwenden.

Der Gesamtkredit von 10,1 Milliarden (ohne Bauzinsen) bezieht sich auf die neuen Basisstrecken Gotthard und

Lötschberg, wie sie im Anhang zum Beschluss C definiert sind. Weitere Strecken müssen deshalb mit einem neuen Verpflichtungskredit, nicht mit einem Zusatzkredit verlangt werden.

Der Bundesrat würde sich sonst dem Vorwurf aussetzen, ein Vorhaben zu unterbreiten, dessen Gesamtausgaben zum vornherein unsorgfältig und unvollständig geschätzt wurden. Ein Zusatzkredit ist zu verlangen, wenn der ursprüngliche Verpflichtungskredit aus unvorhersehbaren Gründen nicht eingehalten werden kann (Art. 25 und 26 Finanzhaushaltsgesetz, SR 611.0).

Baubeschluss und Verpflichtungskredit werden zudem in zwei verschiedenen Beschlüssen zu verlangen sein, da der Kreditbeschluss im Unterschied zum Baubeschluss dem fakultativen Referendum nicht unterliegt.

Antrag 4: Ziff 214.2, 2. Absatz (S.61) ist wie folgt zu ergänzen:

"Eine solche Verknüpfung kann mit einer Zufahrtsstrecke aus dem Raum des (-) Zürichsees in die Zentralschweiz sowie einer neuen Strecke nach Arth-Goldau erfolgen."

Begründung

Eine Verknüpfung der Ostschweiz könnte auch über Zürich und einem Uetlibergtunnel nach Rotkreuz/Zug erfolgen. Durch den Wegfall der Einschränkung "oberer" Zürichsee wird auch diese Möglichkeit offengehalten.

Antrag 5: Ziff 214. 3 (S.62) ist wie folgt zu ändern:

"Die Linie der Bodensee-Toggenburgerbahn und der SBB ist entsprechend ihrer Bedeutung als nationale Strecke (-) zu verbessern."

Begründung

Der Bundesrat hat sich über eine "erweiterte Bahn 2000" bis anhin noch nicht ausgesprochen. Deshalb sollte eine entsprechender Hinweis in der Botschaft unterbleiben.

Antrag 6: Unter Ziffer 221 (S. 63f.) ist die Schätzungs-
genauigkeit der Kosten von -10/+ 30 bis 40 Prozent anhand
einer **Grafik** zu verdeutlichen.

Tabelle 3 ist mit einer zweiten Zahlenkolonne zu ergänzen,
die auch die Bauzinsen und eine angenommene Bauteuerung von
3 Prozent umfasst.

Begründung

Die Schätzung der Kostengenauigkeit ist für die Bemessung
des Kredites und die Abschätzung des finanziellen Risikos
zentral. Anlässlich der Vorbesprechungen in den Projektkom-
missionen wurde von Seiten der SBB eine Grafik präsentiert,
die die Wahrscheinlichkeit des Ausmasses von Kostenüber-
schreitungen bzw -Unterschreitungen sehr anschaulich dar-
legt. Sie sollte in die Botschaft aufgenommen werden.

Ferner ist es angezeigt, in der Tabelle 3 auch die Beträge
anzugeben, wenn die (zu kapitalisierenden) Bauzinsen und
eine minimale Teuerung eingerechnet werden.

Antrag 7: Bei Ziff 241, 1. Absatz (S. 93) ist folgende Formulierung zu wählen:

"..folgende Möglichkeiten offen:

- Finanzierung über die Finanzrechnung des Bundes
(allg. Steuermittel oder zweckgebundene Treibstoffzölle)
- Beanspruchung des Kapitalmarktes
- Beteiligung von Nachbarstaaten"

Begründung

Die Finanzierung aus Steuern (allgemeine Steuermittel, zweckgebundene Treibstoffzölle) ist zusammenzufassen.

Antrag 8: Ziff. 241.1 (S. 94), 1. Satz ist wie folgt zu formulieren:

"Für Infrastrukturprojekte dieser Grössenordnung ist eine Fremdfinanzierung über den Kapitalmarkt vertretbar, sofern sie ..."

Begründung

Präzisere Aussage.

Antrag 9: Unter Ziff. 241.1 (S. 94f) sind folgende Ergänzungen aufzunehmen:

2. Absatz: "Das vorliegende Unternehmen erfüllt diese Bedingung (Ziffer 223 und 227), so dass sich eine vollständige Finanzierung aus allgemeinen Steuermitteln und Treibstoffzollgeldern nicht aufdrängt."

letzter Absatz: "Aus allem ergibt sich, dass eine teilweise Finanzierung der Eisenbahn-Alpentransversale durch die Mitbeanspruchung des Kapitalmarktes ein sinnvoller Weg darstellt und realisiert werden kann."

Begründung

Die Baukredite an die BLS und die Bauzinsen der SBB sind über die Finanzrechnung abzuwickeln, da es sich um Zahlungen an einen Dritten handelt. Deshalb erfolgt die Finanzierung teilweise auch über allgemeine Steuermittel. Zudem werden auch Treibstoffzollgelder eingesetzt.

Antrag 10: Der letzte Satz von Ziff. 232.1 (S. 91) ist durch den folgenden zu ersetzen: "Nicht näher geprüft hat der Bundesrat in diesem Zusammenhang den Rückkauf der BLS. Dieser wird nach Abschluss der Bauarbeiten zwecks optimaler Koordination des Betriebs anzustreben sein."

Entsprechend ist Bundesbeschluss B anzupassen (Verlängerung der Konzession nur bis Abschluss der Bauarbeiten).

Begründung

Wir bezweifeln, dass sich der heutige Status der BLS als Privatbahn nach Inbetriebnahme der NEAT noch rechtfertigen lässt. Die Frage des Rückkaufs durch den Bund wird ernsthaft zu prüfen sein, weshalb die Konzession nicht bis 2010 verlängert werden sollte.

Antrag 11: Der unter Ziff 241.21 (S.96/97) angegebene, aus Treibstoffzöllen finanzierbare Anteil von einem Viertel der gesamten Investitionssumme ist nicht nachvollziehbar und vertieft zu begründen.

Begründung

Es wird vorerst dargelegt (S. 96 Absatz 2 und 3), dass sich aus dem kombinierten Verkehr ein aus Treibstoffzollerträgen finanzierbarer Investitionsanteil von über 50 Prozent ergäbe und beim Autoverlad die gesamte anteilige Investitionssumme aus Treibstoffzollgeldern finanziert werden kann. Daraus lässt sich nicht der Schluss ziehen, dass ein Viertel der gesamten Investition aus Treibstoffzollerträgen finanzierbar wäre.

Um darüber Klarheit zu haben ist je Transversale in einer Tabelle

- der mutmassliche Anteil des abgeltungsberechtigten kombinierten Verkehrs und des Autoverlades am gesamten, die neuen Basisstrecken benützenden Verkehrs zu nennen (Güter- und Personenverkehr) und
- der Deckungsbeitrag an den Investitionskosten zu schätzen.

Der Finanzierungsanteil aus Treibstoffzöllen wird von verschiedener Seite kritisch beurteilt werden. Die Annahmen zur Festlegung des Anteils sind deshalb vertieft darzulegen.

Antrag 12: Der aus Treibstoffzollerträgen finanzierbare Investitionsanteil sei auf 25 Prozent festzulegen.

Begründung

Aufgrund überschlagsmässiger Berechnungen gelangen wir zum Schluss, dass bei der Gotthard-Transversale zwischen 20 bis 25 Prozent und beim Lötschberg-Tunnel (ohne Autoverladeanlagen) rund 30 Prozent der Investitionen aus Treibstoffzöllen

finanzierbar sind. Dabei sind wir beim Gotthard von der durch die Zulieferstrecken eingeschränkten Kapazität ausgegangen. Beim Lötschberg haben wir die Kapazität der Tunnelstrecke allein angenommen, da die Autoverladezüge nur auf dieser, nicht jedoch auf den Zubringerstrecken verkehren. Die Autoverladeanlagen selbst können zu 100 Prozent aus Treibstoffzollerträgen finanziert werden. Gesamthaft ergäbe sich somit folgender Investitionsanteil, der aus Treibstoffzöllen finanzierbar wäre:

Linie	Gesamtkosten in Mio Fr.	Anteil aus Treibstoffzöllen in Prozent	in Mio Fr.
Gotthard	7'100	20	1'420
Lötschberg (ohne Autoverl.)	2'680	30	804
Lötschberg (Autoverlad)	320	100	320
	_____	_____	_____
Total	10'100	25,19	2'544
	_____	_____	_____

Das EVED sieht indessen vor, die Hälfte des Lötschbergtunnels und die gesamte Autoverladeanlage durch Investitionsbeiträge in Form von Darlehen zu finanzieren, hingegen den Gotthard-Anteil nach Massgabe der späteren Kostenunterdeckung durch Betriebsbeiträge abzudecken. Somit würden während dem Bau rund 1'660 Mio oder rund 16 Prozent der "Rückstellung Strassenverkehr" belastet. Im Interesse einer stärkeren Belastung der Rückstellung schon während der Bauphase sind wir der Auffassung, dass der Investitionsanteil insgesamt auf rund 25 Prozent oder rund 2500 Millionen festzulegen ist. Eine frühzeitige, stärkere Belastung der Rückstellung zugunsten des kombinierten Verkehrs entspricht auch den

Zielen des Luftreinhaltekonzeptes (Verhinderung, dass die Strassenausgaben infolge eines Finanzierungsautomatismus weiterhin stark ansteigen).

Antrag 13: Das Kapitel 243 "Finanzierungsmodalitäten" (S. 98 ff.) sei wie folgt zu untergliedern:

" 243.1 Grundsätzliches

Um den Bahnen.....nicht bei der Bahn aufgeführt.

243.2 Leistungsauftrag SBB

Die SBB decken.....Nettozinsaufwand beim Bund.

243.3 Finanzierung BLS-Doppelspurausbau

Beim BLS-Doppelspurausbau.....entlasten (-) die Finanzrechnung.

243.4 Finanzierung der Alpentransversalen

Da die Bauvorhaben.....gesondert Antrag stellen.

243.5 Finanzierung des Autoverlades....."

Begründung

Eine klare Unterscheidung der verschiedenen Finanzierungsarten erhöht die Verständlichkeit für die vorgeschlagene Lösung. Sie ist zudem nicht mit "Darlehen zu Marktkonditionen" zu benennen, da diese auch ein Kennzeichen der Finanzierung beim SBB-Leistungsauftrag sind.

Antrag 14: Unter Ziff 243. 1, 1. Absatz (S. 98) ist der Satz "*Eine Ausnahme bilden nicht aktivierbare Kosten.*" zu streichen.

Begründung

Die Ausgaben von 10,1 Milliarden für die Alpentransversalen enthalten unseres Wissens nur aktivierbare Kosten. Bei einem derartigen Neubau dürften kaum "nicht aktivierbare Kosten" anfallen. Wie die Zinsen und die Projektierungskosten dürften auch Kosten für später wieder abzubrechende Bauprovisionen (Werkstrassen, Werkleitungen) als Erstellungskosten des Werkes angesehen werden. Es kann den Bahnen überlassen werden, ob sie geringfügige Kosten direkt abschreiben wollen. Eine spezielle Erwähnung ist nicht nötig, weil sich die Finanzierung derartiger nicht aktivierbarer Ausgaben über Defizitdeckungsbeiträge bzw Infrastrukturleistungen des Bundes nach der geltenden Gesetzgebung regelt. Im Gegenteil könnte der Satz unberechtigte Hoffnungen bei den Bahnen erwecken, grössere Teile des Werkes als "nicht aktivierbar" zu interpretieren und zur Entlastung ihrer Bilanzen dem Bund zuzuweisen. Allerdings würden im Fall der BLS die Kantone an den nicht-aktivierbaren Kosten partizipieren, sodass anzunehmen ist, dass die BLS ohnehin von dieser Möglichkeit kaum Gebrauch machen dürfte.

Antrag 15: Ziff 243.11, 2. Absatz, ist wie folgt zu ergänzen:

"Die Unternehmungserfolgsrechnungen der SBB und BLS werden demnach während der Bauphase nicht mit Zinsen für die Bauvorhaben belastet. Ihre Kapitalschuld wird sich dagegen in ihren Bilanzen um die Baukredite und Bauzinse erhöhen. Diese werden in der Regel beim Abschluss betriebsfähiger Etappen

anteilmässig zu Darlehen zusammengefasst. In der Betriebsphase wird der Bund (-) gemäss Leistungsauftrag die volle Zinszahlung und Amortisation der Darlehen fordern."

Begründung

Es ist zu erwähnen, dass sich in der Bauphase die Belastung nicht auf die Unternehmungserfolgsrechnung (also auf die "Defizite" bzw Abgeltungen) der Bahnen auswirken wird. Ein Hinweis auf die Konsolidierung der Baukredite und Bauzinsen in Darlehen ist angebracht. Zu präzisieren ist auch, dass der Bund in der Betriebsphase nicht nur die Verzinsung sondern auch die Rückzahlung (Amortisation) der Darlehen fordern wird.

Antrag 16: Ziff 243.12 Titel und Absatz 2 (S. 100) sei wie folgt zu ergänzen:

"243.12 Finanzierung des Autoverlades und des Huckepackverkehrs aus Treibstoffzollerträgen

.....

Die Bahnen finanzieren die Rückzahlungen aus den Verkehrserträgen des Autoverlades und des Huckepackverkehrs sowie der Abgeltung der ungedeckten Kosten. Die Abgeltung....keine volle Deckung der Investitionskosten des Autoverlades und des Huckepackverkehrs ergeben, vermindert sich per Saldo die Rückstellung."

Begründung

Anpassung an unseren Antrag 10. Bei einem Investitionsanteil von einem Viertel werden auch die auf den Huckepackverkehr zurückzuführenden Investitionsanteile betroffen.

Antrag 17: Ziff 243.14 (S. 102) ist wie folgt anzupassen:

"...sowie der Beginn der Zinszahlung und Amortisation....nur dies macht die Gewährung der Baukredite an die SBB (-) über die Kapitalrechnung möglich. Infolge der

Begründung

Die Verzinsung erfolgt von Anbeginn, aufgeschoben wird einzig die Zinszahlung. Es werden nur die Baukredite an die SBB über die Kapitalrechnung gewährt, wobei die Verzinsung auch bei den SBB die Finanzrechnung belastet.

Antrag 18: Ziff 243.3 (S.102f) ist wie folgt anzupassen:

"Bei Infrastrukturvorhaben oder anderen Investitionen umfasst der entsprechende Verpflichtungskredit (-) die gesamten voraussehbaren Kosten....Das heisst, die Gesamtkosten der Alpentransversalen Gotthard und Lötschberg sind zwar in einem Gesamtkredit.....Die Tranchen sind so zu bemessen, dass konkrete Teilstücke oder Projektierungsvorhaben umfassen....

Ausserhalb des Gesamtkredites liegen die Investitionen zur Aufwertung der Simplonlinie und zum Einbezug der Ostschweiz. Dazu müssten weitere Verpflichtungskredite verlangt werden, soweit Vorhaben geringeren Umfangs nicht im Rahmen bestehender Investitionsbudgets der SBB verwirklicht werden können."

Begründung

Vorerst ist festzuhalten, dass Verpflichtungskredite nicht nur "in der Regel" sondern immer die gesamten Ausgaben zu umfassen haben. Die erste Tranche wird nicht den Bau ein konkretes Teilstück betreffen, sondern die Projektierung

allgemein. Es ist eindeutig festzuhalten, dass der Gesamtkredit sich auf die Alpentransversalen Gotthard und Lötschberg und nicht auf die flankierenden Massnahmen in der Ostschweiz und in der Westschweiz bezieht. Erweiterungen bedürfen deshalb eines neuen Verpflichtungskredites und nicht eines Zusatzkredites bzw einer weiteren Tranche. Kleinere Vorhaben, wie die unter Ziff 213.1 erwähnten Streckenanpassungen inkl. des Neubaus der Linie Salgesch - Leuk benötigen keinen neuen Verpflichtungskredit, weil sie entweder schon im VK "Bahn 2000" enthalten oder im Rahmen der Investitionspläne und -volumen der SBB realisiert werden können.

Antrag 19: Unter Ziff 311 (S. 104 f) sind folgende Aenderungen vorzunehmen:

Absatz 1 streichen.

Absatz 2: "Die Investitionsausgaben der SBB werden vom Bund im Rahmen des Tresoreriepools über die Kapitalrechnung und - soweit zweckfinanzierte Treibstoffzollerträge eingesetzt werden - über die Finanzrechnung getragen. Insgesamt benötigen die SBB inklusive Teuerung rund 10 Milliarden. Davon sind rund 8 Milliarden über die Kapitalrechnung und rund 2 Milliarden oder gegen 150 Millionen jährlich aus Treibstoffzollerträgen über die Finanzrechnung aufzubringen. Für die Finanzrechnung des Bundes bedeutsam sind zudem die bevorzusten Bauzinsen, die sich bis Bauende auf 2,2 Milliarden oder rund 150 Millionen Franken jährlich belaufen dürften."

