



Angebotsverbesserungen im Huckepackverkehr (Uebergangslösung)

---

Aufgrund des Antrags des EVED vom 12. Oktober 1989

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Das EVED wird ermächtigt, die SBB sofort mit der Kapazitätserhöhung für den Huckepackverkehr am *Gotthard* zu beauftragen.

Das Investitionsvolumen beträgt 1151 Mio. Fr. (Preisbasis 1989), verteilt auf fünf Jahre. 655 Mio. Fr. entfallen auf feste Anlagen und 496 Mio. Fr. auf den Anteil an Lokomotiven. Die SBB ändern ihren Investitionsplan, wobei der geltende Investitionsplafond höchstens um 1076 Mio. Fr. überschritten werden darf.

2. Das EVED wird ermächtigt, SBB und BLS nach erfolgreichem Verhandlungsabschluss mit der EG und vorbehaltlich der Genehmigung eines Verpflichtungskredites durch die Eidg. Räte mit der Kapazitätserhöhung für die rollende Landstrasse bis und mit 4 m Eckhöhe am *Lötschberg/Simplon* zu beauftragen.

Erfolgreich sind die Verhandlungen mit der EG, wenn die im Bundesratsbeschluss vom 16. Mai 1989 in Ziff. 8 dargelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

3. Das EVED schliesst im Einvernehmen mit dem EFD eine Vereinbarung mit der BLS über 125 Mio. Fr. (Preisbasis 1989) à fonds perdu ab.

Die SBB werden ermächtigt, in ihren Investitionsplan 189 Mio. Fr. (Preisbasis 1989; feste Anlagen 65 Mio, Anteil Lokomotiven 124 Mio. Fr.) einzustellen, wobei der geltende Investitionsplafond höchstens in diesem Ausmass überschritten werden darf (ohne Gotthard).

4. Das EVED wird beauftragt, möglichst bald einen Entscheid bezüglich des Terminals Iselle bzw. der Zufahrtsstrecken aus dem Raume Mailand herbeizuführen.

5. Die SBB sind zu einer günstigen Lokomotivbeschaffung für den Huckepackverkehr verpflichtet. Sie müssen auch ausländische Fabrikate in die Fahrzeugevaluation einbeziehen. Das Ergebnis der Evaluation ist vor der Bestellung von Fahrzeugen dem EVED mitzuteilen.
6. Die SBB werden verpflichtet, die vorgezogenen Investitionen von 475 Millionen Franken im Rahmen des geltenden Investitionsplans nach 1995 zu kompensieren.

Für getreuen Auszug,  
der Protokollführer:

Protokollauszug an:			
<input type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage			
Nr.	z.K.	Dep.	Akten
X		EDA	8 -
		EDI	
X		EJPD	3 -
		EMD	
X		EFD	7 -
X		EVD	5 -
		EVED	10 -
X		BK	3 -
X		EFK	2 -
X		Fin.Del.	9 -

Uebersicht

---

Angebotsverbesserungen im Huckepackverkehr (Uebergangslösung)

---

Mit Beschlüssen vom 10. und 16. Mai 1989 bot der Bundesrat der EG im Rahmen der Verkehrsverhandlungen Schweiz - EG unter anderem den Ausbau des kombinierten Verkehrs als Alternative zum 40-Tonnen-Strassenkorridor an. Er stimmte dem vorgesehenen Angebot unter der Voraussetzung zu, dass die Verhandlungen mit der EG erfolgreich verlaufen, insbesondere "Anerkennung unserer Gewichtsregelung, Verzicht auf den 40-Tonnen-Strassenkorridor..." durch die EG.

Damit die der EG in Aussicht gestellten Termine eingehalten werden können, müssen wir SBB und BLS die notwendigen Aufträge noch im laufenden Jahr erteilen. Der vorliegende Antrag soll die Voraussetzungen schaffen, nach der Einigung mit der EG sofort handeln zu können.

Das EVED schlägt nun in Abweichung der bisherigen Beschlüsse vor, die Kapazität der *Gotthardachse* sofort, dh. *ohne vorherige Einigung mit der EG* in Angriff zu nehmen. Die Hauptgründe für diesen Antrag liegen in den bereits bestehenden Engpässen und im derzeitigen Wachstum des kombinierten Verkehrs.

Der Beschluss belastet die Finanzrechnung des Bundes insgesamt *zusätzlich*:

- in der Bauphase (1990-1993/4) mit total 203 Mio. Fr. und
- in der Betriebsphase 1994/5ff mit jährlich 54 bzw. 58 Mio. Fr..

Texte français au verso



No 510 wf

3003 Berne, le 12 octobre 1989

Résumé

Amélioration de l'offre dans le trafic de feroutage (solution intermédiaire)

Par ses décisions des 10 et 16 mai 1989, le Conseil fédéral a offert à la CEE, dans le cadre des négociations relatives aux problèmes des transports Suisse - CEE, entre autre, l'amélioration du trafic combiné comme alternative au corridor routier des 40 tonnes. Il approuve l'offre prévue à condition que les négociations avec la CEE aboutissent, soit "l'acceptation de notre réglementation des poids, la renonciation au corridor des 40 tonnes..." par la CEE.

Afin d'être en mesure de respecter les délais offerts à la CEE, les mandats nécessaires aux CFF et au BLS doivent pouvoir être octroyés encore dans le courant de cette année. La présente proposition doit permettre d'agir immédiatement après l'accord avec la CEE.

Le DFTCE propose, en dérogation aux décisions prises jusqu'ici et sans attendre le résultat des négociations avec la CEE, de mettre immédiatement en chantier les travaux destinés à l'augmentation de la capacité de l'axe du Gotthard. Les raisons principales de cette proposition résident dans les goulots d'étranglement déjà existant et dans l'actuelle croissance du trafic combiné.

Cette décision grèvera le compte financier de la Confédération par les coûts supplémentaires suivants:

- dans la phase de construction (1990-1993/4) par un montant total de 203 mio de francs;
- dans la phase d'exploitation 1994/5 et suivantes par un montant annuel de 54 à 58 mio de francs.