Absatz 4 ist wie folgt zu ergänzen: "(-) Durch die beiden Bahnen ergibt sich eine mittlere Belastung der Finanzrechnung während der Bauzeit von rund 800 Millionen Franken jährlich und insgesamt von rund 9,2 Milliarden. In diesem Umfang werden andere Bundesausgaben gekürzt oder Steuern erhöht werden müssen. Soweit dies nicht gelingt, sind entweder

Steuereinnahmen zu erhöhen oder muss eine zusätzliche Verschuldung in Kauf genommen werden. Insgesamt wird der Bund inklusive Teuerung von 3 Prozent und Bauzinsen rund 17,2 Milliarden für die Alpentransversalen finanzieren müssen. Die angegebenen Beträge bewegen sich in einer Schätzgenauigkeit von -10/+30 bis 40 Prozent (Ziffer 221)."

Begründung

Der erste Abschnitt ist insofern unpräzise als die SBB und die BLS, wie sich aus dem nachfolgenden Text ergibt, nicht 10,1 Milliarden, sondern 17,2 Milliarden werden finanzieren müssen. Die korrigierte Aussage sollte deshalb nach den Ausführungen zu den Bauaufwendungen der beiden Bahnen im 4. Absatz aufgeführt werden. Der Bund wird nicht "in einer Sonderrechnung" Mittel zur Verfügung stellen. Die Sonderrechnung dient einzig der Darstellung des Finanzierungsstandes bzw der Erfolge in der Betriebsphase. Die Eidgenossenschaft wird die Finanzierung auch zulasten ihrer allgemeinen Mittel vornehmen müssen. Da dazu Ausführungen bereits an anderer Stelle erfolgen, kann auf Korrekturen im 1. Abschnitt verzichtet und dieser ganz gestrichen werden.

Im zweiten Abschnitt haben wir die Auswirkungen aufgenommen, die sich aus unserem Antrag 10 ergeben. Die Aeufnung und Entnahme aus Rückstellungen ist über die Finanzrechnung vorzunehmen, sodass der aus zweckfinanzierten Treibstoffzollerträgen finanzierte Teil der SBB ebenfalls über die Finanzrechnung abzuwickeln ist.

Die möglichen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und die Bundesfinanzpolitik sind im 4. Abschnitt zu erwähnen. Ein ähnlicher Vermerk wurde auch in der Botschaft "Bahn 2000" aufgenommen.

Antrag 20: Die Erläuterungen zu Artikel 12 des Bundesbeschlusses C (Ziff 631, S. 121) ist durch folgende Formulierung zu ersetzen:

Die eidg. Räte sollen den Verpflichtungskredit für die gesamten Baukredite beider Transversalen festlegen und ihn tranchenweise auf Grund besonderer Botschaften freigeben. Der Verpflichtungskredit und die einzelnen Tranchen haben die Form eines Gesamtkredites. Der Gesamtkredit fasst mehrere, von den eidg. Räten einzeln spezifizierte Verpflichtungskredite, vorliegend Objektkredite, zusammen (Art. 25 Abs. 5 Finanzhaushaltsverordnung, SR 611.01). Die Höhe der Objektkredite wird im Beschluss der eidg. Räte festgelegt, wobei der Bundesrat ermächtigt ist, zwischen den einzelnen Objektkrediten geringfügige Verschiebungen vorzunehmen. Er soll ebenfalls zuständig sein, die Objektkredite und damit auch den gesamten Verpflichtungskredit der ausgewiesenen Teuerung und den Bauzinsen anzupassen. Mit der Anforderung einer neuen Gesamtkredit-Tranche wird er jeweils über den aktuellen Stand unter Einschluss der Teuerung und der Bauzinsen orientieren. Die Gesamtkredit-Tranchen beziehen sich auf Projektierungsarbeiten oder Bauetappen, die für sich allein in Betrieb genommen werden können.

Die Objektkredite betreffen Streckenabschnitte und Anlagen der BLS und SBB und weisen den Finanzierungsanteil aus den zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen aus.

Begründung

Infolge der Bedeutung des Kredites sind die kreditrechtlichen Grundlagen gemäss Finanzhaushaltsgesetz genauer zu erläutern, weshalb wir unseren Vorschlag aus der Aemterkonsultation erneuern.

Antrag 21: Die Erläuterung zu Artikel 1 des Bundesbeschlusses über den Gesamtkredit (Beschluss C, Ziff 633, S 123 f) ist wie folgt zu fassen:

Artikel 1

Die Verpflichtungssumme des gesamten Werkes wird von den eidg. Räten nach den Grundsätzen von Artikel 12 Alpen-transit-Beschluss (Beschluss A) bestimmt. Die Projektierung hat sich auf diesen Betrag auszurichten. Verpflichtungen können durch Bundesrat und Verwaltung gestützt darauf noch nicht eingegangen werden. Die Objektkredite sind im Anhang aufgelistet.

Artikel 2

Mit der Gesamtkredit-Tranche werden der Bundesrat und die Verwaltung ermächtigt, Baukredite bis zum angegebenen Höchstbetrag auf den einzelnen Objekten zu gewähren. Die Konditionen der Baukredite bestimmen sich nach den Grundsätzen von Artikel 10 Alpen-transit-Beschluss (Beschluss A) und der gestützt darauf zu treffenden Vereinbarung. Die erste Tranche betrifft Projektierungsarbeiten und Bauvorbereitungen.

Artikel 3

In diesem Artikel wird der aus Treibstoffzollerträgen finanzierbare Anteil festgelegt. Der Anteil BLS von 40 Prozent ist der gerundete Durchschnittsanteil des Tunnels (30 Prozent) und der Autoverlade-Anlagen (100 Prozent).

Begründung

Infolge der Bedeutung des Kredites drängt sich eine nähere Erläuterung auf, weshalb wir unseren Vorschlag aus der Aemterkonsultation erneuern.

Antrag 22: Bundesbeschluss A, Art. 5, Simplonlinie, ist wie folgt zu fassen:

"Der Bund wirkt auf eine Verbindung der Simplonlinie mit dem französischen Hochleistungsnetz hin."

Begründung

Die Verbindung der Simplonlinie mit dem französischen Hochleistungsnetz ist im Interesse der künftigen Flexibilität nicht zu konkret zu bezeichnen.

Antrag 23: Der Bundesbeschluss C ist gemäss Anhang zu fassen.

Begründung

Wie wir bereits an anderer Stelle dargelegt haben, umfasst der Verpflichtungskredit abschliessend die Baukredite für die Alpentransversalen Gotthard und Lötschberg. Ergänzungen sind mit einem neuen Verpflichtungskredit anzufordern, soweit sie nicht in ordentlichen Investitionsvorhaben der Bahnen oder bestehenden Verpflichtungskrediten (Bahn 2000) eingeschlossen werden können. Deshalb ist sowohl der Vorbehalt unter Art. 1 Abs. 1 wie der Verweis auf den "Projektierungsstand 1989" zu streichen.

Im Vergleich zur Aemterkonsultation wird nun eine erste Tranche ausschliesslich für Projektierungs- und Bauvorbereitungs-, nicht jedoch für eigentliche Bauarbeiten vorgesehen. Da es wohl schwierig sein dürfte, die Projektierungsarbeiten auf die einzelnen Objekte aufzuteilen, schlagen wir vor, ein Objektkredit je Bahn für die Projektierung vorzusehen.

Den Anteil aus Treibstoffzöllen haben wir auf unsere Ausführungen unter Antrag 10 abgestimmt. Sollte der Bundesrat keinen Anteil für die SBB vorsehen, würde der Verweis unter Art. 3 entfallen. Der Anteil BLS ist der gewogene Durchschnitt aus dem Anteil Autoverlad (100 Prozent) und Tunnel (30 Prozent).

Den Anhang haben wir nach Empfänger gegliedert und die Objekte zu besserer Uebersichtlichkeit numeriert. Die einzelnen Objektkredite sind im Verhältnis zu den neu ausgeschiedenen Projektierungskosten (rund 7 Prozent) zu kürzen.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

SLU

Stich

[Faint, illegible text from bleed-through of the reverse side of the page]

Anhang

Bundesbeschluss CArt 1

Das im Anhang enthaltene Bauprogramm der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale im Umfang von 10,1 Milliarden Franken (Preisstand (-) Oktober 1989) wird bewilligt.

(-)

Art. 2

Die erste Gesamtkredittranche im Umfang von 700 Millionen Franken wird bewilligt und auf folgende Objekte aufgeteilt:

1 Schweizerische Bundesbahnen

11	Projektbereinigung und Bauvorbereitung	490 Mio
----	--	---------

2 Berner Alpenbahngesellschaft
Bern - Lötschberg - Simplon

21	Projektbereinigung und Bauvorbereitung	210 Mio
----	--	---------

Art. 3

Die Ausgaben der SBB werden zu 20 Prozent, diejenigen der BLS zu 40 Prozent aus zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen gedeckt.

Art. 4

.....

Anhang zum Bundesbeschluss über den Gesamtkredit.....Bauprogramm (Objektliste) der schweizerischen Eisenbahn-
Alpentransversale (Gotthard, Lötschberg),

Objekt	Mio Franken
1 Schweizerische Bundesbahnen, SBB (Gotthard)	
11 Projektbereinigung und Bauvorbereitung	490
12 Arth-Goldau - Kantonsgrenze SZ/UR	600
13	
Total SBB	7'100
2 Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, BLS (Lötschberg)	
21 Projektbereinigung und Bauvorbereitung	210
22 Zufahrtsstrecke Nord	112
23	
Total BLS	3'000
Total Preisstand (-) Oktober 1989	10'100

Antrag 2: Präzisierung der 3003 Bern, 15. Mai 1990

Die Kapazitäten am Lötschberg belaufen sich tatsächlich auf 350 Züge. Die Kapazität wird aber durch den Querschnitt bei Reichenbach auf 300 Züge begrenzt.

An den Bundesrat

Wir schlagen folgende Neuformulierung vor:

Wie beim Gotthard liegt die Kapazität des Basistunnels bei 100 Zügen und diejenige der Bergstrecke bei 250 Zügen pro Tag und beide Richtungen zusammen. Bedingt durch die Zu- und Abfahrtsstrecken im Norden beträgt die Kapazität am Lötschberg Tunnel aber nur 100 Züge.

Botschaft zum Alpen transit-Beschluss

Davon können täglich bis zu 137 Autozüge angeboten werden. Hinzukommen 6 Züge für die Bedürfnisse des regionalen Güterverkehrs.

Stellungnahme

Die Kapazität des Simplontunnels Brig - Iselle von 1980 bis 1990 wird auf 100 Züge pro Tag und beide Richtungen zusammen festgelegt. Dies ist im Einklang mit dem Mitbericht des EFD vom 15. Mai 1990, auch wenn für den Lausanne-Italien-Verkehr noch 50 Züge hinzukommen.

1. Wir sind mit den Anträgen des EFD teilweise einverstanden.
2. Antrag 1: Nennung flankierender Massnahmen im Strassenbereich

Wie wir bereits in unserer Stellungnahme zum Mitbericht des EDI festgestellt haben, wollen wir die Strassenverkehrskreise nicht unnötigerweise in eine gegnerische Position zu diesem Beschluss drängen. Wir sind auch überzeugt, dass der bisherige Text deutlich genug die Bereitschaft zu flankierenden Massnahmen zum Ausdruck bringt.

Antrag 1 ist demzufolge abzulehnen.

3. Antrag 2: Präzisierung der Kapazitäten des Lötschberg

Die Kapazitäten am Lötschberg belaufen sich tatsächlich auf 550 Züge. Die Kapazität wird aber durch den Querschnitt bei Reichenbach auf 300 Züge begrenzt.

Wir schlagen folgende Neuformulierung vor:

Wie beim Gotthard liegt die Kapazität des Basistunnels bei 300 Zügen und diejenige der Bergstrecke bei 250 Zügen pro Tag und beide Richtungen zusammen. Bedingt durch die Zulaufstrecken im Norden beträgt die Kapazität am Lötschberg nach Inbetriebnahme des Basistunnels aber nur 300 Züge. Davon können täglich bis zu 132 Autozüge angeboten werden. Hinzu kommen 6 Züge für die Bedürfnisse des regionalen Güterverkehrs.

Die Kapazität des Simplontunnels Brig - Iselle von 220 Zügen wird nicht ausgeschöpft, auch wenn für den Lausanne-Italien-Verkehr noch 58 Züge hinzukommen.

4. Antrag 3: Wirtschaftlichkeitsstudien für die Ostschweizer Begehren

Nach unserem Dafürhalten bilden die Wirtschaftlichkeitsstudien einen Teilaspekt der Zweckmässigkeitsprüfungen. Darum haben wir auf die explizite Erwähnung von Wirtschaftlichkeitsstudien verzichtet.

Wir beantragen deshalb Ablehnung dieses Antrages.

5. Antrag 4: Zufahrt aus der Ostschweiz

Wir sind damit einverstanden, dass man nur von einer Zufahrtsstrecke aus dem Raum des Zürichsees in die Zentralschweiz spricht.

6. Antrag 5: Verzicht auf erweiterte BAHN 2000

Wir sind damit einverstanden, im Zusammenhang der BT-Linie noch nicht von einer erweiterten BAHN 2000 zu sprechen.

7. Antrag 6: Graphische Darstellung der Schätzungsgenauigkeit der Kosten

Wir sind mit dem gestellten Antrag einverstanden.

8. Antrag 7: Umformulierung der Finanzierungsmöglichkeiten

Wir sind mit dem Antrag einverstanden.

9. Antrag 8: Umformulierung der Kriterien für die Fremdfinanzierung

Wir sind mit dem Antrag einverstanden.

10. Antrag 9: Präzisierungen zur Beanspruchung des Kapital-
marktes

Wir sind mit den beiden Aenderungen auf Seite 94 und 95 einverstanden.

11. Antrag 10: Hinweis auf den Rückkauf der BLS

Wir sind mit dem EFD einverstanden, dass nach Abschluss der Bauarbeiten am Gotthard und Lötschberg der Rückkauf der BLS erneut zur Diskussion gestellt werden muss. Wir wollen aber die kommende Bauphase nicht unnötig erschweren und belasten. Zudem erachten wir es auch als sachlich richtig, wenn zwei Bauherren ans Werk gehen und die Aufgaben aufgeteilt werden.

Aus diesen Gründen lehnen wir diesen Antrag ab.

12. Antrag 11: Begründung des finanzierbaren Anteils aus
Treibstoffzöllen

Die Begründung des finanzierbaren Anteils aus Treibstoffzöllen ist schwierig, weil man die Eigenwirtschaftlichkeit des kombinierten Verkehrs in 20 Jahren kaum konkret abschätzen kann. Abgeltungsberechtigt im heutigen Sinne ist die rollende Landstrasse und der unbegleitete kombinierte Verkehr. Nach den hypothetisch aufgeführten Verteilungen der Güterverkehre am Gotthard und am Lötschberg ergibt dies 260 von 550 Zügen der Gesamtkapazität, die abgeltungsberechtigt sind. Abgeltungsberechtigt ist auch der Autoverlad mitsamt den entsprechenden Einrichtungen.

Um den politischen Balanceakt in diesem Bereich nicht zu gefährden, haben wir auf die Darlegung einer Tabelle verzichtet

Wir lehnen deshalb diesen Antrag ab.

und die Form der verbalen Umschreibung gewählt. Wir bitten diesbezüglich um Verständnis.

Deshalb beantragen wir, diesen Antrag abzulehnen.

13. Antrag 12: Festlegung des Treibstoffzollanteils auf 25 Prozent

Auf Seite 96 haben wir den förderungsfähigen Anteil auf einen Viertel veranschlagt. Eine solche Lösung dürfte politisch tragfähig sein. Deshalb können wir uns dem Antrag anschliessen, den Betrag auf genau 25 Prozent zu beziffern.

In diesem Sinne stimmen wir dem Antrag zu.

14. Antrag 13: Untergliederung der Finanzierungsmodalitäten

Wir sind mit einer stärkeren Gliederung des Kapitels 243.1 "Grundsätzliches" einverstanden.

15. Antrag 14: Streichung des Satzes: Eine Ausnahme bilden nicht aktivierbare Kosten

Die Aufführung dieser Ausnahme auf Seite 98, letzter Abschnitt, entspricht der bisherigen Rechtslage und ständigen Praxis. Sie wird im Zusammenhang mit dem BLS-Doppelspurausbau und dem Leistungsauftrag SBB angewendet. Die Bahnen hatten weitergehende Vorstellungen, indem sie wünschten, dass sie das Werk nach Inbetriebnahme lediglich zum dannzumaligen kommerziellen Wert übernehmen sollten. Diese weitergehende Formulierung haben wir den Bahnen gegenüber abgelehnt, halten es aber für richtig, wenn man an der bisherigen Praxis anknüpft.

Wir lehnen deshalb diesen Antrag ab.

16. Antrag 15: Ergänzung zur Darlehensfinanzierung

Wir stimmen diesem Antrag zu.

17. Antrag 16: Erweiterung um den kombinierten Verkehr

Bei diesem Antrag handelt es sich um eine Ergänzung des Kapitels 243.12.

Wir sind mit diesem Antrag einverstanden, wollen aber vom kombinierten und nicht vom Huckepack-Verkehr sprechen.

18. Antrag 17: Verzinsung der Baukredite für die SBB über die Finanzrechnung

Im kleinen Mitberichtsverfahren ist uns in Aussicht gestellt worden, dass sowohl die Gewährung der Baukredite wie die Zinszahlung an die SBB über die Kapitalrechnung erfolge. Wir sind deshalb erstaunt über Ihre heutige Formulierung. Konsequenz ist, dass die jährliche Belastung über die Finanzrechnung entsprechend ansteigt. Um aber keine übergebürlichen Sonderwünsche anzumelden,

stimmen wir auch diesem Antrag zu.

19. Antrag 18: Präzisierung zu den Verpflichtungskrediten

Wir sind mit diesem Antrag einverstanden.

20. Antrag 19: Zusätzliche Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen

Das EFD beantragt, auch die Zinsaufwendungen in Zahlen auszuweisen und den jährlichen Anteil aus Treibstoffzollerträgen über die Finanzrechnung darzustellen. Mit dem jährlichen Ausweis von 150 Mio Franken aus Treibstoffzollerträgen können wir uns einverstanden erklären, hingegen meinen wir, zusätzliche Daten würden nur zu einer Verkomplizierung beitragen.

Wir beantragen Ihnen deshalb folgende Neuformulierung:

Für die Finanzrechnung des Bundes bedeutsam sind die bevorzusten Bauzinsen, die sich bis Bauende auf 2,2 Mrd oder rund 150 Mio Franken jährlich belaufen dürften. Hinzu kommen rund 150 Mio Franken, die ebenfalls jährlich aus Treibstoffzollerträgen über die Finanzrechnung aufzubringen sind. Antrag 11 haben wir auf eine detailliertere Darlegung des Treibstoffzollertrages verzichtet. Daraus können wir den Gesamthaft ergibt sich damit für beide Bahnen eine mittlere Belastung der Finanzrechnung während der Bauzeit von rund 800 Mio Franken jährlich.

Das EFD beantragt zudem, das Problem der Kompensationen oder von Steuererhöhungen anzusprechen. Es spricht aber auch von einer zusätzlichen Verschuldung, die in Kauf genommen werden müsse. Wir haben an sich Verständnis für diese Hinweise, glauben aber, dass der Botschaftstext ausreichend genug Gründe für eine Fremdfinanzierung dieser Bauvorhaben dargelegt hat. Insofern betrachten wir diese Ausführungen des EFD auch ein Stück weit als widersprüchlich.

Deshalb lehnen wir diesen Teil des Antrages ab.

Wir lehnen deshalb diesen Antrag ab.

21. Antrag 20: Präzisierung der Erläuterungen zu Artikel 12
des Bundesbeschlusses A

Das EFD beantragt eine Erläuterung der kreditrechtlichen Grundlagen gemäss Finanzhaushaltgesetz. Wir betrachten die Ausführungen als gar detailliert,

opponieren diesem Antrag aber nicht.

22. Antrag 21: Erläuterungen zu den Artikeln des Bundes-
beschlusses C

Das EFD beantragt detailliertere Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des Beschlusses C. Wir betrachten das nicht unbedingt als nötig, opponieren aber nicht. Einzig zu Artikel 3 können wir keine Zustimmung geben. Gemäss unseren Ausführungen zu Antrag 11 haben wir auf eine detailliertere Darlegung des Treibstoffzollanteiles verzichtet. Darum können wir den Erläuterungen von Artikel 3 auch nicht zustimmen.

Wir sind mit dem Antrag teilweise einverstanden.

23. Antrag 22: Verbindung der Simplonlinie

Das EFD beantragt eine etwas offene Formulierung mit Blick auf die Aufwertung der Simplonlinie. Angesichts der im Botschaftstext ausgeführten Darlegungen erachten wir es als unumgänglich, in Artikel 5 das Anliegen konkret auszuformulieren. Wir gehen dabei auch davon aus, dass ungeachtet der Vorlieben für einzelne TGV-Strecken es nach wie vor erste Priorität der Westschweizer Kantone ist, am Ausbau der Strecke Genf - Mâcon festzuhalten.

Wir lehnen deshalb diesen Antrag ab.

24. Antrag 23: Formulierung des Bundesbeschlusses C gemäss Anhang

Wir betrachten den Bundesbeschluss C zusammen mit dem Anhang ausreichend formuliert. Die in der ersten Gesamtkredittranche vorgesehenen Projektierungskosten werden wir bei der nächsten Tranche selbstredend in Abzug bringen.

Wir lehnen diesen Antrag ab.

Commentaire

Wir danken für die umfangreiche Nachprüfung des EFD, legen aber nach wie vor Wert darauf, die Botschaft rasch zu bereinigen, damit in der kommenden Juni-Session die parlamentarischen Arbeiten aufgenommen werden können.

1. Nous comprenons bien que le crédit demandé est destiné aux nouvelles lignes du Gothard et du Lötschberg. Mais ces deux nouvelles lignes s'inscrivent, selon la décision du Conseil fédéral de mai 1989, dans un concept plus large passant par le développement de la Suisse orientale. Or, il nous semble que ces deux éléments devraient être plus largement traités en faveur d'une seule transversale Nord-Sud.
2. Que ce soit dans le contexte de la jonction transitoire de 40 tonnes ou dans celui de la jonction permanente de 70 tonnes du Lötschberg, le tunnel du Simplon est appelé à jouer un rôle important dans le trafic combiné dès lors que, lui aussi, traverse les Alpes. Dans cette mesure, l'importance que le Conseil fédéral attache à ce tunnel devrait à notre avis être soulignée plus dans le message lui-même que dans l'annexe A.
3. Dans l'optique des efforts déployés par la Confédération en vue du rattachement de la ligne du Simplon à celle du TGV Sud-Est à Genève, il nous paraît de la première importance que les travaux envisagés sur cette ligne, tant dans le contexte de Rail 2000 que dans le cadre de mesures séparées, soient plus détaillés et revêtent plus de substance. A défaut d'être convaincu, il s'agit au moins de se montrer plus convaincant vis-à-vis de nos partenaires français et italiens.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi
Adolf Ogi

DIPARTIMENTO FEDERALE
DELL'ECONOMIA PUBBLICA

J.-P. Delamare
J.-P. Delamare



EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA
 DEPARTAMENT FEDERAL DA L'ECONOMIA PUBLICA

171.3



Berne, le 14 mai 1990

Au Conseil fédéralMessage concernant la nouvelle transversale alpineCo-rapport

à la proposition du DFTCE du 1er mai 1990.

Nous sommes d'accord avec la proposition.

Nous pensons toutefois que les commentaires relatifs à l'amélioration de la ligne du Simplon devraient être un peu plus étoffés pour trois raisons.

1. Nous comprenons bien que le crédit demandé est destiné aux nouvelles lignes du Gothard et du Lötschberg. Mais ces deux nouvelles lignes s'inscrivent, selon la décision du Conseil fédéral de mai 1989, dans un concept plus large passant par le développement de la ligne du Simplon et une liaison vers la Suisse orientale. Or, il nous semble que la place réservée dans le message à ces deux éléments devrait être plus large, sauf à les faire passer pour des alibis en faveur d'une seule transversale Nord-Sud.
2. Que ce soit dans le contexte de la solution transitoire de rechange au corridor des 40 tonnes ou dans celui de la nouvelle ligne du Lötschberg, le tunnel du Simplon est appelé à jouer un rôle important dans le trafic combiné dès lors que, lui aussi, traverse les Alpes. Dans cette mesure, l'importance que le Conseil fédéral attache à ce tunnel devrait à notre avis être soulignée plus dans le message lui-même que dans l'annexe 4.
3. Dans l'optique des efforts déployés par la Confédération en vue du rattachement de la ligne du Simplon à celle du TGV Sud-Est à Genève, il nous paraît de la première importance que les travaux envisagés sur cette ligne, tant dans le contexte de Rail 2000 que dans le cadre de mesures séparées, soient plus détaillés et revêtent plus de substance. A défaut d'être convaincu, il s'agit au moins de se montrer plus convaincant vis-à-vis de nos partenaires français et italiens

DEPARTEMENT FEDERAL
 DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE

J.-P. Delamuraz

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 15. Mai 1990

An den Bundesrat

1. Schlussfolgerung:

aufgrund des Mitberichtes des EVD ändern wir unseren Antrag
 vom 1. Mai 1990 wie folgt:

Botschaft zum Alpentransit-Beschluss

Stellungnahme

zum Mitbericht des EVD vom 14. Mai 1990

1. Wir sind mit den im Mitbericht des EVD beantragten Änderungen aus den unten angeführten Gründen einverstanden.

2. Begründung:

Die Wichtigkeit der Simplonlinie wird von uns in keiner Weise in Frage gestellt. Die meisten der auf den Seiten 17, 22, 44 und 58 - 60 erwähnten Ausbaumassnahmen werden unabhängig vom Entscheid über die neue Eisenbahn-Alpentransversale gefördert, bzw. in die Wege geleitet. Das Parlament hat darüber nicht mehr, oder nicht im Rahmen des Bundesbeschlusses über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale zu beschliessen.

Deshalb ist den Vorhaben auf der Achse Burgund - Genfersee - Brig in der Botschaft nicht wesentlich mehr Platz eingeräumt

worden als den Plänen zur Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardroute.

Wir sind jedoch durchaus bereit, die Ausführungen über die Simplonlinie detaillierter zu fassen.

3. Schlussfolgerung:

Aufgrund des Mitberichtes des EVD ändern wir unseren Antrag vom 1. Mai 1990 wie folgt:

Botschaft: Ziffer 213 (neuer Text im Kasten)

213 Aufwertung der Simplon-Achse

Die Simplonlinie verbindet Paris mit Mailand; die Fahrzeit beträgt heute 7 Stunden. Die Gesamtfahrzeit zwischen zwei europäisch bedeutsamen Wirtschaftsmetropolen und zwischen der Schweiz und diesen ist damit zu langsam. Ziel muss daher eine wirksame Reduktion der Fahrzeit, verbunden mit einem verbesserten Anschluss der Westschweiz an das französische TGV-Netz, sein.

213.1 Ausbau Lausanne - Mailand

Der Ausbau der Achse Genf - Lausanne - Simplon - Mailand ist im Gange. Teils im Rahmen von BAHN 2000, teils zusätzlich, sind im Programm für den schweizerischen Abschnitt die folgenden Objekte enthalten:

Genf - Lausanne: Ausbau des grössten Teils der Strecke für eine Geschwindigkeit von 160 km/h;

Villeneuve - Martigny: Ausbau des grössten Teils der Strecke für eine Geschwindigkeit von 140 km/h;

Martigny - Sion: Ausbau der Strecke für eine Geschwindigkeit von 200 km/h;

Sierre - Brig - Simplon - Iselle: Ausbau des grössten Teils der Strecke für eine Geschwindigkeit von 160 km/h;

Brig - Iselle: Aenderung der Fahrleitung, um den Transport von 4 m hohen Strassenfahrzeugen auf Niederflurwagen zu ermöglichen.

Auf dem italienischen Abschnitt der Simplonlinie sind die folgenden Ausbauten im Gange oder vorgesehen:

Iselle - Domodossola - Arona - Novara: Ausweitung der Tunnelprofile, um den Transport von 4 m hohen Strassenfahrzeugen auf Niederflurwagen zu ermöglichen (vgl. Anhang 4);

Domodossola: Bau des neuen Grenzrangierbahnhofes mit einer Kapazität von rund 12 Mio t. In Anbetracht der zunehmenden Zahl von durchlaufenden Zügen des kombinierten Verkehrs mit administrativer Behandlung der Güter in Inlandzollämtern (z.B. Terminal Novara) wird die Transportkapazität grösser sein;

Domodossola - Arona: Ausrüstung der Strecke mit modernstem Streckenblock zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit;

Domodossola - Omega - Novara: Ausbau der Einspurstrecke und insbesondere der Kreuzungsstellen.

Damit sind die wesentlichen Elemente für eine Verbesserung dieses Teils der Simplonlinie gesetzt. Wann sich daraus und wegen des wachsenden Nord-Süd-Verkehrs der Bau eines Simplon-Basistunnels aufdrängt, lässt sich heute nicht beantworten.

Arbeitsgruppe begleitet. Unser Land ist über die SMO, die Kan-Vorderhand genügt der Simplontunnel. Der Lausanne-Italien-Verkehr umfasst 58 Züge (vgl. Ziffer 212.4).

213.2 Anschluss an das französische TGV-Netz

Das langsamste Teilstück der Zufahrt zum Simplon liegt nicht in der Schweiz, sondern zwischen Genfersee und TGV-Sud-Est. Auf diesem Abschnitt muss heute der TGV seine Geschwindigkeit von rund 250 km/h drastisch reduzieren. Erste Ueberlegungen zeigen, dass mit einer Neubaustrecke von Genf durch den französischen Jura nach Mâcon eine attraktive Reisezeit von 2 1/4 Stunden nach Paris möglich wird. Und für Fahrten von Paris nach Mailand müssten noch 5 1/4 bis 5 3/4 Stunden angesetzt werden.

Von allen in Frage kommenden Juraquerungen bringt diese Verbindung die grössten Vorteile. Sie bündelt die Verkehre Paris - Westschweiz, Paris - Italien und Deutschschweiz - Lyon - Südfrankreich auf einer Achse und ermöglicht den Stundentakt im TGV-Verkehr Genfersee - Paris und Genfersee - Lyon (allenfalls mit Umsteigen in Mâcon). Vorteile ergeben sich ferner durch eine schnellere Städteverbindung Genf - Lyon (Halbierung der heutigen Fahrzeit), durch die Verbindung der Flughäfen Cointrin und Satolas in knapp einer Stunde. Im Zusammenhang mit den geplanten TGV Provence - Côte d'Azur und TGV Languedoc - Roussillon werden zwischen Genf und Barcelona Fahrzeiten von weniger als 4 Stunden möglich.

Damit könnte die Schweiz ihre einzige Ost-West-Achse auch im Westen verstärken (vgl. Ziffer 132.12). Schliesslich erweist sich eine Neubaustrecke zwischen Genf und Mâcon als richtig, unbesehen davon, welche TGV-Linien in Frankreich neu realisiert werden.

Eine entsprechende Planungsstudie für die Verbindung Genf - Mâcon ist in Auftrag gegeben worden. Die erforderlichen Arbeiten werden von einer gemischten französisch-schweizerischen Arbeitsgruppe begleitet. Unser Land ist über die SBB, die Kantone Genf, Waadt und Wallis sowie das Bundesamt für Verkehr

finanziell daran beteiligt. Die Kosten der Neubaustrecke sind noch nicht abschätzbar.

Konkrete Beschlüsse sind erst im Anschluss an die eingeleiteten Vorarbeiten zu treffen. Sie bedingen unter Umständen einen Staatsvertrag mit Frankreich. In der Zwischenzeit verfolgt der Bundesrat die Entwicklung aufmerksam. Immerhin könnte die Variante Paris - Mont-Cenis - Turin - Mailand mit einem allfälligen Anschluss von Genf über Chambéry die Simplon-Achse konkurrenzieren und die Standortgunst der Westschweiz beeinträchtigen. Eine ähnliche Wirkung hat unter Umständen die Variante Rhin-Rhône, vor allem wenn Prioritäten im Streckenausbau gesetzt werden, das heisst Genf- Mâcon sich nicht realisieren lässt. Im übrigen birgt die Variante Rhin-Rhône möglicherweise Umfahrungsrisiken für die Westschweiz in sich.

Französischer Text

Message: chiffre 213 (nouveau texte encadré)

213 - Mise en valeur de l'axe du Simplon
La ligne du Simplon relie Paris à Milan; la durée de ce trajet est actuellement de 7 heures. Le temps qu'il faut pour aller de l'une de ces métropoles économiques très importantes sur le continent à l'autre, ou pour les rallier depuis la Suisse est trop long. Il faut donc le réduire notablement et, par la même occasion, améliorer la jonction de la Suisse romande au réseau TGV français.

213.1 Amélioration de la ligne Lausanne - Milan

La modernisation de l'axe Genève - Lausanne - Simplon - Milan est en cours. Les améliorations suivantes figurent dans le programme concernant le tronçon suisse, soit au titre de RAIL 2000, soit au titre de travaux supplémentaires:

Genève - Lausanne: aménagement de la majeure partie de la ligne pour une vitesse de 160 km/h;

Villeneuve - Martigny: aménagement de la majeure partie de la ligne pour une vitesse de 140 km/h;

Martigny - Sion: aménagement de la ligne pour une vitesse de 200 km/h;

Sierre - Brigue - Simplon - Iselle: aménagement de la majeure partie de la ligne pour une vitesse de 160 km/h;

Brigue - Iselle: modification de la ligne de contact pour permettre le transport, sur des wagons à planchers surbaissés, des véhicules routiers de 4 m de hauteur.