Deutscher Text siehe Rückseite



An den Bundesrat

---

Angebotsverbesserungen im Huckepackverkehr (Uebergangslösung)

1. Mit Beschluss vom 16. Mai 1989 verabschiedete der Bundesrat das Mandat für die Verkehrsverhandlungen Schweiz - EG. Darin bietet die Schweiz der EG unter anderem den Ausbau des kombinierten Verkehrs als Alternative zum 40-Tonnen-Strassenkorridor an. Der Bundesrat bekräftigte damit einen gleichartigen Beschluss, den er am 10. Mai 1989 im Zusammenhang mit dem ersten NEAT-Vorentscheid fasste.

In Ziffer 7 des Bundesratsbeschlusses stimmte der Bundesrat dem vorgesehenen Angebot unter der Voraussetzung zu, dass die Verhandlungen mit der EG erfolgreich verlaufen. Ziffer 8 des Bundesratsbeschlusses erwähnt die von der EG erwarteten Konzessionen:

- "- Aenderung des EG-Mandats im Sinne der Anerkennung der Lösung kombinierter Verkehr
- Anerkennung unserer Gewichtsregelung, Verzicht auf den 40-Tonnen-Strassenkorridor
- volle Kooperation im kombinierten Verkehr, EG-Massnahmen insbesondere zwecks Ausweitung und Ausnutzung der Kapazitäten und Abnahme des Transits
- Bestätigung des Grundsatzes der gegenseitigen Inländerbehandlung beim Marktzugang
- EG-Mitgliedstaaten verzichten auf bilaterale Massnahmen gegen die Schweiz."

Damit die der EG in Aussicht gestellten Termine eingehalten werden können, müssen wir SBB und BLS die notwendigen Aufträge noch im laufenden Jahr erteilen. Der vorliegende Antrag soll die Voraussetzungen schaffen, nach der Einigung mit der EG sofort handeln zu können.

2. Das vorgesehene Angebot ist im Antrag an den Bundesrat vom 10. Mai 1989 enthalten. Wir wiederholen nur die wichtigsten Elemente (gerundet):

Vorgesehen ist ein Doppelkorridor am Gotthard und Lötschberg/Simplon.

*Gotthard:* Führung von 44 langen Zügen zu 30-36 Wagen mit einer Kapazität von 1'500 Sendungen pro Tag oder 363'000 pro Jahr (unbegleiteter Verkehr - UKV - und rollende Landstrasse - RLS - gemischt, bei voller Auslastung an 250 Arbeitstagen). Die Beförderung mit RLS bleibt auf die LW-Eckhöhe von 3,80 m beschränkt.

*Lötschberg/Simplon:* 14 Züge RLS zu 30 Wagen; Kapazität: 420 Sendungen pro Tag/105'000 pro Jahr; für LW mit Eckhöhe bis 4 m passierbar.

Die Fertigstellung innert 4 Jahren nach Auftragserteilung ist unter dem Vorbehalt der Lieferfristen und Montagezeiten für die Sicherungsanlagen möglich.

Als flankierende Massnahme sind im Voranschlag 1990 bzw. im Finanzplan 1991-1993 des Bundes bereits Mittel von insgesamt 53,4 Mio. Fr. zum Bau von Terminals im Ausland reserviert worden.

3. Der Kombinierte Verkehr entwickelt sich derzeit mit zweistelligen Wachstumsraten. Nach den neuesten Schätzungen wird die Kapazität am Gotthard spätestens Ende 1991 erschöpft sein. Es wäre für die Stellung der Schweiz und der SBB im Transitgüter-

verkehr ausgesprochen nachteilig, wenn eine vorhandene Nachfrage künftig nicht mehr bewältigt werden könnte.

Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass der Lötschberg nur teilweise ausgelastet ist und die Transitkapazität mit der Verbesserung der entsprechenden Zulaufstrecken erhöht werden könnte. Eine volle Auslastung wird erst möglich sein, wenn im Süden der Ausbau der Umschlagseinrichtungen von Domodossola erfolgt ist. Im Norden hängt die Kapazitätserweiterung der Zulaufstrecken von der Verwirklichung von Bahn 2000 ab.

In Anbetracht der derzeitigen und künftigen Bedeutung des kombinierten Verkehrs beantragen wir, die Kapazität der Gotthard-Achse für den Huckepackverkehr auch ohne Einigung mit der EG unverzüglich zu erweitern. Dabei soll eine Arbeitsgruppe SBB/BLS die optimale Verteilung der Verkehrsströme auf die beiden Achsen prüfen. Sie wird derzeit konstituiert.

Neben den absehbaren Kapazitätsengpässen sprechen weitere Gründe für das Vorziehen des Gotthard-Entscheidendes:

- 3.1 Die Schweiz kann der EG auch ohne positives Verhandlungsergebnis signalisieren, dass sie auf die Option kombinierter Verkehr setzt und diese auch erfolgversprechend verwirklicht.
- 3.2 Verschiedene Investitionen können zugunsten der NEAT als vorgezogen gelten. Sie ermöglichen die stetige Steigerung des Transportvolumens. Die NEAT wird deshalb bei der Inbetriebnahme bereits besser ausgelastet sein. Eine zu grosse und sprunghafte Erhöhung wird vermieden.
- 3.3 Wir investieren zugunsten einer erfolgreicheren Zukunft der Bahnen im Transitverkehr. Der kombinierte Verkehr wird für diese ein immer wichtigeres Angebotssegment. Die Kapazitätserweiterung am Gotthard führt automatisch zu einer Forcierung des UKV. In ihm liegt ein grosses Erfolgspotential, mengen- und ertragsmässig. Er kann unter günstigen Voraussetzungen langfristig seine vollen Kosten decken. Denn mit einem verbesserten Angebot erhöht sich der tarifseitige Spielraum.