Sur la partie italienne de la ligne du Simplon, les travaux suivants sont en cours ou prévus:

Iselle - Domodossola - Arona - Novare: élargissement des profils des tunnels pour permettre le transport, sur des wagons à planchers surbaissés, des véhicules routiers de 4 m de hauteur (cf. annexe 4);

Domodossola: construction d'une gare de triage ayant une capacité d'environ 12 millions de tonnes. Etant donné que pour un nombre croissant de convois du trafic combiné, les opérations administratives (dédouanement des marchandises) se font dans des bureaux de douane intérieurs (p.ex. terminal de Novare), la capacité de transport sera plus grande.

Domodossola - Arona: installation d'un bloc de ligne en vue d'accroître la capacité;

Domodossola - Omegna - Novare: amélioration de la ligne à voie unique, notamment des croisements.

- 7 -

Les principaux éléments sont donc réunis pour améliorer cette partie de la ligne du Simplon. On ne peut pas encore savoir si et quand l'accroissement du trafic nord-sud nécessitera la construction d'un tunnel de base au Simplon.

La capacité du tunnel actuel du Simplon est suffisante pour le moment. Le trafic entre Lausanne et l'Italie porte sur 58 trains (cf. chiffre 212.4).

213.2 Raccordement au réseau TGV français

Le tronçon le plus lent de l'accès au Simplon ne se trouve pas en Suisse, mais entre le Bassin lémanique et le TGV Sud-Est. Sur cette section, le TGV doit réduire considérablement sa vitesse d'environ 250 km/h. Les premiers examens montrent qu'un nouveau tronçon Genève - Mâcon via le Jura français permettra de rallier Paris en un temps intéressant, à savoir 2h1/4. Il faudrait donc 5h1/4 à 5h3/4 pour aller de Paris à Milan.

Parmi toutes les traversées du Jura entrant en ligne de compte, cette liaison apporte les plus grands avantages. Elle concentre sur un axe les trafics Paris - Suisse romande, Paris - Italie et Suisse alémanique - Lyon - Sud de la France et permet d'introduire la cadence horaire dans le trafic TGV sur les liaisons Bassin lémanique - Paris et Bassin lémanique - Lyon (aux heures creuses, éventuellement avec un changement de train à Mâcon). Il en résulte en outre une liaison plus rapide entre Genève - Lyon (diminution de moitié du temps de parcours), ainsi qu'une liaison en une heure à peine entre les aéroports de Cointrin et de Satolas. La réalisation des TGV projetés "Provence - Côte d'Azur" et "Languedoc - Roussillon" permettrait de joindre Genève à Barcelone en moins de 4 heures.

Cela étant, la Suisse pourrait également renforcer à l'ouest son seul axe est-ouest (cf. chiffre 132.12). Enfin, une nouvelle ligne entre Genève et Mâcon s'avère judicieux, quelles que soient les nouvelles lignes TGV réalisées en France.

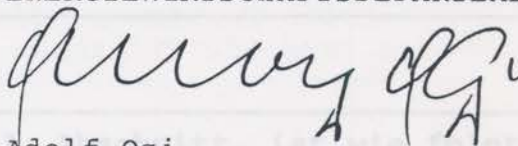
EIDGENÖSSISCHES FINANZ- DEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

Une étude de projet a été attribuée pour la liaison Genève - Mâcon. Les travaux nécessaires sont suivis par un groupe de travail franco-suisse. Notre pays y participe financièrement par le biais des CFF, des cantons de Genève, Vaud et Valais, ainsi que par l'entremise de l'Office fédéral des transports. Les coûts du nouveau tronçon ne peuvent pas encore être estimés.

Des décisions concrètes ne pourront être prises qu'après les travaux préparatoires mis en oeuvre. Elles nécessiteront éventuellement un traité avec la France. Dans l'intervalle, le Conseil fédéral reste attentif à l'évolution de la situation. La variante Paris - Mont-Cenis - Turin - Milan, avec un raccordement éventuel de Genève via Chambéry, concurrencerait l'axe du Simplon et porterait atteinte à l'accessibilité de la Suisse romande. La variante Rhin-Rhône pourrait avoir le même effet, surtout si l'on fixe des priorités dans l'extension des lignes et qu'on ne réalise pas le tronçon Genève - Mâcon. Par ailleurs, la variante Rhin-Rhône pourrait entraîner le contournement de la Suisse romande.

Antrag 1: Tabelle 3 auf Seite 66 ist mit einer Zahlenreihe unvollständig bearbeitet und ...
 von 3 Prozent pro Jahr zu ergä...

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
 ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT


 Adolf Ogi

Antrag 2: Ziffer III (S. 106), ...
 zu fassen:

Wesentlich ergibt sich damit für beide Bahnen eine mittlere Belastung der Finanzrechnung während der Bauzeit von rund 200 Millionen Franken jährlich bzw. von insgesamt rund 6 Milliarden Franken (Kostenstand Oktober 1989). Einschliesslich Zinseszins und einer angenommenen Verzinsung von 3 Prozent wird der Bund über die Finanz- und Kapitalrechnung insgesamt rund 17,2 Milliarden Franken für die Alpentransversalen aufbringen müssen. Die angegebenen Beträge bewegen sich in einer Schätzungsgenauigkeit von -10/+30 - 40 Prozent (Ziffer III)*.



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, den 22. Mai 1990

An den Bundesrat

Botschaft über den Alpentransit-Beschluss

Mitbericht

zum ergänzenden Antrag des EVED vom 18. Mai 1990

- I. Wie den Ausführungen des EVED zu entnehmen ist, konnte über die Frage der **Kostendarstellung** keine Einigung erzielt werden. Wir wiederholen deshalb unsere Anträge:

Antrag 1: Tabelle 3 auf Seite 66 ist mit einer Zahlenreihe einschliesslich Bauzinsen und einer angenommenen Teuerung von 3 Prozent pro Jahr zu ergänzen.

Antrag 2: Ziffer 311 (S. 106), 3. Abschnitt, ist wie folgt zu fassen:

"Gesamthaft ergibt sich damit für beide Bahnen eine mittlere Belastung der Finanzrechnung während der Bauzeit von rund 500 Millionen Franken jährlich bzw. von insgesamt rund 6 Milliarden Franken (Kostenstand Oktober 1989). Einschliesslich Bauzinsen und einer angenommenen Teuerung von 3 Prozent wird der Bund über die Finanz- und Kapitalrechnung insgesamt rund 17,2 Milliarden Franken für die Alpentransversalen aufbringen müssen. Die angegebenen Beträge bewegen sich in einer Schätzungsgenauigkeit von -10/+30 - 40 Prozent (Ziffer 221)".

Begründung:

Das EVED anerkennt zwar, dass eine umfassende Kostendarstellung erwünscht ist, befürchtet aber eine zahlenmässige Verunsicherung. Wir teilen diese Bedenken nicht. Im Gegenteil dürfte es dem Zahlenverständnis dienen, wenn nicht nur eine hypothetische Zahl, nämlich die blossen Baukosten, Stand Oktober 1989, aufgeführt werden, sondern ebenso sehr ein Hinweis auf die effektiven, nominellen Ausgaben für die Bauwerke, so wie sie den Kapitalmarkt und die Rechnung des Bundes belasten dürften. - Kostentransparenz ist übrigens ein zentrales Anliegen des Finanzhaushaltgesetzes. In den Artikeln 25 (Bemessung der Verpflichtungskredite) und 7 (Bemessung der Zahlungskredite) wird sie bewusst gefordert.

II. In einem Punkte ist das Ergebnis der Bereinigung auf Aemterstufe unpräzise wiedergegeben.

Antrag 3: Ziffer 311 (S. 106, 1. Abschnitt, letzter Satz ("Die bevorschussten Bauzinse dürften sich ... ") ist zu streichen und durch die folgende Formulierung zu ersetzen:

"Für die Rechnung des Bundes bedeutsam sind zudem die bevorschussten Bauzinsen, die sich bis Bauende auf 2,2 Milliarden oder rund 150 Millionen Franken jährlich belaufen dürften".

Begründung:

Der Hinweis, dass die bevorschussten Bauzinsen der Kapitalrechnung belastet werden, ist zu unpräzise. Immerhin fallen die Bauzinsen als Folge der zusätzlichen Verschuldung des



3003 Bern, 22. Mai 1990

An den Bundesrat

Botschaft über den Alpentransit-Beschluss

Stellungnahme

zum Mitbericht des EFD vom 22. Mai 1990.

Antrag 1 und 2 : Darstellung der Baukosten inkl. Teuerung
 und Bauzinsen

Wir müssen an unserem Standpunkt festhalten, wie er in unserem Begleitschreiben vom 18. Mai 1990 dargelegt ist. Wir schaffen damit nur Verwirrung, zumal wir ja nur einen Kredit von 10,1 Milliarden Franken anfordern. Zudem haben wir in der Botschaft ausgesagt, wie die 10,1 Milliarden Franken zu verstehen sind und dass sie sich auf den Preis- und Projektierungsstand 1989 beziehen. In Ziffer 311 ist überdies für SBB und BLS ausgeführt, wie viel die Teuerung und die Bauzinsen ausmachen. Schliesslich fehlen in einer Reihe von vergleichbaren Botschaften solche Hinweise, so bei Bahn 2000, beim Vereinatunnel, bei Militärprojekten usw.

Wir beantragen Ablehnung dieser Anträge.

Antrag 3 : Verbuchung Bauzinsen

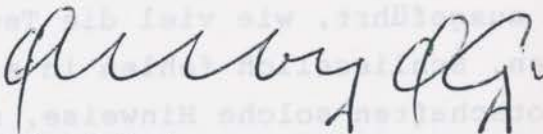
Wir sind damit einverstanden, dass der letzte Satz von Ziffer 311, 1. Absatz gemäss Antrag EFD formuliert wird. Dagegen bildete es einen festen Bestandteil der Abmachung EFD - EVED, dass die Bauzinsen über die Kapitalrechnung verbucht werden. Um spätere Missverständnisse und Auseinandersetzungen zu vermeiden, legen wir Wert darauf, dass diese Abmachung in der Botschaft festgehalten wird.

Wir stellen zu Antrag 3 folgenden Gegenantrag :

Antrag 3 : Fassung EFD: (Für die Rechnung des Bundes bedeutsam sind zudem die bevorschussten Bauzinsen, die sich bis Bauende auf 2,2 Milliarden oder rund 150 Millionen Franken jährlich belaufen dürften.)

Dazu folgenden Satz :
Diese werden über die Kapitalrechnung verbucht.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Wir beantragen Ablehnung dieser Anfrage.

15. Mai 1990

EVED

15. Mai 1990

Die so konfliktlos gelagerte Lösung wie die Eisenbahn-Alpen-
transversale verlangt eine umfassende Begleitung durch flächendeckende
Maassnahmen, und zwar im verkehrspolitischen wie im technischer
Blickwinkel.

141 Verkehrspolitische Massnahmen

Im Rahmen der freien Verkehrsmittel im öffentlichen Verkehr und des
in Bestreben, die Verkehrsprobleme in der Art zu bewältigen, zählt der
Eisenbahn-Alpentransversale zusammen mit BAHN 2000, die Fertigstellung
des Nationalstrassennetzes und die Bewältigung der Probleme im Agglomerationsverkehr
zu den schwerkewichtigen und stufenweise realisierbaren Aufgaben
Kräfte des Bundes übersteigen.

Bei diesen Aufgaben muss der Wille zur Koordination unter den
Verkehrsträgern in Vordergrund stehen. Dabei gilt das Luftreinhaltekonzept¹⁾,
nach dem insbesondere auf den Weiterausbau des beschlossenen Nationalstrassennetzes
zu verzichten ist. Darum sind die Anstrengungen darauf auszurichten, dass die
geplante Bahninfrastruktur tatsächlich genutzt wird und eine stärkere
Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Strasse auf die Bahn gelingt.
Diesbezüglich bildet die beschlossene Übergangslösung (Ziffer 13.2 und Anhang 4),
die ab den Jahren 1993 und 1994 bereitsteht, ein eigentliches Testfeld.
Sollte die Umlagerung misslingen, wird der Bundesrat entsprechende rechtliche
Grundlagen in Erwägung ziehen.

Die Umlagerung hängt auch mit dem Preisverhältnis zwischen
Schiene und Strasse zusammen. Das grosse Verkehrswachstum im
Güterverkehr ist teilweise dem gesunkenen Preisniveau der letz-

1) BBL 1986 III 247

Synoptische Darstellung der Anträge
zur Botschaft zum Alpentransit-Beschluss

zuhanden der Bundesratssitzung vom 16. Mai 1990

Der Bundesrat hat die Botschaft des Bundesrates zum Alpentransit-Beschluss
angenommen.

EP 1. Antrag 1: Neubau flankierender Massnahmen im Strassen-
bereich

Wie wir bereits in unserer Stellungnahme zum Mitbericht des
BBI festgestellt haben, wollen wir die Strassenverkehrskreise
nicht unzulässigerweise in eine gegnerische Position zu diesem
Beschluss drängen. Wir sind auch überzeugt, dass der bisherige
Text deutlich genug die Bereitschaft zu flankierenden
Massnahmen zum Ausdruck bringt.

Antrag 1 ist demzufolge abzulehnen.

Edy Trouve formule de
compromis (p. 31 "Nationalstrassen")

Ein so langfristig angelegtes Bauwerk wie eine Eisenbahn-Alpen-transversale verlangt eine umfassende Begleitung durch flankierende Massnahmen, und zwar in verkehrspolitischer wie in bahn-technischer Hinsicht.

141 Verkehrspolitische Massnahmen

Im Rahmen der freien Verkehrsmittelwahl, der Förderung des öffentlichen Verkehrs und des kombinierten Verkehrs, aber auch im Bestreben, die Verkehrsprobleme nach eigener schweizerischer Art zu bewältigen, zählt der Bundesrat den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale zusammen mit BAHN 2000, die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und die Bewältigung der Probleme im Agglomerationsverkehr zu den schwergewichtigen und stufenweise realisierbaren Aufgaben. Weitere Projekte würden die Kräfte des Bundes übersteigen.

Bei diesen Aufgaben muss der Wille zur Koordination unter den Verkehrsträgern im Vordergrund stehen. Dabei gilt das Luftreinhaltekonzept¹⁾, nach dem insbesondere auf den Weiterausbau des beschlossenen Nationalstrassennetzes zu verzichten ist. Darum sind die Anstrengungen darauf auszurichten, dass die geplante Bahninfrastruktur tatsächlich genutzt wird und eine stärkere Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Strasse auf die Bahn gelingt. Diesbezüglich bildet die beschlossene Uebergangslösung (Ziffer 132.3 und Anhang 4), die ab den Jahren 1993 und 1994 bereitstehen wird, ein eigentliches Testfeld. Sollte die Umlagerung misslingen, wird der Bundesrat entsprechende rechtliche Grundlagen in Erwägung ziehen.

Die Umlagerung hängt auch mit dem Preisverhältnis zwischen Schiene und Strasse zusammen. Das grosse Verkehrswachstum im Güterverkehr ist teilweise dem gesunkenen Preisniveau der letz-

1) BBl 1986 III 269

Der ausdrückliche Verzicht auf einen Ausbau der N 1 oder N 2 als der Hauptverkehrsachsen der Schweiz als Aussage der Botschaft zum Alpentransit wäre politisch unklug. Diese Aussage würde unnötig eine starke Gegnerschaft zum Alpentransit-Projekt schaffen. Zudem ist der sachliche Bezug zwischen Alpentransit und N 1 fraglich. Die Aussagen in unserem Botschaftsentwurf (allgemeiner Bezug auf das Luftreinhaltekonzept) genügen (S. 34/35).

Der Mitbericht EDI ist bezüglich Ausbau Nationalstrassennetz abzulehnen.

EFD 2. Antrag 1: Nennung flankierender Massnahmen im Strassenbereich

Wie wir bereits in unserer Stellungnahme zum Mitbericht des EDI festgestellt haben, wollen wir die Strassenverkehrskreise nicht unnötigerweise in eine gegnerische Position zu diesem Beschluss drängen. Wir sind auch überzeugt, dass der bisherige Text deutlich genug die Bereitschaft zu flankierenden Massnahmen zum Ausdruck bringt.

Antrag 1 ist demzufolge abzulehnen.

EDM Trouve formule de compromis (p. 31 "Nationalstrassen")

über kürzer. Darum ist zuerst der Basistunnel am Gotthard in Angriff zu nehmen.

211.3 Kapazitäten

Die Kapazität des Gotthard-Basistunnels liegt bei 300 Zügen (beide Richtungen zusammen) pro Tag. Diejenige der Bergstrecke beträgt bis 250 Züge. Dies ergibt eine gesamthafte Kapazität am Gotthard von bis zu 550 Zügen.

Die Zufahrtsstrecken unmittelbar nördlich von Arth-Goldau können 400 Züge aufnehmen. Die Abflussmenge südlich von Bellinzona beträgt 100 Züge auf der Langenseelinie über Luino und 300 Züge über Chiasso.