Die Lötschberg/Simplon-Achse soll neben ihrer wichtigen Funktion als Ergänzung zum Gotthard im konventionellen Transitverkehr *provisorisch* die Bedürfnisse der RLS bewältigen. Die Förderung der RLS ist keine betriebswirtschaftliche, sondern eine politische Notwendigkeit. Deshalb binden wir die Investitionen zugunsten dieses Verkehrs am Lötschberg/Simplon nach wie vor an ein positives Verhandlungsergebnis mit der EG.

#### 4. Finanzielle Auswirkungen

##### 4.1 Investitionen

Die Investitionskosten für den Huckepackkorridor setzen sich zusammen aus:

(in Mio. Fr., bereinigte Kosten Stand August 1989)	Gott- hard <sup>1)</sup>	Lö-/Si.	Total
- direkt dem Huckepackangebot zurechenbare (Korridor-) Investitionen	195	175 <sup>2)</sup>	370
- vorgezogene Investitionen (für SBB erst später betriebsnotwendig)	460	15	475
- Lokomotiven <sup>3)</sup>	565	140	705
Total	1220	330	1550

- 1) beiden Korridoren gleichzeitig dienende Investitionen sind dem Gotthard zugerechnet  
 2) Anteil BLS 125 Mio. Fr.  
 3) Aufteilung auf die Korridore gem. Beanspruchung nach Fahrplan; Basis SBB-Berechnungen

Damit entspricht die Investitionssumme (ohne Lokomotiven) den Beträgen des Antrages vom 10. Mai 1989. Die Lokomotiven wurden damals investitionsseitig zwar nicht ausdrücklich erwähnt, wohl aber in der Huckepackrechnung mit den Kapitalfolgekosten eingestellt.

Nicht berücksichtigt ist sämtliches Wagenmaterial. Die HUPAC AG beschafft dieses. Es schlägt sich ebenfalls direkt in der Huckepackrechnung nieder.

##### 4.2 SBB: Auswirkungen auf die Finanzrechnung des Bundes

Die *SBB* finanzieren sich über Darlehen des Bundes; das heisst über dessen Kapitalrechnung. Der Doppelkorridor belastet die Finanzrechnung des Bundes nur mit den Betriebs- bzw. Kapital-



folgekosten.

Ein Teil der Kapitalfolgekosten wird über die Huckepackrechnung und damit über Treibstoffzollmittel entschädigt. Der Rest läuft über die ordentliche SBB-Rechnung:

	Bauphase (1990-1993)	Betriebsphase 1994ff
Korridorbedingte Anlagen	Kapitalfolgekosten zulasten der Huckepackrechnung	Kapitalfolgekosten zulasten Huckepackrech.
Vorgezogene Anlagen		Vom Huckepackverkehr beanspruchte Anlagen: Huckepackrechnung; Rest: ord. SBB-Rech.
Fahrzeuge	Beschaffung: Kapitalfolgekosten zulasten der Huckepackrechnung	Anrechnung nach Leistungen: Huckepackrechnung oder ordent. SBB-Rechnung

Nach dieser Aufteilung belastet der Korridor die Huckepackrechnung der SBB *zusätzlich* mit folgenden Kosten:

in Mio. Fr.	1990	1991	1992	1993	1994	1995f	Total
Investitionen 1)	60	260	335	320	--450--		1425
Kapitalfolgekosten 2) unged. Betriebskosten	2	8	25	43	19	23	
	-	-	-	-	35	35	
Total Huckepackrech.	2	8	25	43	54	58	

1) gerundet

2) Abschreibungen und Zinsen, kumuliert; Zinssatz: im Investitionsjahr 3% auf die halbe Investitionssumme, danach 5%

Unter den heutigen Bedingungen deckt der UKV die Betriebskosten knapp, die RLS nur zur Hälfte. Deshalb werden die dem Korridor direkt zurechenbaren Kapitalfolgekosten der Anlagen und Einrichtungen voll auf die Huckepackrechnung durchschlagen. Dagegen deckt ein Teil der Zusatzerlöse die Kapitalfolgekosten der Lokomotiven. Der Rest ist grösstenteils in den zusätzlichen ungedeckten Betriebskosten von 35 Mio. Fr. enthalten. Ein nicht genau bestimmbarer Betrag entfällt auf die or-

dentliche SBB-Rechnung (Einsatz der Lokomotiven im übrigen Verkehr im Sinne eines rationelleren Einsatzes).

Im weiteren verbleiben ab 1994/1995 den SBB der Grossteil der Folgekosten der vorgezogenen Investitionen von 43 Mio. Fr. jährlich. Damit belastet der Huckepackkorridor den Finanzhaushalt über eine erhöhte Infrastrukturleistung an die SBB zwar zusätzlich, dies aber nur vorübergehend. Die SBB werden als Kompensation für die vorgezogenen Investitionen in späteren Jahren weniger investieren.

Der Bundesrat hat die ordentlichen Investitionen der SBB ab 1990 plafoniert. Um die Korridor-Investitionen verwirklichen zu können, ist der Plafond insgesamt um höchstens 1350 Mio. Fr. zu erhöhen (von den 1425 Mio. sind 75 Mio. bereits im aktuellen Mittelfristplan der SBB enthalten). Die Festsetzung künftiger Plafonds wird so festzulegen sein, dass diese Kompensation Platz greift.

Die Investitionen am *Gotthard* ändern die Huckepackrechnung wie folgt:

in Mio. Fr.	1990	1991	1992	1993	1994	1995f	Total
Investitionen	50	210	280	270	--410--		1220 <sup>2)</sup>
Kapitalfolgekosten unged. Betriebsko. 1)	1	6	20	35	16	18	
	-	-	-	-	15	15	
Total Huckepackrech.	1	6	20	35	31	33	

1) Da hauptsächlich UKV befördert wird: unterdurchschnittliches Wachstum der ungedeckten Betriebskosten

2) Davon 75 Mio. bereits im Mittelfristplan enthalten

Beim *Lötschberg/Simplon* lauten die entsprechenden Werte:

in Mio. Fr.	1990	1991	1992	1993	1994	1995f	Total
Investitionen	10	50	55	50	--40--		205
Kapitalfolgekosten unged. Betriebsko. 1)	1	2	5	8	3	5	
	-	-	-	-	20	20	
Total Huckepackrech.	1	2	5	8	23	25	

1) Nur RLS: überdurchschnittliche ungedeckte Betriebskosten

#### 4.3 BLS: Auswirkungen auf die Finanzrechnung des Bundes

Auf die *BLS* entfällt ein Investitionsvolumen von 125 Mio. Fr. Wir beantragen dazu vorsorglich einen Verpflichtungskredit.

Die *BLS* soll einen à fonds perdu Beitrag erhalten. Er dient hauptsächlich der Verlegung einer Fahrspur in die Mitte des Lötschbergtunnels und beschränkt damit dessen Kapazität. Der Grossteil der Investitionen ist also nicht wertsteigernd. Deshalb sind sie weder zu aktivieren noch abzuschreiben und nach Verwirklichung der *NEAT* rückgängig zu machen.

Sofort nach dem - erfolgreichen - Abschluss der EG-Verhandlungen soll mit der *BLS* eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen werden.

Die *BLS* wird den Huckepackverkehr über den Lötschberg im Auftrag des Bundes in Zusammenarbeit mit den *SBB* führen. Sie wird den *SBB* die Beförderungskosten verrechnen. Diese nehmen sie in ihre Abgeltungsrechnung auf. Sie sind in den Betriebskosten 1994ff (Ziff. 4.4 nachstehend) enthalten. Sofern die auf die *BLS* entfallende Abgeltung eine namhafte Grösse annimmt, werden wir die Führung einer separaten Huckepackrechnung durch die *BLS* prüfen und diese allenfalls direkt abgelten.

#### 4.4 Zusammenfassend

beträgt die *Zusatzbelastung der Finanzrechnung* (Huckepackrechnung *SBB* und Verpflichtungskredit an *BLS*) durch den Doppelkorridor:

Mio. Fr.	Bauphase (1990-1993)			Betriebsphase 1994 1995ff	
	SBB	BLS	Total	(nur SBB)	
Gotthard	62	-	62	31	33
Lö/Si.	16	125	141	23	25
Total	78	125	203	54	58

Die 1995 geplante ordentliche Abgeltung (ohne Doppelkorridor) beläuft sich auf 56 Mio. Fr., die *totalen* ungedeckten Kosten der Huckepackrechnung betragen insgesamt 112 Mio. Fr. Damit

der Huckepackrechnung betragen insgesamt 112 Mio. Fr. Damit übertrifft die Gesamtbelastung des Huckepackverkehrs inkl. Korridor unsere Schätzung vom 10. Mai 1989 für 1994 um 14 Mio. Fr. Dies liegt im Bereich der Schätzgenauigkeit: bei guter Nachfrage kann ein besserer Wert erzielt werden.

Ein Vergleich mit den vom Bundesrat verabschiedeten Finanzplanzahlen zeigt dabei folgendes Bild:

in Mio. Fr.	1990	1991	1992	1993
VA 90/FP91-93	42	52	66	81
Antrag	41	51	70	91

Die Differenz zum Voranschlag ist nicht auf umfangreichere Investitionen zurückzuführen, sondern hängt vom gestiegenen Zinsniveau ab. Insofern ist keine Kompensation möglich. Einzige Ausnahme bleibt die Lokomotivbeschaffung (Ziff. 5).

Nicht berücksichtigt ist die *vorübergehende Spitzenbelastung* der Infrastrukturleistungen des Bundes an die SBB für die vorgezogenen Investitionen ab 1994/95.

Die SBB müssen im Gegensatz zur BLS die korridorbedingten Anlagen und Einrichtungen aktivieren. Teile dieser Investitionen könnten sich mit der Verwirklichung der NEAT als hinfällig erweisen. Deshalb ist mit den SBB zum gegebenen Zeitpunkt zu prüfen, unter welchen Umständen und wie sie abgeschrieben werden können.

5. In den finanziellen Auswirkungen ist kein Terminal im Süden der Simplonlinie enthalten. Italien wäre bereit, mit EG-Mitteln die Südrampe 4m-tauglich zu machen. Bei realistischer Einschätzung ist das innert den geforderten vier Jahren Realisierungszeit kaum möglich.

Italien weigert sich andererseits, ein Provisorium in Iselle zu unterstützen. Selbst bei einer vollständigen Finanzierung durch die Schweiz kann nicht zum vornherein mit dem Einverständnis Italiens gerechnet werden. Könnte trotzdem kurzfristig ein Ter-

rium" handeln. Der Mittelbedarf wäre auf ein Minimum zu beschränken. Heute ist eine definitive Lösung noch nicht absehbar. Trotzdem sollte bereits jetzt nach Kompensationsmöglichkeiten Ausschau gehalten werden.

Nachdem die SBB bei den festen Anlagen die Investitionsbedürfnisse auf das Notwendigste beschränkt haben, bietet sich als Kompensation nur die Lokomotivbeschaffung an. Ziel sollte sein, den vorgesehenen Stückpreis von rund 7 Mio. Fr. (Preisbasis 1989) auf 6 bis 6,5 Mio. Fr. zu senken.

Dazu stehen zwei Möglichkeiten offen. Einerseits sind wir mit den SBB der Meinung, dass allein das Auftragsvolumen von 94 Lokomotiven einen Verhandlungsspielraum eröffnen muss. Andererseits ist es nicht à priori gegeben, wie von den SBB beabsichtigt, die Bahn 2000-Lok einsetzen. Deshalb haben die SBB gleichzeitig die Beschaffung einer Lokomotive mit ähnlichem Leistungsvermögen im Ausland zu prüfen.