Insgesamt liegt die Kapazität der Basis- und der Berglinie zusammen etwa ein Drittel höher als die Aufnahmefähigkeit der Zufahrtslinien nördlich von Arth-Goldau und im Südtessin. Dies ist im Hinblick auf weitere und spätere Ausbauten der Zufahrtslinien bedeutsam.

211.4 Betriebskonzept

Über das Fahrplanangebot nach Eröffnung des Basistunnels sind heute keine verbindlichen Aussagen möglich. Entscheidend wird die dannzumalige Nachfrage sein. Das wahrscheinlichste Betriebskonzept präsentiert sich aber wie folgt.

211.41 Reiseverkehr

Nach Eröffnung der Gotthard-Basislinie betragen die Fahrzeiten der Eurocity-Züge von Basel über Luzern nach Mailand 3 Std. 10 Min. und von Zürich nach Mailand 2 Std. 35 Min. Heute beträgt die kürzeste Reisezeit von Basel nach Mailand 5 Std. 17 Min.

Zwischen Basel und Mailand besteht tagsüber stündlich eine Eurocity-/Intercity-Verbindung. Der EC/IC-Studentakt zwischen

EFD

3. Antrag 2: Präzisierung der Kapazitäten des Lötschberg

Die Kapazitäten am Lötschberg belaufen sich tatsächlich auf 550 Züge. Die Kapazität wird aber durch den Querschnitt bei Reichenbach auf 300 Züge begrenzt.

Wir schlagen folgende Neuformulierung vor:

Wie beim Gotthard liegt die Kapazität des Basistunnels bei 300 Zügen und diejenige der Bergstrecke bei 250 Zügen pro Tag und beide Richtungen zusammen. Bedingt durch die Zulaufstrecken im Norden beträgt die Kapazität am Lötschberg nach Inbetriebnahme des Basistunnels aber nur 300 Züge. Davon können täglich bis zu 132 Autozüge angeboten werden. Hinzu kommen 6 Züge für die Bedürfnisse des regionalen Güterverkehrs.

Die Kapazität des Simplontunnels Brig - Iselle von 200 Zügen wird nicht ausgeschöpft, auch wenn für den Lausanne-Italien-Verkehr noch 58 Züge hinzukommen.

fähigkeit, die für die aus dem Nationalstrassennetz gestrichene Rawil-Verbindung ermittelt worden ist.

213 Aufwertung der Simplon-Achse

Die Simplonlinie verbindet Paris über Genf mit Mailand. Ihre Fahrzeit beträgt heute 7 Stunden. Die Gesamtfahrzeit zwischen zwei europäisch bedeutsamen Wirtschaftsmetropolen und zwischen der Schweiz und diesen ist damit zu langsam. Ziel muss daher eine wirksame Reduktion der Fahrzeit, verbunden mit einem verbesserten Anschluss der Westschweiz an das französische TGV-Netz, sein.

213.1 Ausbau Lausanne - Mailand

Der Ausbau der Achse Genf - Lausanne - Mailand ist im Gange. Im Bau befindet sich der Rangierbahnhof Domodossola II, im Ausbau ist auch die Strecke Domodossola - Mailand. Zu BAHN 2000 gehören der Streckenausbau Lausanne - Genf und der Neubau der Linie Salgesch - Leuk. Zusätzlich zu diesen Massnahmen soll die Geschwindigkeit auf der Linie Martinach - Sitten auf 200 km/h erhöht werden. Im Rahmen der Uebergangslösung (Anhang 4) sollen im weiteren der Simplontunnel und die Südrampe für den Transport von Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4 m passierbar gemacht werden. Die entsprechenden Studien und die nötige Bereitschaft sowohl schweizerischer- wie italienischerseits liegen vor. Kapazitätsmässig genügt der Simplontunnel vorderhand. Der Lausanne-Italien-Verkehr umfasst 58 Züge (vgl. Ziffer 212.4).

Damit sind die wesentlichen Elemente für eine Verbesserung dieses Teils der Simplonlinie gesetzt. Wann sich daraus und wegen des wachsenden Nord-Süd-Verkehres der Bau eines Simplon-Basistunnels aufdrängt, lässt sich heute nicht beantworten.

Der Ausbau der Achse Genf - Lausanne - Simplon - Mailand ist im Gange. Teils im Rahmen von BAHN 2000, teils zusätzlich, sind im Programm für den schweizerischen Abschnitt die folgenden Objekte enthalten:

Genf - Lausanne: Ausbau des grössten Teils der Strecke für eine Geschwindigkeit von 160 km/h;

Villeneuve - Martigny: Ausbau des grössten Teils der Strecke für eine Geschwindigkeit von 140 km/h;

der Strecke für eine Geschwindigkeit von 160 km/h;

Brig - Iselle: Aenderung der Fahrleitung, um den Transport von 4 m hohen Strassenfahrzeugen auf Niederflurwagen zu ermöglichen.

Auf dem italienischen Abschnitt der Simplonlinie sind die folgenden Ausbauten im Gange oder vorgesehen:

Iselle - Domodossola - Arona - Novara: Ausweitung der Tunnelprofile, um den Transport von 4 m hohen Strassenfahrzeugen auf Niederflurwagen zu ermöglichen (vgl. Anhang 4);

Domodossola: Bau des neuen Grensrangierbahnhofes mit einer Kapazität von rund 12 Mio t. In Anbetracht der zunehmenden Zahl von durchlaufenden Zügen des kombinierten Verkehrs mit administrativer Behandlung der Güter in Inlandzollämtern (z.B. Terminal Novara) wird die Transportkapazität grösser sein;

Domodossola - Arona: Ausrüstung der Strecke mit modernstem Streckenblock zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit;

Domodossola - Omega - Novara: Ausbau der Einspurstrecke und insbesondere der Kreuzungsstellen.

Das langsamste Teilstück der über Genf führenden Zufahrt zum Simplon liegt nicht in der Schweiz, sondern zwischen Genfersee und TGV-Sud-Est. Auf diesem Abschnitt muss heute der TGV seine Geschwindigkeit von 250 km/h drastisch reduzieren. Erste Ueberlegungen zeigen, dass mit einer Neubaustrecke von Genf durch den französischen Jura nach Mâcon eine attraktive Reisezeit von 2 1/4 Stunden nach Paris möglich wird.

Auf diese Weise müssten für Fahrten von Paris nach Mailand noch 5 1/4 bis 5 3/4 Stunden angesetzt werden. Dank eines solchen neuen Teilstückes liessen sich zudem die Züge aus der Schweiz nach Südfrankreich und Spanien um bis zu 2 Stunden beschleunigen. Damit könnte die Schweiz ihre einzige Ost-West-Achse auch im Westen verstärken (vgl. Ziffer 132.12).

Eine entsprechende Planungsstudie ist in Auftrag gegeben worden. Die erforderlichen Arbeiten werden von einer gemischten französisch-schweizerischen Arbeitsgruppe begleitet. Unser Land ist über die SBB, die Kantone Genf, Waadt und Wallis sowie das Bundesamt für Verkehr finanziell daran beteiligt. Die Kosten der Neubaustrecke sind noch nicht abschätzbar.

Konkrete Beschlüsse sind erst im Anschluss an die eingeleiteten Vorarbeiten zu treffen. Sie bedingen unter Umständen einen Staatsvertrag mit Frankreich. In der Zwischenzeit verfolgt der Bundesrat die Entwicklung aufmerksam. Immerhin könnte die Variante Paris - Mont-Cenis - Turin - Mailand mit einem allfälligen Anschluss von Genf über Chambéry die Simplon-Achse konkurrenzieren und die Standortgunst der Westschweiz beeinträchtigen. Eine ähnliche Wirkung hat unter Umständen die Variante Rhin-Rhône, vor allem wenn Prioritäten im Streckenausbau gesetzt werden, das heisst Genf - Mâcon sich nicht realisieren lässt. Im übrigen birgt die Variante Rhin-Rhône möglicherweise Umfahrungsrisiken für die Westschweiz in sich. Ob diese durch Anschlüsse

1) SR 142.31. Insbesondere der Bau neuer Linien erfordert dieses Vorgehen. Vgl. dazu Ziffer 631, Artikel 8

Das langsamste Teilstück der Zufahrt zum Simplon liegt nicht in der Schweiz, sondern zwischen Genfersee und TGV-Sud-Est. Auf diesem Abschnitt muss heute der TGV seine Geschwindigkeit von rund 250 km/h drastisch reduzieren. Erste Ueberlegungen zeigen, dass mit einer Neubaustrecke von Genf durch den französischen Jura nach Mâcon eine attraktive Reisezeit von 2 1/4 Stunden nach Paris möglich wird. Und für Fahrten von Paris nach Mailand müssten noch 5 1/4 bis 5 3/4 Stunden angesetzt werden.

Von allen in Frage kommenden Juraquerungen bringt diese Verbindung die grössten Vorteile. Sie bündelt die Verkehre Paris - Westschweiz, Paris - Italien und Deutschschweiz - Lyon - Südfrankreich auf einer Achse und ermöglicht den Stundentakt im TGV-Verkehr Genfersee - Paris und Genfersee - Lyon (allenfalls mit Umsteigen in Mâcon). Vorteile ergeben sich ferner durch eine schnellere Städteverbindung Genf - Lyon (Halbierung der heutigen Fahrzeit), durch die Verbindung der Flughäfen Cointrin und Satolas in knapp einer Stunde. Im Zusammenhang mit den geplanten TGV Provence - Côte d'Azur und TGV Languedoc - Roussillon werden zwischen Genf und Barcelona Fahrzeiten von weniger als 4 Stunden möglich.

Damit könnte die Schweiz ihre einzige Ost-West-Achse auch im Westen verstärken (vgl. Ziffer 132.12). Schliesslich erweist sich eine Neubaustrecke zwischen Genf und Mâcon als richtig, unbesehen davon, welche TGV-Linien in Frankreich neu realisiert werden.

Eine entsprechende Planungsstudie für die Verbindung Genf - Mâcon ist in Auftrag gegeben worden. Die erforderlichen Arbeiten werden von einer gemischten französisch-schweizerischen Arbeitsgruppe begleitet. Unser Land ist über die SBB, die Kantone Genf, Waadt und Wallis sowie das Bundesamt für Verkehr

über Vallorbe vermieden werden können, lässt sich heute noch nicht abschätzen.

214 Einbezug der Ostschweiz

Verkehrsgeographisch steht die Ostschweiz im Ost-West-Verkehr vor einer ähnlichen Situation wie die Westschweiz mit der Simplonlinie. Konkret geht es um den Ausbau der Verbindung Spanien - Lyon - Genf - Bern - Zürich - St. Gallen - München - Salzburg - Wien und um deren Verknüpfung mit dem Gotthard (vgl. Ziffer 132.12).

Hinzu kommen Befürchtungen aus der Ostschweiz, der Autobahnbau im süddeutschen Raum könnte einen weiteren Strassenverkehrsstrom im St. Galler Rheintal und im Bündnerland auslösen. Eine entsprechende Studie untersucht dies seit anfangs 1990.

Aus diesen Gründen hat der Bundesrat Konzepte und Massnahmen zur Bearbeitung in Auftrag gegeben. Soweit Machbarkeitsstudien und Zweckmässigkeitsprüfungen günstige Ergebnisse zeitigen, wird der Bundesrat den eidgenössischen Räten einen Baubeschluss mit Verpflichtungskredit oder Zusatzkredit zu einer Gesamtkredittranche (Ziffer 243.3) nach Artikel 2 des SBB-Gesetzes¹⁾ unterbreiten.

214.1 Entwicklung einer Ostschweizer Spange mit internationalem Bezug

Die Ostschweizer Spange umfasst die Strecke Chur - St. Margrethen - Rorschach - Romanshorn - Kreuzlingen/Konstanz - Schaffhausen. Diese ist auf die folgenden internationalen Linien auszurichten:

- Zürich - St. Gallen - München
- Stuttgart - Konstanz/Kreuzlingen - Chur/St. Gallen

1) SR 742.31: Insbesondere der Bau neuer Linien erfordert dieses Vorgehen. Vgl. dazu Ziffer 631, Artikel 6

EFD

4. Antrag 3: Wirtschaftlichkeitsstudien für die Ostschweizer Begehren

Nach unserem Dafürhalten bilden die Wirtschaftlichkeitsstudien einen Teilaspekt der Zweckmässigkeitsprüfungen. Darum haben wir auf die explizite Erwähnung von Wirtschaftlichkeitsstudien verzichtet.

Wir beantragen deshalb Ablehnung dieses Antrages.

EJPD

2.1 Zu Ziffer 214 (Seite 60)

Wir sind mit dem gestellten neuen Formulierungsantrag einverstanden. Im Sinne der Darlegungen des EFD ist aber nicht von einem Zusatzkredit zu einer Gesamtkredittranche, sondern von einem Verpflichtungskredit zu sprechen.

Je nach prognostiziertem Verkehrsaufkommen und Ergebnis der Zweckmässigkeitsprüfung drängen sich Infrastrukturausbauten auf, so insbesondere eine durchgehende Doppelspur auf der St. Galler Rheintallinie (anstelle der vorgesehenen Doppelspurinseln gemäss BAHN 2000), Doppelspurinseln auf der Thurgauer Seelinie und Terminals für den Güterverkehr in Rielasingen, Wolfurt sowie allfälligen anderen Orten.

Für die internationalen Linien sucht der Bundesrat das Gespräch mit der Bundesrepublik Deutschland und mit Oesterreich, um Streckenverbesserungen auf deren Gebieten zu erreichen.

214.2 Zufahrt zum Gotthard

Die neue Gotthard-Basislinie beginnt im Raum Arth-Goldau. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mit BAHN 2000 die Strecke Zürich - Thalwil ebenfalls ausgebaut wird. In ihrem Bericht vom Juli 1989 über Stand und Planung der Arbeiten zu BAHN 2000 nehmen die SBB dabei eine doppelspurige Tunnellösung in Aussicht. Daher stellt sich die Frage, ob die neue Basislinie mit diesem Ausbau zu verknüpfen ist und gleichzeitig eine Zufahrt der Ostschweiz geschaffen werden soll.

Eine solche Verknüpfung kann mit einer neuen Zufahrtsstrecke aus dem Raum des oberen Zürichsees in die Zentralschweiz sowie einer neuen Strecke nach Arth-Goldau erfolgen. Die genaue Linienführung lässt sich erst aufgrund der in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie und einer Zweckmässigkeitsprüfung festlegen.

Mit der Bearbeitung einer solchen Zufahrt stellen sich Fragen der finanziellen Abgrenzung zwischen BAHN 2000 und der neuen Eisenbahn-Alpentransversale. Diese sind heute noch nicht zu beantworten.

EFD 5. Antrag 4: Zufahrt aus der Ostschweiz

Wir sind damit einverstanden, dass man nur von einer Zufahrtsstrecke aus dem Raum des Zürichsees in die Zentralschweiz spricht.

EJPD 2.2 Zufahrt zum Gotthard

Die Botschaft weist darauf hin, dass der Bundesrat Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben hat, um zu Vorschlägen einer verbesserten Zufahrt der Ostschweiz zum Gotthard zu gelangen. Die Machbarkeitsstudie prüft gegenwärtig eine Variante Satteltunnel, eine Variante Hirzeltunnel, eine weitere Variante Uetlibergtunnel sowie eine Variante Rossberg als Direktverbindung aus dem Raume Thalwil nach Arth-Goldau. Im heutigen Zeitpunkt ist es noch nicht möglich, klare Präferenzen festzulegen. Wir sind aber mit einer deutlicheren Formulierung einverstanden und schlagen folgende neue Fassung vor:

Eine solche Verknüpfung soll mit einer neuen Zufahrtsstrecke aus dem Raume des Zürichsees in die Zentralschweiz erfolgen. ...

214.3 Verbesserungen auf der BT/SBB-Linie

Die Linie der Bodensee-Toggenburgbahn und der SBB ist entsprechend ihrer Bedeutung als nationale Strecke im Sinn einer erweiterten BAHN 2000 zu verbessern.

214.4 Einbezug von Graubünden

Ein spezielles Problem im Zusammenhang mit dem Ostalpenbahnversprechen bildet die bündnerische Verkehrslage. Sie macht eine Option Graubünden nötig. Der Kanton Graubünden hat mit der Rhätischen Bahn (RhB) ein eigenes Eisenbahnnetz geschaffen, das in den nächsten Jahren wesentlich modernisiert und ausgebaut werden muss. Der Bundesrat ist gewillt, den Kanton dabei zu unterstützen, und zwar über die Rahmenkredite der Privatbahnen oder eine allfällige Sonderfinanzierung.

Im Übrigen wird der Option mit dem Bau des Vereinatunnels teilweise bereits Rechnung getragen¹⁾. Und auch die vorgesehene Zufahrt zum Gotthard und die Ostschweizer Spange bieten gewichtige Vorteile.

Ins Gewicht fällt auch die gegenüber dem Durchschnitt aller Kantone hohe finanzielle Verkehrslast von Graubünden. Der Bundesrat prüft zu diesem Zweck, ob die Beiträge an Kantone mit internationalen Alpenstrassen neu festgesetzt werden sollen²⁾.