Wir beantragen, die SBB dazu anzuhalten, Konkurrenzofferten im Ausland einzuholen und diese bei vorteilhaftem Preis/Leistungsverhältnis auch zu berücksichtigen. Ausgehend davon reduzieren wir das Investitionsvolumen für die Lokomotiven auf höchstens 620 Millionen Franken (Preisstand 1989). Das wird sich auch positiv auf die ungedeckten Betriebskosten auswirken und die Differenz zu den Finanzplanzahlen vermindern oder sogar voll kompensieren. *Unser Antrag geht in der Folge von diesem korrigierten Volumen aus.*

6. Der Verpflichtungskredit für die BLS ist in der Botschaft zum Voranschlag 1990/Finanzplan 1991-1993 enthalten. Dies entspricht einem üblichen Verfahren des EFD. Grundlage für die Finanzierung des Verpflichtungskredites ist Artikel 21 des Treibstoffzollgesetzes (SR 725.116.2) bzw. die Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs (SR 742.149), Art. 3 Abs. 2 Bst. b.

Der Huckepackverkehr ist gemäss SBB-Gesetzgebung abgeltungsbe-rechtigt. Gestützt auf Art. 8 Abs. 1 Bst. b<sup>bis</sup> SBB-G (SR 742.31) und Art. 5 des Bundesbeschlusses über den Leistungsauf-

trag 1987 der SBB (SR 742.37) ist der Bundesrat für die detaillierte Festlegung der Huckepack-Abgeltung zuständig. Deshalb kann er auch bezüglich den SBB-Investitionen in eigener Kompetenz handeln; dies in Übereinstimmung mit der Auslegung des SBB-G, wonach der Bundesrat über die Investitionspolitik der SBB im einzelnen, das Parlament aber nur "in globo" im Rahmen des SBB-Voranschlages befinden kann.

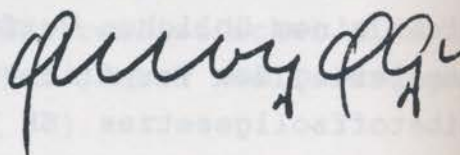
7. Wir konsultierten die EFV, das BJ und das Integrationsbüro EDA/EVD, sowie die GD-SBB und informell die BLS.

Mit der EFV verbleibt eine Hauptdifferenz. Sie will den Gotthard-Entscheid nicht unabhängig vom EG-Verhandlungsergebnis vorziehen. Neben den bereits genannten Gründen (Ziff. 3) für das Vorziehen des Gotthardentscheides ist zugunsten unseres Antrages auch der zeitliche Aspekt mitzubüberücksichtigen. Bei einem weiteren Zuwarten ist die Verwirklichung des Korridors innert den geforderten vier Jahren bis 1994 unmöglich.

-----

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Beilagen: - Beschlussdispositiv  
- Investitionsplan

Zum Mitbericht an: EFD Im Hucklepackverkehr (Übergangslösung)  
EVD  
EDI  
BK

Protokollauszug an: EFD EVED vom 12. Oktober 1989  
EVD  
EDI zum Mitberichtsverfahren  
BK  
EVED (BAV)

### Schlussatz

Der Bundesrat ermächtigt das EVED, die SBB sofort mit der Kapazitätserhöhung für den Hucklepackverkehr als Gotthard zu beauftragen.

Der Investitionsvolumen beträgt 1151 Mio. Fr. (Preisbasis 1989), verteilt auf 12½ Jahre, 635 Mio. Fr. anfallen auf feste Anlagen und 516 Mio. Fr. auf den Anteil an Lokomotiven. Die SBB ändern ihren Investitionsplan, wobei der geltende Investitionsplan höchstens um 1076 Mio. Fr. überschritten werden darf.

Der Bundesrat ermächtigt das EVED, SBB und NLS nach erfolgreicher Verhandlungsschluss mit der BS und vorbehaltlich der Genehmigung eines Verpflichtungskredites durch die Eidg. Stän. mit der Kapazitätserhöhung für die rollende Landstrasse bis und mit 4.5 Schicht an Lötschberg/Siglisten zu beauftragen.

Wichtig sind die Verhandlungen mit der BS, wenn die im Bundesratsbeschluss vom 16. Mai 1989 in Ziff. 4 dargelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

Das EVED schliesst im Einvernehmen mit dem EFD eine Vereinbarung mit der NLS über 125 Mio. Fr. (Preisbasis 1989) & Fonds ab.

Die SBB werden ermächtigt, in ihren Investitionsplan 185 Mio. Fr. (Preisbasis 1989; feste Anlagen 65 Mio., Anteil Lokomotiven 120 Mio. Fr.) einzustellen, wobei der geltende Investitionsplan höchstens in diesem Ausmass überschritten werden darf (ohne Gotthard).

Das EVED wird beauftragt, möglichst bald einen Entscheid bezüglich der Technische Iselle bzw. der Zufahrtstrecken aus dem Raum Nidland herbeizuführen.

## Angebotsverbesserungen im Huckepackverkehr (Uebergangslösung)

Aufgrund des Antrags des EVED vom 12. Oktober 1989

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

### beschlossen:

1. Der Bundesrat ermächtigt das EVED, die SBB sofort mit der Kapazitätserhöhung für den Huckepackverkehr am *Gotthard* zu beauftragen.

Das Investitionsvolumen beträgt 1151 Mio. Fr. (Preisbasis 1989), verteilt auf fünf Jahre. 655 Mio. Fr. entfallen auf feste Anlagen und 496 Mio. Fr. auf den Anteil an Lokomotiven. Die SBB ändern ihren Investitionsplan, wobei der geltende Investitionsplafond höchstens um 1076 Mio. Fr. überschritten werden darf.

2. Der Bundesrat ermächtigt das EVED, SBB und BLS nach erfolgreichem Verhandlungsabschluss mit der EG und vorbehaltlich der Genehmigung eines Verpflichtungskredites durch die Eidg. Räte mit der Kapazitätserhöhung für die rollende Landstrasse bis und mit 4 m Eckhöhe am *Lötschberg/Simplon* zu beauftragen.

Erfolgreich sind die Verhandlungen mit der EG, wenn die im Bundesratsbeschluss vom 16. Mai 1989 in Ziff. 8 dargelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

3. Das EVED schliesst im Einvernehmen mit dem EFD eine Vereinbarung mit der BLS über 125 Mio. Fr. (Preisbasis 1989) à fonds perdu ab.

Die SBB werden ermächtigt, in ihren Investitionsplan 189 Mio. Fr. (Preisbasis 1989; feste Anlagen 65 Mio, Anteil Lokomotiven 124 Mio. Fr.) einzustellen, wobei der geltende Investitionsplafond höchstens in diesem Ausmass überschritten werden darf (ohne *Gotthard*).

4. Das EVED wird beauftragt, möglichst bald einen Entscheid bezüglich des Terminals *Iselle* bzw. der Zufahrtsstrecken aus dem Raume *Mailand* herbeizuführen.



5. Das EVED verpflichtet die SBB zu einer günstigen Lokomotivebeschaffung für den Huckepackverkehr, wobei in die Fahrzeugevaluation geeignete ausländische Fabrikate einzubeziehen sind. Die günstige Beschaffung soll möglichst die Ueberschreitung der Finanzplanzahlen und allfällige Zusatzkosten für ein Terminal in Iselle kompensieren. Die Bestellung ist vom EVED zu genehmigen.
6. Die SBB werden verpflichtet, die vorgezogenen Investitionen von 475 Millionen Franken im Rahmen des geltenden Investitionsplans nach 1995 zu kompensieren.

Für getreuen Auszug,  
der Protokollführer:

Beschluss

Der Bundesrat ersucht das EVED, die SBB sofort mit der Kapazitätserschöpfung für den Huckepackverkehr an Gothaard zu beauftragen.

Das Investitionsprogramm beträgt 1151 Mio. Fr. (Preisbasis 1987), verteilt auf fünf Jahre: 555 Mio. Fr. anfallen auf 1995, 200 Mio. Fr. auf 1996, 150 Mio. Fr. auf 1997, 150 Mio. Fr. auf 1998 und 196 Mio. Fr. auf 1999. Die SBB haben ihren Investitionsplan, wobei der geltende Investitionsplan höchstens um 1075 Mio. Fr. übersteigert werden darf.

Der Bundesrat ersucht das EVED, SBB und NLS nach erfolgreicher Verhandlungsbemühung mit der BG und vorbehaltlich der Genehmigung eines Verpflichtungskreditbeschlusses durch die Eidg. Räte mit der BG eine Verpflichtung für die rollende Landstrasse bis und mit der Höhe des Löcherbegriffs/Station zu beauftragen.

Erfolgreich sind die Verhandlungen mit der BG, wenn die in dem Beschlusses vom 18. Mai 1995 in Ziff. 8 dargelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

Das EVED schliesst im Klavierformen auf dem EVD eine Vereinbarung mit der SBB über 100 Mio. Fr. (Preisbasis 1987) A-Lohn.

Die SBB werden ersucht, in ihrem Investitionsplan 185 Mio. Fr. (Preisbasis 1987) feste Anlagen zu Mio. Anteil Lokomotiven 100 Mio. Fr. einzuschließen, wobei der geltende Investitionsplan höchstens in diesem Bereich übersteigert werden darf (ohne Gothaard).

Das EVED wird beauftragt, möglichst bald einen Entscheid bezüglich des Terminal Iselle bzw. der Zufahrtsstrassen aus dem Raum Iselle herbeizuführen.

Beilage zum Antrag des EVED an den Bundesrat zur Uebergangslösung  
(Basis: Berechnungen SBB)

## 1. SBB

in Mio. Fr. Preisbasis 1989	Investitionen	1990	1991	1992	1993	1994f	Total	Zusätzliche Betriebskosten	
								1994	1995
Gotthard	vorgezogene I. Infrastruktur	23	83	134	96	124	460	Annuität aus	
	. Sicherungsanlagen	15	56	91	69	104	334	Zusatzinvestitionen	
	. Oberbau	-	19	27	27	20	93	(ohne vorgezogene I.)	16 18
	. übriges	8	9	16	-	-	33	+	
	Betrieb	-	-	-	-	-	-	Zusätzliche Betriebs-	
	. Fahrzeuge	-	-	-	-	-	-	kosten	15 15
									31 33
	Korridor I. Infrastruktur	17	24	26	23	11	101		
	. Sicherungsanlagen	-	-	-	-	-	-		
	. Oberbau	12	20	20	17	7	76		
	. übriges	5	4	6	6	4	25		
	Betrieb	10	103	120	151	275	659		
	. Fahrzeuge	-	80	88	130	267	565		
	. übriges	10	23	32	21	8	94		
Lötschberg	vorgezogene I. Infrastruktur	2	7	4	2	-	15	Annuität aus	
	. Sicherungsanlagen	-	-	-	-	-	-	Zusatzinvestitionen	
	. Oberbau	2	7	4	2	-	15	(ohne vorgezogene I.)	3 5
	. übriges	-	-	-	-	-	-	+	
	Betrieb	-	-	-	-	-	-	zusätzliche Betriebs-	
	. Fahrzeuge	-	-	-	-	-	-	kosten	20 20
									23 25
	Korridor I. Infrastruktur	8	14	14	14	-	50		
	. Sicherungsanlagen	-	-	-	-	-	-		
	. Oberbau	-	-	-	-	-	-		
	. übriges	8	14	14	14	-	50		
	Betrieb	-	29	37	34	40	140		
	. Fahrzeuge	-	29	37	34	40	140		
	Total		60	260	335	320	450	1425	54

## 2. BLS

Investitionen <sup>1)</sup> in Mio. Fr.	Total
Lötschberg (nur Korridor I.)	125

<sup>1)</sup> Betriebskosten  
über SBB-Abgeltung



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

20. Okt. 1989

An den Bundesrat

Angebotsverbesserung im Huckepackverkehr

M i t b e r i c h t

zum Antrag des EVED vom 12. Oktober 1989

1. Antrag

Wir beantragen, Ziffer 5 des Beschlussdispositivs wie folgt zu formulieren:

"Die SBB sind zu einer günstigen Lokomotivbeschaffung für den Huckepackverkehr verpflichtet. Sie müssen auch ausländische Fabrikate in die Fahrzeugevaluation einbeziehen. Das Ergebnis der Evaluation ist vor der Bestellung von Fahrzeugen dem EVED mitzuteilen."