22 Bewertung

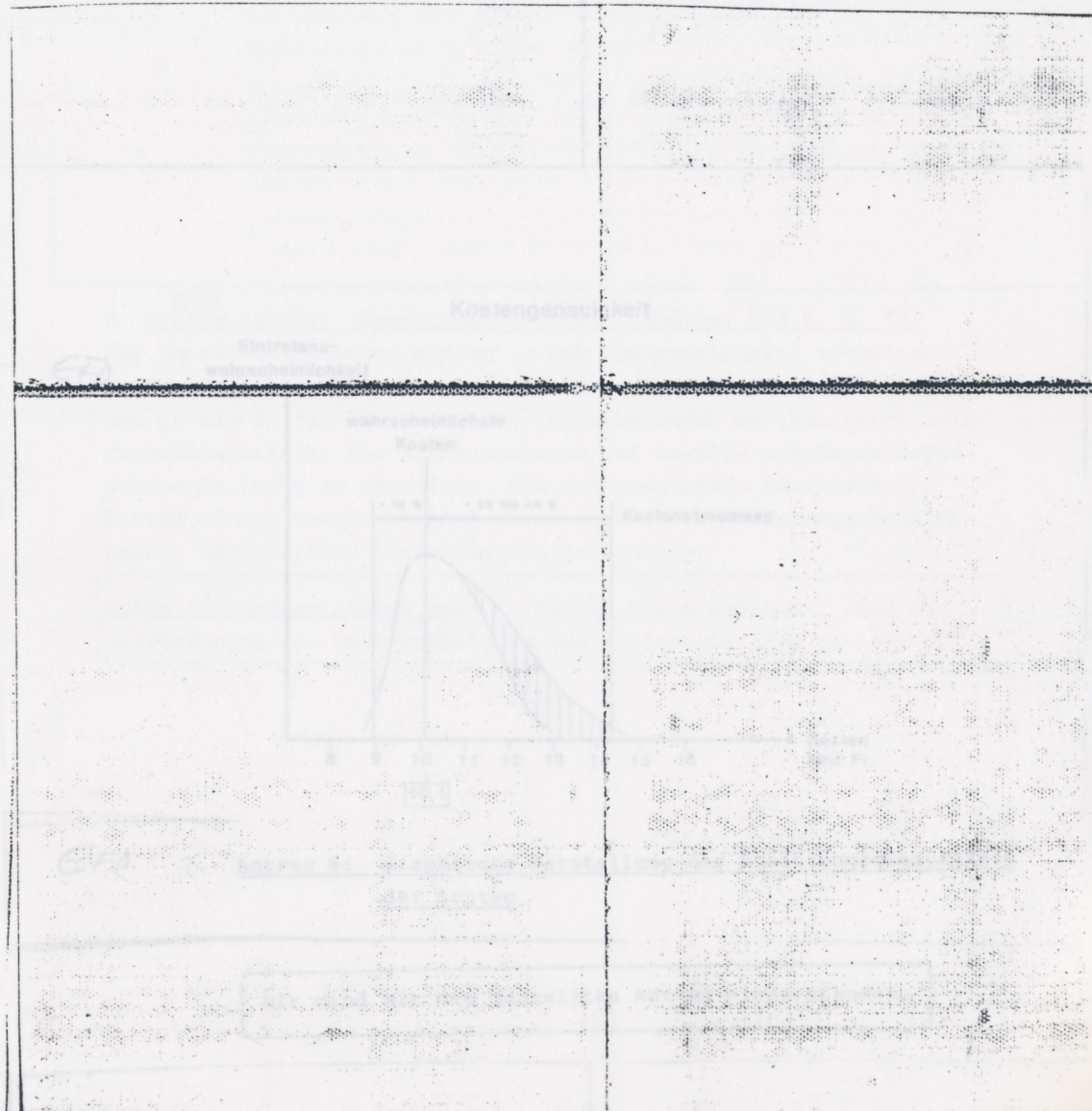
Das Konzept lässt sich materiell im Blick auf seine Kosten, in betriebswirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Hinsicht, aber auch in seinen regionalpolitischen und raumordnerischen

- 1) Der Bundesbeitrag für den Vereinatunnel beläuft sich auf 457 Mio Franken (Preisstand 1. Januar 1985) (BBl 1987 I 61)
- 2) Artikel 8 der Verordnung über die Verteilung der nicht werkgebundenen Treibstoffzollanteile vom 9. Dezember 1985 (SR 725.116.25)

EFD

6. Antrag 5: Verzicht auf erweiterte BAHN 2000

Wir sind damit einverstanden, im Zusammenhang der BT-Linie noch nicht von einer erweiterten BAHN 2000 zu sprechen.



Folgen, seiner finanziellen Verkraftbarkeit und seinen absehba-
ren Risiken und Chancen wie folgt bewerten.

221 **Kosten**

Die bisherigen Kostenberechnungen bezogen sich alle auf die ur-
sprünglichen Planungsfälle (Anhang 5, Ziffer 3). Massgeblich
dabei waren der Basisbericht und die Zweckmässigkeitsprüfung.
Die dort errechneten Kosten basieren auf Preisen vom April
1986. Für den Lötschberg liefert die generelle Studie vom Jahre
1989 die entsprechende Kostenermittlung bei einem Preisstand
1988. Für die Vorhaben in der Ostschweiz und an der Simplonlinie
liessen sich bis heute noch keine zuverlässigen Kosten errech-
nen.

Für die beiden Neubaustrecken am Gotthard und am Lötschberg er-
gaben sich aus diesem Datenmaterial erste Kostenschätzungen von
7,6 Mrd Franken (Preis- und Projektierungsstand 1986). Die
Kostenbeurteilung im heutigen Zeitpunkt lässt es aber als ratsam
erscheinen, wahrscheinliche Mehrkosten bereits jetzt in die Be-
rechnung miteinzubeziehen, so insbesondere für aufwendigere Tun-
nelbautechniken zur Reduktion der Bauzeit, bessere Arbeits- und
Sicherheitsbedingungen sowie möglicherweise veränderte Voraus-
setzungen bei der Bewältigung des Deponieproblems.

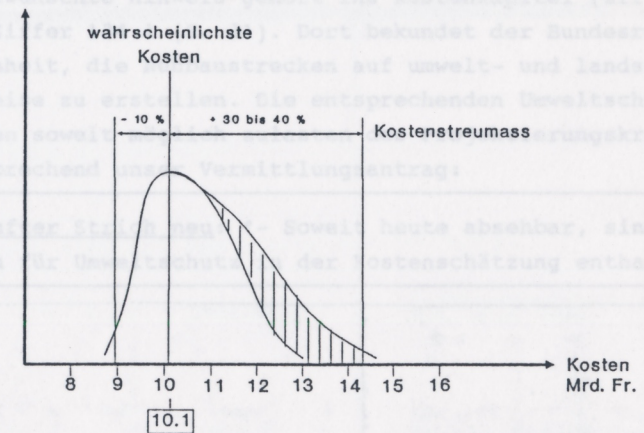
Daraus ergibt sich eine Kostenschätzung von 10,1 Mrd Franken
(Preis- und Projektierungsstand 1989, Tabelle 3). Sie gibt den
wahrscheinlichsten Wert der Baukosten aus heutiger Sicht wie-
der. Reserven sind darin nicht enthalten. Solche wären bei einem
derart hohen Betrag und angesichts der langen Baudauer auch
nicht zu verantworten.

Die Kostengenauigkeit liegt bei + 30 bis 40 Prozent / - 10 Pro-
zent. Das bedeutet folgendes: wenn die geologischen und bautech-
nischen Unwägbarkeiten allesamt ungünstig liegen, was höchst un-
wahrscheinlich scheint, könnten die Kosten um maximal 30 bis

Kostengenauigkeit

EFD

Eintretens-
wahrscheinlichkeit



EFD

7. Antrag 6: Graphische Darstellung der Schätzungsgenauigkeit der Kosten

Wir sind mit dem gestellten Antrag einverstanden.

Folgende Bereiche liegen innerhalb der Kostengenauigkeit:

- Tunnelbauten: Die bisherigen Studien basieren auf heute bekannten und wahrscheinlichen geologischen Verhältnissen. Wider Erwarten auftretende grössere geologische Problemzonen und nicht erkannte Störungen können Mehrausgaben verursachen.
- Seitenstollen bei den Basistunnel: Die Stollenquerschnitte sind möglicherweise zu vergrössern, wenn damit ein höherer Nutzwert im Bau- oder späteren Unterhaltskonzept erzielt werden kann.
- Zwei Einspurröhren: Bei den Basistunnel steht heute ein Doppelspurtunnel im Vordergrund. Sollte dies aus geologischen oder anderen Gründen nicht möglich sein, hätte die Konzeptänderung auf zwei Einspurröhren Mehrkosten von einem Drittel zur Folge.
- Wirtschaftliches Umfeld und Marktpreise: Erfahrungsgemäss ergeben sich aus dem wirtschaftlichen Umfeld bei mehrjährigen Investitionsvorhaben grössere Aenderungseinflüsse. Unsicherheiten bestehen sodann bei der Einschätzung der Marktpreise bei Grossbaustellen.

Die Vorhaben an der Simplonlinie und in der Ostschweiz gehören zwar zum Konzept der neuen Eisenbahn-Alpentransversale, ihre Kostenfolge ist aber nicht in Tabelle 3 enthalten. Sie zeigen jedoch die Entwicklungsfähigkeit des Konzeptes auf. In diesem Sinne bilden auch weitergehende Anliegen der von den Bauvorhaben betroffenen Kantone nicht Teil der errechneten Kosten.

Lediglich der Vollständigkeit halber sind schliesslich die teuerungsbedingten Mehrkosten ab 1989 und der während der ganzen Bauzeit erforderliche Kapitaldienst zu erwähnen (Ziffer 311).

ED1
2. Erster Antrag: "Umweltschutzkosten" (Kapitel 134.4 S. 33)

Die Umweltschutzkosten müssen in der Kostenschätzung enthalten sein. Der gewünschte Hinweis gehört ins Kostenkapitel (Ziffer 221) und in die Ziffer 134.1 (S. 31). Dort bekundet der Bundesrat seine Entschlossenheit, die Neubaustrecken auf umwelt- und landschaftschonende Weise zu erstellen. Die entsprechenden Umweltschutzkosten müssen soweit möglich zulasten des Projektierungskredites gehen. Entsprechend unser Vermittlungsantrag:

Seite 65 fünfter Strich neu: "- Soweit heute absehbar, sind die Aufwendungen für Umweltschutz in der Kostenschätzung enthalten."

tes ist deshalb darauf zu achten, dass die Verantwortungen nicht vermischt werden.

Mit dem Pflichtenheft der Kommission ist die Stellung des SBB-Verwaltungsrates in diesem Bereich zu überprüfen.

Im weiteren verlangen die Bauvorhaben eine eigene Projektorganisation. Es ist unerlässlich, dass sich die Bahnen im Blick darauf organisatorisch strukturieren. Zu denken ist beispielsweise an einen Delegierten oder ein viertes, von der Geschäftsführung losgelöstes Departement bei den SBB und an gleiche Verantwortlichkeiten bei der BLS. Der Bundesrat wird die Bahnen beauftragen, entsprechende organisatorische Änderungen auszuarbeiten und ihm zur Genehmigung zu unterbreiten. Bund und Bahnen können sich dabei auf Vorarbeiten von Prof. R. Fechtig (ETH) vom 16. Juni 1989 stützen.

Nicht näher geprüft hat der Bundesrat in diesem Zusammenhang den Rückkauf der BLS. Er geht davon aus, dass die Inangriffnahme der Bauvorhaben mit den gegebenen Strukturen und den dargelegten organisatorischen Vorkehrungen bewältigbar sind. Dies hat eine Konzessionserweiterung und -verlängerung für die BLS zur Folge.

232.2 Planungsorganisation Zwischenphase

Die Vertiefung der politischen Entscheidungsgrundlagen und der nahtlose Übergang des Unternehmens auf die Bahnen verlangen für die Planungsorganisationen eine Zwischenphase. Darin sind auch die betroffenen Kantone und Fachstellen des Bundes zu integrieren, damit berechnete regionale und sachliche Anliegen frühzeitig und angemessen berücksichtigt werden können. Die Führung des Gesamtprojektes erfolgt vorderhand durch eine verwaltungsinterne Gruppe Gesamtkoordination unter Führung des Bundesamtes für Verkehr (BAV), der zwei Projektleitungen und Achsprojektleitungen für den Gotthard und den Lötschberg zugeordnet sind. Behördendelegationen aus den betroffenen Kantonen begleiten die Achsprojektleitungen.

EFD

11. Antrag 10: Hinweis auf den Rückkauf der BLS

Wir sind mit dem EFD einverstanden, dass nach Abschluss der Bauarbeiten am Gotthard und Lötschberg der Rückkauf der BLS erneut zur Diskussion gestellt werden muss. Wir wollen aber die kommende Bauphase nicht unnötig erschweren und belasten. Zudem erachten wir es auch als sachlich richtig, wenn zwei Bauherren ans Werk gehen und die Aufgaben aufgeteilt werden.

Aus diesen Gründen lehnen wir diesen Antrag ab.

Linienführung, welche mit erheblichen Zusatzkosten verbunden sind, keine Entscheide treffen oder dem Parlament Anträge unterbreiten können. In Anbetracht der Grösse des vorliegenden Unternehmens ist darum eine, dem ordentlichen Plangenehmigungsverfahren vorgelagerte erste Entscheidstufe unumgänglich. Wir beantragen daher entsprechende neue Vorschriften. Sie ermöglichen eine zeitgerechte politische Führung des Projektes, ohne dass berechnete Rechtsschutzinteressen berührt werden.

Diese Aenderungsvorschläge beinhalten eine Angleichung des Verfahrens an dasjenige des Nationalstrassenbaus. Vorgesehen ist, dass der Bundesrat die einzelnen Vorprojekte des Konzeptes genehmigt. Das eigentliche Plangenehmigungsverfahren schliesst sich dann an diese erste Phase an. Das Verfahren wird auf diese Weise zu einem zweistufigen Vorgehen wie beim Nationalstrassenbau weiter entwickelt.

24 Finanzierung

241 Finanzbeschaffung

Mit der vorgeschlagenen Trägerschaft muss der Bund die notwendigen Mittel beschaffen. Dazu stehen ihm die folgenden Möglichkeiten offen:

- Finanzierung aus allgemeinen Steuermitteln
- Beanspruchung des Kapitalmarktes
- Einsatz von Treibstoffzollgeldern
- Beteiligung von Nachbarstaaten

Nicht weiter geprüft wurde im Zusammenhang mit der Trägerschaft eine Finanzierungsgesellschaft als Unterform einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft. Eine solche Konstruktion würde die Aussichten auf eine Drittbeteiligung kaum erhöhen und wäre daher

Wir sind mit dem Antrag einverstanden.

EFD

8. Antrag 7: Umformulierung der Finanzierungsmöglichkeiten

Wir sind mit dem Antrag einverstanden.

bloss ein Gefäss, in das die Mittel des Bundes flössen, bevor sie den Bahnen zugeleitet würden. Ebenfalls nicht weiter vertieft wurden Leasinglösungen.

241.1 Beanspruchung des Kapitalmarktes

Schuldenaufnahmen durch öffentliche Haushalte gelten für Investitionen als zulässig, sofern sie

- langfristig selbsttragend sind,
- zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum beitragen und dadurch
 - . zusätzliche Steuereinnahmen zur Folge haben
 - . den künftigen Generationen dienen,
- am Kapitalmarkt nicht zu einer Verdrängung privater Investitionen führen.

Das vorliegende Unternehmen erfüllt diese Bedingungen (Ziffer 223 und 227), so dass sich eine Finanzierung aus allgemeinen Steuermitteln nicht direkt aufdrängt.

Zudem sind auch keine dauernden Nachteile privater Schuldner absehbar. Die Nettobeanspruchung des schweizerischen Kapitalmarktes belief sich im Jahre 1986 auf 42 Mrd, 1987 auf 37 Mrd und 1988 auf 36 Mrd Franken. Bei einer Finanzierung der Bauprojekte ausschliesslich über eine Mittelaufnahme am Kapitalmarkt ergibt sich in den letzten fünf Jahren des Investitionsprogrammes die Hauptbelastung, die aber 5 bis 6 Prozent des gesamten Marktvolumens nicht übersteigen sollte.

Ein spezielles Problem stellt die Anlage von Pensionskassengeldern dar. Die Anlagebedürfnisse der zweiten Säule belaufen sich bereits heute auf über 15 Mrd Franken pro Jahr. Bis zum Jahr 2010 sollen sie gegen 25 bis 30 Mrd (inkl. Zinsertrag) steigen. Aus heutiger Sicht ist unklar, ob dannzumal überhaupt noch genügend inländische Anlagemöglichkeiten bestehen. Darum stellt sich die Frage, ob für dieses Infrastrukturvorhaben Pensionskassengelder verwendet werden sollen.