2. Begründung

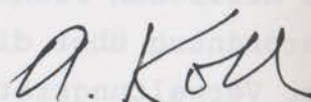
Für Anschaffungen, die nach dem Kostenvoranschlag mehr als 10 Millionen Franken kosten, ist nach Artikel 11 der neuen Verordnung über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBV) der Verwaltungsrat der SBB zuständig. Im Rahmen seiner Aufsicht über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt der SBB (Art. 37 SBBV) ist das Departement grundsätzlich

nicht befugt, den SBB die vorgesehenen Verpflichtungen aufzuerlegen und die Bestellung der Fahrzeuge von seiner Genehmigung abhängig zu machen, es sei denn, es würde vom Bundesrat gestützt auf Artikel 8 Absatz 1 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen dazu ermächtigt. Artikel 8 Absatz 1 sieht vor, dass der Bundesrat im Rahmen seiner Oberaufsicht über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt den SBB Weisungen erteilen kann, "die zur Wahrung wichtiger Interessen des Landes notwendig sind." Zwar schliesst die SBBV im Gegensatz zur alten Verordnung vom 20. Dezember 1971 zum SBB-Gesetz (Art. 2) nicht mehr aus, dass der Bundesrat seine Weisungsbefugnis an das Departement delegiert, im vorliegenden Fall kann jedoch kaum die Auffassung vertreten werden, die Wahrung wichtiger Interessen des Landes verlange eine direkte Einwirkung in die Unternehmenspolitik der SBB.

Die im Bundesratsbeschluss vorgesehene Pflicht der SBB, möglichst günstig einzukaufen und auch ausländische Produkte zu berücksichtigen, hat im übrigen rein deklaratorischen Charakter. Diese Pflicht besteht ohnehin schon aufgrund der Grundsätze der Einkaufsverordnung des Bundes und der aussenhandelspolitischen Verpflichtungen der Schweiz.

Der Hinweis auf die Kompensation der Ueberschreitung der Finanzplanzahlen und allfällige Zusatzkosten für einen Terminal in Iselle zur Begründung der möglichst günstigen Beschaffung gehört nicht in das Beschlussdispositiv. Es reicht, im Antrag auf diesen Zusammenhang hinzuweisen.

EIDGENOESSISCHES JUSTIZ-  
UND POLIZEIDEPARTEMENT



Arnold Koller, Bundesrat



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT  
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES  
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, den 20. Oktober 1989

562.311

An den Bundesrat

Angebotsverbesserung im Huckepackverkehr (Uebergangslösung)

M i t b e r i c h t

zum Antrag des EVED vom 12. Oktober 1989

Zum Antrag des EVED stellen wir folgenden:

Antrag: Ziff. 1 Abs. 1 des Antragsdispositive ist wie folgt zu fassen:

"Der Bundesrat ermächtigt das EVED, die SBB nach erfolgreichem Verhandlungsabschluss mit der EG mit der Kapazitätserhöhung für den Huckepackverkehr am Gotthard zu beauftragen."

**Begründung**

Wir haben zwar Verständnis für die Argumentation, dass der wachsende Verkehr für zusätzliche Investitionen in das Huckepackangebot spricht. Das Ausmass der vorgezogenen Investitionen ist aber betriebswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen. Um die Verhandlungsposition der Schweiz gegenüber der EG zu ver-



stärken ist keine bedingungslose Leistung zu erbringen, die zu einer vorgezogenen Zusatzbelastung der SBB und der Bundesresorerie von rund 1,2 Milliarden führt.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

Sllc

Stich

Massnahmen zur Finanzierung der SBB

Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen. Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen. Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen.

Zur Finanzierung der SBB sind folgende Massnahmen zu ergreifen:

Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen. Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen. Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen.

Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen. Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen. Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen.

bedingung

FINANZDEPARTEMENT

Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen. Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen. Die SBB sind für die Finanzierung ihrer Investitionen auf dem Kapitalmarkt aufzubringen.



Nr. 511 wf

3003, Bern 23. Oktober 1989.

Für die BR.-Sitzung  
 vom 24. OK 1989

An den Bundesrat

## Angebotsverbesserungen im Huckepackverkehr (Uebergangslösung)

### Stellungnahme

zum Mitbericht des EJPD vom 20. Oktober 1989.

#### 1. Antrag

Wir halten an unserem Antrag vom 12. Oktober 1989 teilweise  
fest und ändern diesen wie folgt:

5. "Die SBB sind zu einer günstigen Lokomotivbeschaffung für  
 den Huckepackverkehr verpflichtet. Sie müssen auch ausländische  
 Fabrikate in die Fahrzeugevaluation einbeziehen. Die Bestellung  
ist vom EVED zu genehmigen."

#### 2. Begründung

Der Huckepackverkehr ist eine gemeinwirtschaftliche Leistung.  
 Nach Artikel 8, Abs. 1, Bst. b<sup>bis</sup> legt der Bundesrat die Abgel-  
 tung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen detailliert fest.

Es macht wenig Sinn, die der jährlichen Abgeltung vorgelagerten  
 Investitionen nicht direkt beeinflussen zu dürfen. Diese haben  
 über die Kapitalfolgekosten einen grossen Einfluss auf die Höhe

der Abgeltung.

Wir sind mit den SBB bei der Interpretation von Artikel 37 SBBV ganz allgemein übereingekommen, *alle* Investitionen im Zeitpunkt ihrer Aufnahme in den SBB-Mittelfristplan zu überprüfen und allenfalls zurückzuweisen. *Deshalb haben die SBB selber unseren Anträgen auch nicht opponiert.*

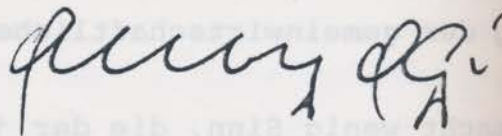
Bei einer reinen Mitteilung wären die SBB befugt, die Lokomotiven zu höheren Preisen zu bestellen. Eine Sanktionsmöglichkeit seitens des EVED oder des Bundesrates bestünde nicht. Einzig die Abgeltung könnte um die entstehende Differenz gekürzt werden. Dies führte zu einem Verlustvortrag und würde den Leistungsauftrag 1987 unnötig gefährden.

Im übrigen soll unser Antrag den SBB mit aller Deutlichkeit zeigen, dass wir im Falle eines günstigeren Angebotes einem ausländischen Fabrikat den Vorzug geben wollen. Insofern stärkt der Antrag die Verhandlungsposition der SBB bei den Beschaffungsgesprächen.

Im übrigen weisen wir darauf hin, dass zwischen Seite 8 und 9 unseres Antrages mit dem PC-Umbruch leider eine Zeile verloren ging. Vollständig lautet die Passage:

"...Könnte trotzdem kurzfristig ein Terminal erstellt werden, dürfte es sich nur um ein "Superprovisorium" handeln. Der Mittelbedarf wäre auf ein Minimum zu beschränken...."

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi





**Für die BR.-Sitzung  
 vom 24. OKT. 1989**

An den Bundesrat

### Angebotsverbesserungen im Huckepackverkehr (Uebergangslösung)

#### Stellungnahme

zum Mitbericht des EFD vom 20. Oktober 1989.

#### 1. Antrag

Wir halten an unserem Antrag vom 12. Oktober 1989 fest.

#### 2. Begründung

Es ist derzeit nicht absehbar, wann die EG-Verhandlungen zu einem erfolgreichen Abschluss führen. Je später dies der Fall sein wird, desto schwieriger wird die Lage für die Bewältigung des kombinierten Verkehrs.

Im Hinblick auf die grossen Wachstumsraten dieses Verkehrs brauchen wir die Uebergangslösung *jetzt*. Denn

- es dürfen keine Sendungen an der Grenze liegen bleiben;
- es darf keine Rückverlagerung auf die Strasse stattfinden;
- wir müssen umwelt- und energiepolitisch vernünftig handeln und
- die Bahnen müssen sich zeitgerecht verhalten und die ihnen gebotene Chance wahrnehmen.

Letztlich steht unsere Glaubwürdigkeit gegenüber Europa auf dem Spiel.

Es trifft zu, dass im jetzigen Zeitpunkt eine absolute Rentabilität der Investition nicht zu erwarten ist. Immerhin wird der durch den Gotthard-Ausbau geförderte unbegleitete Verkehr positive Deckungsbeiträge erwirtschaften. Eine rein betriebswirtschaftliche Betrachtungsweise ist aber verfehlt. Volkswirtschaftliche Ueberlegungen wie der Einbezug der längerfristigen Entwicklungschancen und die Würdigung der Schweiz als Transitdrehscheibe rechtfertigen die *nur vorgezogene Zusatzbelastung* der Bundestresorerie.

Je später die Investitionen in die Uebergangslösung getätigt werden, desto weniger werfen sie letztlich ab: Ein Teil des Verkehrs geht unwiederbringlich verloren und die Ablösung durch die NEAT findet schneller statt.

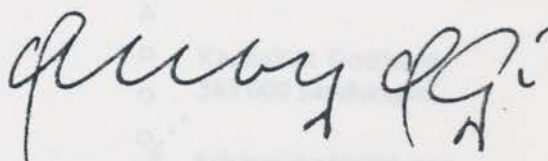
Im übrigen erachten wir es eher als Trumpf für die EG-Verhandlungen, dass die Schweiz unabhängig von den Ergebnissen im kombinierten Verkehr die Initiative beibehält. Dies unterstreicht die Ernsthaftigkeit unserer Bemühungen und ist überzeugender als alle Lippenbekenntnisse. Es genügt, die politische Karte zurückzubehalten: die Förderung der langfristig wenig erfolgreichen rollenden Landstrasse mit der Oeffnung eines *rollenden 4m/40t-Korridors*.

# Übergangslösung Transitkorridor

Im übrigen weisen wir darauf hin, dass zwischen Seite 8 und 9 unseres Antrages mit dem PC-Umbruch leider eine Zeile verloren ging. Vollständig lautet die Passage:

\*...Könnte trotzdem kurzfristig ein Terminal erstellt werden, dürfte es sich nur um ein "Superprovisorium" handeln. Der Mittelbedarf wäre auf ein Minimum zu beschränken....

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi





## Uebergangslösung Transitkorridor

Kommentar zur grafischen Darstellung:

- Nachfrage und Kapazität sind in Anzahl Sendungen (= Lastwagen/  
Lastzüge) aufgeführt.
- Die Nachfragekurve enthält
  - . bis 1989 die effektive Entwicklung
  - . danach einen angenommenen Verlauf bis zur geschätzten  
Nachfrage von 318'000 Sendungen nach Fertigstellung der  
Uebergangslösung (1994).
- Der Kapazitätssprung 1994 enthält
  - . die Gotthard-Kapazität von 363'000 Sendungen, primär durch  
Verdoppelung der Zuglängen aufgrund der Investitionen gemäss  
den vorliegenden Anträgen
  - . die Lötschberg/Simplon-Kapazität von 105'000 Sendungen,  
ebenfalls mit den entsprechenden Investitionen.
- Kapazität mit NEAT (ab 2010) aufgrund Botschaftsentwurf NEAT.

23.10.89