EFD

9. Antrag 8: Umformulierung der Kriterien für die Fremdfinanzierung

Wir sind mit dem Antrag einverstanden.

Die Pensionskassen können jederzeit Anleihen des Bundes zeichnen - auch solche, mit denen dieser die Eisenbahn-Alpentransversale finanziert. Wieweit sie das aber tatsächlich tun, hängt mit der Sicherheit und Rendite alternativer Anlagemöglichkeiten zusammen. Der Bund müsste schon entsprechende zwingende Vorschriften erlassen. Deshalb sind Bundesanleihen eine zwar interessante, aber doch insgesamt begrenzte Möglichkeit zur Plazierung von Pensionskassengeldern. Mit dem Bau der neuen Eisenbahn-Alpentransversale allein lassen sich aber in jedem Fall die Anlageprobleme der Pensionskassen nicht lösen.

Mitüberzuberückzuführen ist schliesslich die längerfristige Tresorerieentwicklung. Diese hängt in erster Linie von der Entwicklung des Finanzhaushaltes des Bundes, vom Kapitalbedarf der SBB sowie vom Mittelzufluss bzw. -abfluss der PTT inklusive Post-checksystem ab. Gewisse Anspannungen könnten sich ergeben, wenn der Kapitalbedarf mit einer schlechten Finanzlage des Bundes und der SBB sowie einem Abfluss von PTT-Geldern zusammenfallen würde. Dennoch darf die Finanzierung der Bauvorhaben mit den Instrumenten der Bundestresorerie gesamthaft als möglich bezeichnet werden.

Aus allem ergibt sich, dass die Finanzierung der Eisenbahn-Alpentransversale durch die Beanspruchung des Kapitalmarktes ein sinnvoller Weg darstellt und realisiert werden kann.

241.2 Mitfinanzierung aus Treibstoffzollgeldern

In Ausschöpfung des rechtlich gegebenen Rahmens sind auch Mittel aus den Treibstoffzollerträgen heranzuziehen. Bezüglich der rechtlichen Erwägungen ist auf Anhang 6 zu verweisen.

241.21 Ausmass des Einbezugs

Gemäss Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c BV kann der Bund den kombinierten Verkehr fördern. In Artikel 22 des Treibstoffzollgesetzes (TZG) wurde dies wie folgt präzisiert:

Gemäss Artikel 22 des Treibstoffzollgesetzes (TZG) wurde dies wie folgt präzisiert:

Wir sind mit den beiden Aenderungen auf Seite 94 und 95 einverstanden.

17. Antrag 11: Begründung des Bundesrats vom 11. April 1975 zur Verabschiedung des Bundesgesetzes über die Förderung des kombinierten Verkehrs in 30 Jahren... Die Begründung des finanziellen Anteils der Treibstoffzollerträge ist schwierig, weil nach der Eigenwirtschaftlichkeit des kombinierten Verkehrs in 30 Jahren keine konkret abschätzen kann. Abgeltungsberechtigt im heutigen Sinne ist die rollende Landstrasse und der unbegleitete kombinierte Verkehr. Nach den hypothetisch aufgeführten Verteilungen der Güterverkehre der Gesamtpolitik, die abgeltungsberechtigt sind, Abgeltungsberechtigt ist auch der Autoverlad mittels der entsprechenden Einrichtungen. In den politischen Diskussionen in diesem Bereich nicht zu führen, haben wir auf die Erzielung einer entsprechenden und die Form der verbalen Beschreibung gewählt. Wir bitten diesbezüglich um Verständnis. Deshalb beantragen wir, diesen Vertrag anzunehmen. Auf Seite 94 haben wir den Förderungsbeitrag des Bundes vom Viertel veranschlagt. Bitte beachten Sie, dass der Anteil des Bundes an der Förderung des kombinierten Verkehrs in 30 Jahren auf ein Drittel ansteigt. In diesem Sinne stimmen wir dem Antrag zu.

¹ Beiträge an den kombinierten Verkehr werden aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen ausgerichtet, soweit die volle Eigenwirtschaftlichkeit nicht erreicht werden kann.

² Beiträge an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge sollen Tarifverbilligungen ermöglichen, die im verkehrs- und umweltpolitischen Interesse liegen¹⁾.

Die künftige Nutzung und die entsprechenden förderungsfähigen Investitionsanteile ergeben sich demnach aus den Anteilen des Autoverlades und des kombinierten Verkehrs (Ziffer 211.42 Gotthard; Ziffer 212.53 Lötschberg) sowie aus deren heute abschätzbaren approximativen Deckungsbeiträgen.

Rechnet man die Anzahl dieser abgeltungsfähigen Züge in entsprechende Investitionsanteile um, so ergibt sich bei einem angenommenen Deckungsbeitrag für den kombinierten Verkehr von 50 Prozent²⁾ ein förderungsfähiger Investitionsanteil von mehr als der Hälfte der gesamten Investitionssumme. Wird der kombinierte Verkehr künftig eigenwirtschaftlicher, reduziert sich der förderungsfähige Anteil entsprechend. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass der kombinierte Verkehr den nicht abgeltungsberechtigten Wagenladungsverkehr teilweise substituiert. Wie gross diese Verschiebungen in Zukunft sein werden, ist heute kaum zu beziffern.

Einzig beim Autoverlad sind für die Zukunft zuverlässige Aussagen möglich, indem dieser Investitionsanteil voll als förderungsfähig zu bezeichnen ist.

Insgesamt ist deshalb der förderungsfähige Investitionsanteil auf rund einen Viertel der gesamten Investitionen zu veranschla-

- 1) SR 725.116.2. Vgl. auch Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge vom 29. Juni 1988 (Kombi-Verordnung), SR 742.149
- 2) Die Vollkostendeckung beim unbegleiteten Kombiverkehr beträgt derzeit 70 - 75 Prozent, bei der Rollenden Landstrasse dagegen nur 25 - 30 Prozent. Der Anteil des unbegleiteten Verkehrs liegt bei zwei Drittel, derjenige der Rollenden Landstrasse bei einem Drittel

EFD 12. Antrag 11: Begründung des finanzierbaren Anteils aus Treibstoffzöllen

Die Begründung des finanzierbaren Anteils aus Treibstoffzöllen ist schwierig, weil man die Eigenwirtschaftlichkeit des kombinierten Verkehrs in 20 Jahren kaum konkret abschätzen kann. Abgeltungsberechtigt im heutigen Sinne ist die rollende Landstrasse und der unbegleitete kombinierte Verkehr. Nach den hypothetisch aufgeführten Verteilungen der Güterverkehre am Gotthard und am Lötschberg ergibt dies 260 von 550 Zügen der Gesamtkapazität, die abgeltungsberechtigt sind. Abgeltungsberechtigt ist auch der Autoverlad mitsamt den entsprechenden Einrichtungen.

Um den politischen Balanceakt in diesem Bereich nicht zu gefährden, haben wir auf die Darlegung einer Methode verzichtet und die Form der verbalen Umschreibung gewählt. Wir bitten diesbezüglich um Verständnis.

Deshalb beantragen wir, diesen Antrag abzulehnen.

EFD 13. Antrag 12: Festlegung des Treibstoffzollanteils auf 25 Prozent

Auf Seite 96 haben wir den förderungsfähigen Anteil auf einen Viertel veranschlagt. Eine solche Lösung dürfte politisch tragfähig sein. Deshalb können wir uns dem Antrag anschliesen, den Betrag auf genau 25 Prozent zu beziffern.

In diesem Sinne stimmen wir dem Antrag zu.

währt. Dies ergibt Darlehen im Umfang von 1'660 Mio Franken zu Lasten der Rückstellung "Strassenverkehr".

- Soweit erforderlich werden nach Inbetriebnahme des Vorhabens Betriebsbeiträge an den kombinierten Verkehr am Gotthard und Lötschberg und an den Autoverlad ausgerichtet.

242 Beteiligung von ausländischen Staaten

Da das vorliegende Konzept in der Schweiz selbst realisiert wird, ist eine ausländische Beteiligung nicht zum vornherein gegeben. Grundsätzlich gilt das Territorialprinzip: derjenige Staat, auf dessen Gebiet Eisenbahnbauten fallen, hat auch für die Investitionen aufzukommen. Unser Land erwartet darum, dass die Nachbarstaaten die notwendigen Anschlussarbeiten (Terminals, Zulaufstrecken) rechtzeitig an die Hand nehmen. Unabdingbar sind aber auch die Formulierung einer europäischen Verkehrspolitik und die Koordination der technischen Normierung (Container, Lichtraumprofile usw.).

243 Finanzierungsmodalitäten

243.1 Grundsätzliches

Um den Bahnen alle Voraussetzungen zum unternehmerischen Handeln zu geben, aber auch im Interesse einer transparenten Darstellung des finanziellen Einsatzes des Bundes und der Bahnen hat die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs nach kommerziellen Regeln zu erfolgen. Das schliesst à-fonds-perdu-Beiträge grundsätzlich aus. Eine Ausnahme bilden nicht aktivierbare Kosten. Bei à-fonds-perdu-Beiträgen beeinflussen die Zinskosten der Geldbeschaffung nur den allgemeinen Zinsaufwand des Bundes und werden nicht verursachergerecht beim öffentlichen Verkehr ausgewiesen. Auch die zusätzliche Verschuldung wird nicht bei der Bahn aufgeführt.

EF 14. Antrag 13: Untergliederung der Finanzierungsmodalitäten

Wir sind mit einer stärkeren Gliederung des Kapitels 243.1 "Grundsätzliches" einverstanden.

EF 15. Antrag 14: Streichung des Satzes: Eine Ausnahme bilden nicht aktivierbare Kosten

Die Aufführung dieser Ausnahme auf Seite 98, letzter Abschnitt, entspricht der bisherigen Rechtslage und ständigen Praxis. Sie wird im Zusammenhang mit dem BLS-Doppelspurausbau und dem Leistungsauftrag SBB angewendet. Die Bahnen hatten weitergehende Vorstellungen, indem sie wünschten, dass sie das Werk nach Inbetriebnahme lediglich zum dannzumaligen kommerziellen Wert übernehmen sollten. Diese weitergehende Formulierung haben wir den Bahnen gegenüber abgelehnt, halten es aber für richtig, wenn man an der bisherigen Praxis anknüpft.

Wir lehnen deshalb diesen Antrag ab.

243.11 Darlehen zu Marktkonditionen

Da die Bauvorhaben zum selben Transitsystem gehören, hat die Finanzierung für beide Bahnen nach denselben Regeln zu erfolgen. Wir sehen deshalb vor, die beim Leistungsauftrag SBB und dem Doppelspurausbau entwickelten Regeln zu verbinden und beiden Bahnen das benötigte Kapital als Darlehen in der Sonderform von Baukrediten zum Selbstkostenzins des Bundes zur Verfügung zu stellen.

SBB und BLS werden demnach während der Bauphase nicht mit Zinsen für die Bauvorhaben belastet. Ihre Kapitalschuld wird sich dagegen in ihren Bilanzen um die Baukredite und Bauzinsen erhöhen. In der Betriebsphase wird der Bund dafür gemäss Leistungsauftrag die volle Zinszahlung fordern.

Der bisherige Mitteleinsatz des Bundes für den BLS-Doppelspurausbau, die Uebergangslösung und den Basistunnel am Lötschberg, aber auch eine optimale Koordination beider Achsen machen es dabei unumgänglich, dass die Beziehungen des Bundes zur BLS analog zum SBB-Leistungsauftrag geregelt werden. Der Bundesrat wird den eidgenössischen Räten dazu gesondert Antrag stellen.

243.12 Finanzierung des Autoverlades aus Treibstoffzollerträgen

Soweit die Darlehen aus zweckgebundenen Mitteln (Treibstoffzollerträgen) stammen (Ziffer 241.22), werden die Rückzahlungen samt Baukreditzinsen wiederum der Rückstellung "Strassenverkehr" gutgeschrieben werden.

Die BLS finanziert die Rückzahlung aus den Verkehrserträgen des Autoverlades sowie der Abgeltung für die ungedeckten Kosten. Die Abgeltung hat ihrerseits aus Treibstoffzollerträgen zu erfolgen. Sofern darum die von den Automobilisten selber erbrachten Verkehrserträge keine volle Deckung der Investitionskosten des Autoverlades ergeben, vermindert sich per Saldo die Rückstellung.

EFD 16. Antrag 15: Ergänzung zur Darlehensfinanzierung

Wir stimmen diesem Antrag zu.

EFD 17. Antrag 16: Erweiterung um den kombinierten Verkehr

Bei diesem Antrag handelt es sich um eine Ergänzung des Kapitels 243.12.

Wir sind mit diesem Antrag einverstanden, wollen aber vom kombinierten und nicht vom Huckepack-Verkehr sprechen.

243.14 Vereinbarung zwischen Bund, SBB und BLS

Mit der Gewährung des ersten Baukredites ist zwischen dem Bund und den Bahnen eine Vereinbarung zu schliessen. Darin sind die Auszahlungsmodalitäten der Baukredite und die Berechnung sowie Anpassung der Selbstkostenzinsen des Bundes zu regeln. Zu bestimmen sind im weiteren der Zeitpunkt der Konsolidierung der Baukredite und Bauzinsen in Darlehen sowie der Beginn der Verzinsung und Amortisation. Dabei ist durchaus denkbar, dass die Verzinsung entsprechend dem erwarteten Verkehrswachstum erfolgt. In keinem Fall aber darf der Grundsatz der vollen Verzinsung und Amortisation der Darlehen aufgegeben werden. Denn nur dies macht die Gewährung der Baukredite und deren Verzinsung über die Kapitalrechnung möglich. Infolge der langen Bauzeit und der noch längeren Rückzahlungsdauer verzichtet der Bundesrat indessen auf eine frühzeitige und zu detaillierte Regelung.

243.2 Sonderrechnung

In Anbetracht der betragsmässigen Höhe und Bedeutung des Projektes sind von den Bahnen nach gemeinsamen Regeln Sonderrechnungen zu führen, in welchen die Baukosten und in der Betriebsphase die Folgekosten und -Erträge ausgewiesen werden. Damit sollen die Auswirkungen auf die Bahnrechnungen in der Bauphase separat ausgewiesen und in der Betriebsphase eine Erfolgskontrolle ermöglicht werden. Die Sonderrechnungen sollen auch zur wirtschaftlichen optimalen Auslastung der beiden Achsen und zu einer angemessenen Teilung der Verkehrserträge und Investitions-Folgekosten zwischen den Zubringerstrecken und den Neubaustrecken beitragen.

243.3 Tranchenweise Bereitstellung der Mittel

Bei Infrastrukturvorhaben oder anderen Investitionen umfasst der entsprechende Verpflichtungskredit in der Regel die gesamten voraussehbaren Kosten. Angesichts der Langfristigkeit des Projektes und der heute nur mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit

EFD 18. Antrag 17: Verzinsung der Baukredite für die SBB über die Finanzrechnung

Im kleinen Mitberichtsverfahren ist uns in Aussicht gestellt worden, dass sowohl die Gewährung der Baukredite wie die Zinszahlung an die SBB über die Kapitalrechnung erfolge. Wir sind deshalb erstaunt über Ihre heutige Formulierung. Konsequenz ist, dass die jährliche Belastung über die Finanzrechnung entsprechend ansteigt. Um aber keine übergebührligen Sonderwünsche anzumelden,

stimmen wir auch diesem Antrag zu.

Das EFD beantragt zudem, das Problem der Kapitalrechnung von SBB-Erhöhung zu lösen, indem die Kapitalrechnung während der Bauzeit von rund 150 Mio Franken jährlich.

Das EFD beantragt zudem, das Problem der Kapitalrechnung von SBB-Erhöhung zu lösen, indem die Kapitalrechnung während der Bauzeit von rund 150 Mio Franken jährlich.

EFD 19. Antrag 18: Präzisierung zu den Verpflichtungskrediten

Wir sind mit diesem Antrag einverstanden.

Deshalb lehnen wir diesen Teil des Antrages ab.

3 Auswirkungen während der Bauphase

Die Auswirkungen des Konzeptes der Eisenbahn-Alpentransversale sind zu unterscheiden von den spezifischen Auswirkungen während der Bauphase. Diese sind heute wie folgt abschätzbar.

31 Finanzielle Auswirkungen

311 Für den Bund

Die Schweizerischen Bundesbahnen und die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn werden für ihre Investitionen in die Kernprojekte 10,1 Mrd Franken (Kosten- und Projektierungsstand 1989) aufwenden. Der Bund wird den Bahnen in einer Sonderrechnung zu Lasten seiner Kapitalrechnung rückzahlbare und verzinsliche Darlehen zur Verfügung stellen. Er wird seinerseits diese Mittel auf dem Geld- und Kapitalmarkt aufnehmen und Mittel aus den Treibstoffzollerträgen verwenden (Ziffer 24).

Die Investitionsausgaben der SBB werden vom Bund im Rahmen des Tresoreriepools über die Kapitalrechnung finanziert. Dafür sind inklusive Teuerung rund 10 Mrd Franken nötig. Für die Finanzrechnung des Bundes bedeutsam sind die bevorschussten Bauzinsen, die sich bis Bauende auf 2,2 Mrd oder rund 150 Mio Franken jährlich belaufen dürften.

Die Investitionsausgaben für die BLS von 3 Mrd Franken werden zuzüglich der Bauzinsen der Finanzrechnung als Ausgabe direkt angelastet. Insgesamt ergibt sich bis zum Bauende ein Kapital von 5 Mrd. Die durchschnittliche jährliche Belastung bei einer Bauzeit von bis 10 Jahren beträgt somit 500 Mio Franken im Jahr.

Gesamthaft ergibt sich damit für beide Bahnen eine mittlere Belastung der Finanzrechnung während der Bauzeit von rund 650 Mio Franken jährlich.

EFD

20. Antrag 19: Zusätzliche Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen

Das EFD beantragt, auch die Zinsaufwendungen in Zahlen auszuweisen und den jährlichen Anteil aus Treibstoffzollerträgen über die Finanzrechnung darzustellen. Mit dem jährlichen Ausweis von 150 Mio Franken ^{*)} aus Treibstoffzollerträgen können wir uns einverstanden erklären, hingegen meinen wir, zusätzliche Daten würden nur zu einer Verkomplizierung beitragen.

** Diese fallen bei der BLS an und sind dort aufzulegen.*
Wir beantragen Ihnen deshalb folgende Neuformulierung:

Für die Finanzrechnung des Bundes bedeutsam sind die bevorschussten Bauzinsen, die sich bis Bauende auf 2,2 Mrd oder rund 150 Mio Franken jährlich belaufen dürften. ~~Hinzu kommen rund 150 Mio Franken, die ebenfalls jährlich aus Treibstoffzollerträgen über die Finanzrechnung aufzubringen sind.~~
... 500 Mio Franken im Jahr. Davon sind 150 Mio aus Treibstoffzollerträgen enthalten.
Gesamthaft ergibt sich damit für beide Bahnen eine mittlere Belastung der Finanzrechnung während der Bauzeit von rund ~~650~~ ⁶⁵⁰ Mio Franken jährlich.

Das EFD beantragt zudem, das Problem der Kompensationen oder von Steuererhöhungen anzusprechen. Es spricht aber auch von einer zusätzlichen Verschuldung, die in Kauf genommen werden müsse. Wir haben an sich Verständnis für diese Hinweise, glauben aber, dass der Botschaftstext ausreichend genug Gründe für eine Fremdfinanzierung dieser Bauvorhaben dargelegt hat. Insofern betrachten wir diese Ausführungen des EFD auch ein Stück weit als widersprüchlich.

Deshalb lehnen wir diesen Teil des Antrages ab.

Auf die einzelnen Abschnitte entfallen etwa die folgenden Energiemengen in GWh (Mio KWh), jeweils auf 100 GWh gerundet:

- Löttschbergbasis inkl. Verladestationen	400
- Kanton Schwyz, Tunnel und offene Strecken	100
- Kanton Uri (exkl. Basistunnel)	
. Tunnel	100
. offene Strecken	100
- Gotthard-Basistunnel	700
- Kanton Tessin (exkl. Basistunnel)	
. Tunnel	100
. offene Strecken	100
Total	1'600

Der überwiegende Anteil dieser Energie wird aus Elektrizität, der Rest von 15 bis 20 Prozent aus Dieseltreibstoff bestehen.

Der Gesamtbedarf der schweizerischen Bahnen an elektrischer Energie belief sich 1988 auf 2'441 GWh. Das sind 5,5 Prozent des gesamten schweizerischen Endverbrauches von 44'327 GWh. Der zusätzliche Strombedarf für den Betrieb der Eisenbahn-Alpentransversale wird auf 530 bis 730 GWh/a geschätzt. Bezogen auf den gesamten schweizerischen Stromverbrauch von 1988 bedeutet dies eine zusätzliche Nachfrage von 1,2 bis 1,6 Prozent.

Artikel 13

Eine Sonderrechnung ist für die Projektierung, den Bau und Betrieb der Linien geboten. SBB und BLS haben getrennt je eine eigene Rechnung zu führen.

Artikel 14 und 15

Der Bundesrat ist die oberste Aufsichtsbehörde über die Bahnen (Artikel 10 Eisenbahngesetz¹⁾). Diese Tätigkeit ist zum Teil

^{1) Art. 740.}

Die direkt dem Projekt zurechenbaren Energieversorgungsanlagen sind in den Kosten erfasst (Ziffer 221, Tabelle). Die jährlich anfallenden Energiekosten sind Teil der aufgestellten Wirtschaftlichkeitsrechnungen und darum ebenfalls berücksichtigt. Die durch die Bauvorhaben resp. den Betrieb ausgelöste Zunahme des Gesamtenergieverbrauchs ist vergleichsweise gering. Insbesondere ist es aber heute unmöglich zu präzisieren, aus welchen Werken in zwanzig Jahren der Bahnstrom stammen wird. Schliesslich ist diese Botschaft nicht der geeignete Ort, um verbindliche Aussagen zur (Kern)energiepolitik der Schweiz zu machen.

Der Mitbericht EDI ist bezüglich Energiebedarf abzulehnen.

Das EPD beantragt eine Klärung der kreditrechtlichen Grundlagen des Finanzhaushaltsgesetzes. Wir betrachten die Ausführungen als gut detailliert.

opponieren dieses Antrag einer Nicht-

dauer hinweg der Selbstkostenzins des Bundes wie bei einer gleichmässigen Verzinsung gedeckt werden muss. Die Zinskonditionen, die Amortisationen und weitere Einzelheiten sind im voraus zwischen dem Bund und den Bahnen zu regeln.

Artikel 11

Der Finanzmittelbedarf soll aus den allgemeinen Bundesmitteln und unter Einsatz von Treibstoffzollgeldern abgedeckt werden (Ziffer 28 und 282).

Artikel 12

Die Detailregelung dieses Artikels enthält eine neue Regelung der Mittelbereitstellung. Im Grundsatz wird ein Gesamtkredit beschlossen. Angesichts der Langfristigkeit der Bauvorhaben, des vorliegenden Projektierungsstandes und der Notwendigkeit einer wirksamen Kontrolle werden die Mittel aber tranchenweise bereitgestellt. Die einzelnen Tranchen beziehen sich auf ausgewiesene Objekte. Der Gesamtkredit ist die Summe mehrerer Objektkredite.

Die Höhe der einzelnen Kredite wird von den eidgenössischen Räten festgelegt. Der Bundesrat ist zuständig zur Erhöhung des Gesamtkredites entsprechend der ausgewiesenen Teuerung sowie um die Bauzinsen, ebenso zur Vornahme geringfügiger Verschiebungen zwischen den einzelnen Objektkrediten (Absatz 3).

Artikel 13

Eine Sonderrechnung ist für die Projektierung, den Bau und Betrieb der Linien geboten. SBB und BLS haben getrennt je eine eigene Rechnung zu führen.

Artikel 14 und 15

Der Bundesrat ist die oberste Aufsichtsbehörde über die Bahnen (Artikel 10 Eisenbahngesetz¹⁾). Diese Tätigkeit ist zum Teil

1) SR 740.101

- 8 -

EPD 21. Antrag 20: Präzisierung der Erläuterungen zu Artikel 12 des Bundesbeschlusses A

Das EPD beantragt eine Erläuterung der kreditrechtlichen Grundlagen gemäss Finanzhaushaltgesetz. Wir betrachten die Ausführungen als gar detailliert,

opponieren diesem Antrag aber nicht.

vorbehalten (Artikel 5 Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes). Die entsprechenden Beschlüsse werden als Verwaltungsakt des Bundes in der Form eines einfachen, unbefristeten Bundesbeschlusses erlassen. Dieser ist dem Referendum entzogen (Artikel 8 des Geschäftsverkehrsgesetzes¹⁾). Dies ist denn auch Grund, weswegen es für diese Konzessionserweiterung eines vom Beschluss A getrennten Beschlusses bedarf.

Artikel 1

Artikel 1 enthält die in Konzessionen übliche Bezeichnung der Strecke und ergibt dieserart eine nähere Ausführung von Artikel 4 des Beschlusses A. Verbunden damit ist die Verlängerung der Konzession bis 31. Dezember 2010.

Weitere Bestimmungen über die Pflicht zum Bau und Betrieb der neuen Strecke erübrigen sich. Das Eisenbahngesetz (Artikel 7) setzt die entsprechenden Pflichten für die konzessionierten Bahnen. Für die Beteiligung der BLS an der Verwirklichung der neuen Alpentransversale ist zusätzlich der Bundesbeschluss A massgebend.

633 Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Beschluss C)

Dieser Beschluss ist ein blosser Kredit- und Finanzierungsbeschluss. Er enthält keine rechtsetzenden Normen. Die Zuständigkeit der eidgenössischen Räte ergibt sich aus der allgemeinen Bundeskompetenz nach Artikel 85 Ziffer 10 BV.

Artikel 1

Artikel 1 umschreibt den Gesamtkredit bei einem Preis- und Projektierungsstand vom Oktober 1989. Er umfasst die Objekte gemäss

1) SR 171.11

EFD 22. Antrag 21: Erläuterungen zu den Artikeln des Bundesbeschlusses C

Das EFD beantragt detailliertere Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des Beschlusses C. Wir betrachten das nicht unbedingt als nötig, opponieren aber nicht. Einzig zu Artikel 3 können wir keine Zustimmung geben. Gemäss unseren Ausführungen zu Antrag 11 haben wir auf eine detailliertere Darlegung des Treibstoffzollanteiles verzichtet. Darum können wir den Erläuterungen von Artikel 3 auch nicht zustimmen.

Wir sind mit dem Antrag teilweise einverstanden.

2. Abschnitt: KonzeptArt. 2 Allgemeines

Das Konzept umfasst:

- a. den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon als Gesamtsystem;
- b. die Integration der schweizerischen Bahnen in das Netz der europäischen Hochleistungsbahnen.

Art. 3 Gotthard-Basislinie

Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird durch eine neue Linie von Arth-Goldau bis Lugano mit einem Basistunnel zwischen Amsteg und Bodio erweitert.

Art. 4 Lötschberg-Basislinie

1 Das Netz der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) wird durch eine neue Linie aus dem Raum Frutigen in den Raum Raron-Steg-Gampel mit Autoverladeanlagen in Heustrich und im Rhonetal erweitert.

2 Die Erweiterung erfolgt durch Aenderung und Verlängerung der geltenden eisenbahnrechtlichen Konzession.

Art. 5 Simplonlinie

Der Bund wirkt auf einen Neu- und Ausbau der Strecke Genf - Mâcon hin, um die Simplonlinie mit dem französischen Hochleistungsnetz zu verknüpfen.

Art. 6 Einbezug der Ostschweiz

1 Der Bund wirkt auf eine Entwicklung der Strecken Zürich - München und Zürich - Stuttgart hin und verwirklicht eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie.

2 Die erforderlichen Ausbauten und Anpassungen des bestehenden Netzes erfolgen aufgrund einer Zweckmässigkeitsprüfung.

Art. 7 Anpassungen des bestehenden Eisenbahnnetzes

Die SBB und die BLS passen ihre Netze an die neuen Linien spätestens bis zu deren Inbetriebnahme an.

EFD 23. Antrag 22: Verbindung der Simplonlinie

Das EFD beantragt eine etwas offene Formulierung mit Blick auf die Aufwertung der Simplonlinie. Angesichts der im Botenschaftstext ausgeführten Darlegungen erachten wir es als unumgänglich, in Artikel 5 das Anliegen konkret auszuformulieren. Wir gehen dabei auch davon aus, dass ungeachtet der Vorlieben für einzelne TGV-Strecken es nach wie vor erste Priorität der Westschweizer Kantone ist, am Ausbau der Strecke Genf - Mâcon festzuhalten.

Wir lehnen deshalb diesen Antrag ab.

EFD 4. Raumordnungspolitische Koordination, Gesamtsystem

Die Bemerkungen zur raumordnungspolitischen Koordination liefern wertvolle Hinweise, aber für uns auch die Bestätigung, wie notwendig das beantragte Koordinations- und Kontrollgremium ist.

Wir danken auch für den Hinweis, dass es eine Koordination zu den bestehenden Linien herzustellen gilt. Wir wollen allerdings vermeiden, dass noch vor Inbetriebnahme des Transitsystems bereits weitere grössere Arbeiten an Zulaufstrecken an die Hand genommen werden. In den in Artikel 7 umschriebenen notwendigen Anpassungen handelt es sich lediglich um kleinere Investitionen, die die Bahnen im Rahmen ihrer ordentlichen Investitionstätigkeit vollziehen sollen.

In diesem Sinne stimmen wir dem Antrag auf Ergänzung von Artikel 7 des Beschlusses A zu.

Bundesbeschluss

Über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf Artikel 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung¹⁾, nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom²⁾, beschliesst:

Art. 1

¹ Das im Anhang enthaltene Bauprogramm der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale im Umfang von 10,1 Mrd Franken (Preis- und Projektierungsstand 1989) wird bewilligt.

² Die Kosten für die Aufwertung der Simplonlinie und den Einbezug der Ostschweiz bleiben vorbehalten.

Art. 2

Die erste Gesamtkredittranche von 700 Mio Franken wird für die Projektbereinigung bis und mit abgeschlossener Bauvorbereitung bereitgestellt.

1) SR 101

2) BBl

24. Antrag 23: Formulierung des Bundesbeschlusses C gemäss Anhang

EFD

Wir betrachten den Bundesbeschluss C zusammen mit dem Anhang ausreichend formuliert. Die in der ersten Gesamtkredittranche vorgesehenen Projektierungskosten werden wir bei der nächsten Tranche selbstredend in Abzug bringen.

Wir lehnen diesen Antrag ab.

3. Bundesbeschluss C

EJPD

3.1 Rechtsgrundlage des Bundesbeschlusses

Wir sind mit dem Antrag einverstanden.

3.2 Neuformulierung von Artikel 1 Absatz 1 des Bundesbeschlusses C

EJPD

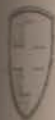
Wir sind mit dem Antrag einverstanden.

3.3 Neuformulierung von Artikel 2 des Bundesbeschlusses C

EJPD

Wir haben an sich Wert darauf gelegt, auch im Gesetzestext von Tranchen zu sprechen,

opponieren aber diesem Antrag nicht.



3003 Bern, 18. Mai 1990

Vom 23. MA 1990

An den B u n d e s r a t

Botschaft über den Alpentransit-Beschluss

1. Auftragsgemäss haben wir alle eingefügten und beschlossenen Aenderungen markiert.
2. Es erfolgte eine Bereinigung mit dem EFD.
3. EFD und EVED einigten sich darauf,
 - aus Treibstoffzollerträgen 25 % Investitionsbeiträge in Form von Darlehen aus der Rückstellung "Strassenverkehr" einzusetzen,
 - die Bauzinsen der SBB ebenso wie deren Baukredit der Kapitalrechnung zu belasten.

Dies bedingte eine Reihe von textlichen Anpassungen. Dabei schlagen wir vor, dass der Bundesrat die genaue Aufteilung der Treibstoffzollgelder auf die Objekte vornimmt. Der grösste Teil wird allerdings auf den Lötschberg entfallen.

4. Die getroffene Einigung hat zur Konsequenz, dass die Finanzrechnung weniger stark belastet wird. Bei der Annahme, dass alle Treibstoffzollgelder auf den Lötschberg

entfallen, ergibt sich eine jährliche Belastung der Finanzrechnung von 500 Mio Franken (und nicht 650 Mio wie ursprünglich).

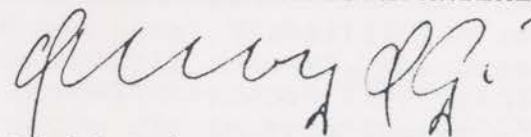
5. Keine Einigung erfolgte bei der Darstellung der Kosten. Das EFD wünscht bei der Kostenzusammenstellung im Kapitel 221 eine Aufrechnung um die Teuerung und die Bauzinsen. Die entsprechenden Beträge seien neben den heutigen Kosten aufzuführen. Zudem seien diese auch im Kapitel 311 gesamthaft aufzuführen und auf die Konsequenzen hinzuweisen.

Das EFD wünscht damit eine umfassende Kostendarstellung. Dies ist an sich zu begrüßen. Eine auf 20 Jahre berechnete Teuerung und Verzinsung ist aber immer rein hypothetisch und deshalb nicht zuverlässig. Wir befürchten auch eine zahlenmässige Verunsicherung, wenn der Bundesrat einerseits einen Gesamtkredit von 10,1 Mia Franken verlangt, aber von einer weit höheren Summe spricht. Zudem haben wir in Ziffer 311 bereits aufgezinste und teuerungskorrigierte Beträge für die SBB und BLS aufgeführt.

Schliesslich wollen wir darauf verzichten, von Steuererhöhungen zu sprechen. Immerhin spricht sich die Botschaft im Kapitel 241 ausführlich zur Finanzierung, einschliesslich jener über den Kapitalmarkt, aus.

Wir bitten um eine Bereinigung am 23. Mai 1990.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi