

Bern, den 5. Mai 1953.

CLF - OC.Nicht für die Presse
Ausgeteilt.A n d e n B u n d e s r a t .Investitionen in Westdeutschland.

Ueber die Verhandlungen, die mit der Bundesrepublik Deutschland gemäss Artikel 4 des Vertrags von Bonn vom 26. August 1952 in letzter Zeit geführt worden sind, können die unterzeichneten beteiligten Departemente heute dem Bundesrat den nachfolgenden Zwischenbericht vorlegen:

1. Elektrifikation Basel-Karlsruhe:

Bekanntlich war hierfür ursprünglich die Hälfte der Investitionssumme, also ein Betrag von Fr. 100 Mio., in Aussicht genommen worden. Da sich die Kosten dieses Projekts als wesentlich höher herausstellten, als ursprünglich angenommen worden war, so ist schweizerischerseits Ende Januar in Bonn eine Erhöhung auf Fr. 120 Mio. in Aussicht gestellt worden. Dieser Betrag wurde aber von der deutschen Seite als vollkommen ungenügend bezeichnet. Zudem machte die Leitung der deutschen Bundesbahnen geltend, sie könne nicht eine Schuld in Schweizerfranken eingehen und sie würde es vorziehen, wenn als Gläubiger die Eidgenossenschaft und nicht die schweizerischen Bundesbahnen in Erscheinung treten würde. In den nachfolgenden Besprechungen zwischen der obersten Leitung der beiden Bahnbehörden ist dann insoweit ein Einverständnis erzielt worden, als die Einwendung gegen eine Frankenschuld und gegen die Gläubigerstellung der SBB fallen gelassen wurde. Umso nachdrücklicher wurde deutscherseits an einer wesentlichen Erhöhung der Investitionssumme festgehalten. Die Gesamtkosten sind beziffert worden auf DM 206 Mio., ergebend zum offiziellen Kurs Fr. 214 Mio. Da in dieser Rechnung die Erstellung von Kraftwerken sowie die Elektrifizierung gewisser Nebestrecken eingeschlossen ist, so erklärte man sich deutscherseits bereit, deren Finanzierung selber zu übernehmen und berechnete den von der Schweiz aufzubringenden Minimalbetrag auf DM 170 Mio., also Fr. 176,8 Mio. In einer Besprechung, die am 9. April in Bern stattgefunden hat, liessen die deutschen Vertreter immerhin durchblicken, dass sie noch bereit wären, die Kursdifferenz auf sich zu nehmen, sich also mit Fr. 170 Mio. zu begnügen. Da ihrer

Interpretation des anlässlich des Vertragsschlusses vom 26. August 1952 ausgetauschten Briefwechsels, wonach aus dem Gesamtbetrag der Investitionen die Elektrifikation Basel-Karlsruhe "in erster Linie" zu berücksichtigen ist, was eine absolute Priorität gegenüber den Industrieinvestitionen bedeute, nicht zugestimmt werden konnte, verlangten die deutschen Vertreter die bestimmte und baldige Zusicherung, dass unter allen Umständen aus dem 200 Mio.-Kredit mindestens eine Summe von Fr. 140 Mio. zur Verfügung gestellt werde. Der fehlende Betrag von Fr. 30 Mio. wäre dann aufzubringen durch ein von den SBB geführtes Syndikat von Industrie und Banken in Verbindung mit gewissen Bezugsverpflichtungen vonseiten der deutschen Bundesbahnen. Die von der Generaldirektion der SBB in dieser Richtung geführten Verhandlungen haben in der Tat eine solche Lösung als möglich gezeigt.

Auf die sehr grosse allgemein-schweizerische Bedeutung der Elektrifizierung der Strecke Basel-Karlsruhe ist bereits früher hingewiesen worden. Dabei ist nicht nur die Konkurrenz der französischen Linien über den Mont-Cenis, sondern namentlich auch diejenige der Brenner-Linie in Berücksichtigung zu ziehen. Diese hat im Personenverkehr Deutschland-Italien im Jahre 1951 61%, in umgekehrter Richtung 48% absorbiert. Die Schweiz hat aber auch ein wesentliches Interesse daran, dass die Elektrifikationsarbeiten der genannten Linie Basel-Karlsruhe, deren Dauer auf 3 - 4 Jahre geschätzt wird, möglichst bald aufgenommen werden. Das Begehren der deutschen Bundesbahnen, rasch bestimmte Zusicherungen zu erhalten, ist deshalb begreiflich und berechtigt. Es besteht kein zwingender Grund, damit zuzuwarten, bis auch die langwierigen Verhandlungen über die Investitionen in der deutschen Montan-Industrie abgeschlossen sind. Der Bundesrat sollte deshalb die Ermächtigung erteilen, dass der Bundesrepublik für die Elektrifizierung Basel-Karlsruhe ein Mindestbetrag von Fr. 140 Mio. gemäss Artikel 4 des Vertrags vom 26. August 1952 fest zugesichert wird. Nach der in Bonn in Aussicht genommenen Lösung wäre dieser Betrag mit 4 1/2% jährlich zu verzinsen, wobei 1/2% der Bundesregierung für die von ihr auszusprechende Bürgschaft überlassen würde. Gegen letztern Punkt erheben allerdings die deutschen Bundesbahnen nachdrücklichen Einspruch. Es ist dies aber eine Frage, die zwischen ihnen und der Bundesregierung zu entscheiden ist. Dagegen müsste schweizerischerseits noch abgeklärt werden, welche Garantien gegen eine Umfahrung der Schweiz von deutscher Seite erhältlich sind.

2. Investierungen in der deutschen Montan-Industrie.

In Bonn haben die deutschen Vertreter das seinerzeit in Bern gestellte Begehren fallen lassen, wonach die Eidgenossenschaft nicht direkt Kreditgeber gegenüber der deutschen Industrie würde, sondern diese Stellung der Bundesrepublik zu überlassen hätte. Damit konnte eine erste Schwierigkeit beseitigt werden. Was nun die Höhe der Industriekredite anbelangt, so geht die Meinung auf schweizerischer wie auf deutscher Seite dahin, dass das

schweizerische Programm mit nur Fr. 60 Mio. d.h. ohne Erhöhung der Gesamtinvestitionen kaum durchführbar wäre. Eine solche Erhöhung ist übrigens in Artikel 5 des Vertrags vom 26. August 1952 ausdrücklich vorgesehen. Bleibt man für die Industrie auf der ursprünglich in Aussicht genommenen Summe von Fr. 100 Mio., so ergibt sich eine Erhöhung der Gesamtsumme auf Fr. 240 Mio. Eine solche liegt auch im finanziellen Interesse der Schweiz, da die Verzinsung unter allen Umständen nicht unwesentlich höher sein wird, ohne dass sich die Sicherheit vermindert, wenn, wie vorgesehen, auch bei den Industrie-Investitionen die Bundesrepublik die Garantie übernimmt.

In den letzten in Bern geführten Verhandlungen haben die deutschen Vertreter es abgelehnt, für die Bundesrepublik selber und durch sie für die hohe Behörde der Montan-Union absolute Liefergarantien in Mangelzeiten und absolute Garantien gegen Doppelpreise einzugehen. Dieser Standpunkt ist nicht unerwartet und auch nicht unverständlich. Es wird geltend gemacht, dass solchen Liefergarantien keinerlei Bezugsverpflichtungen der Abnehmer gegenüberstehen würden und dass es kaum angängig sei, der Schweiz wesentliche Vorteile der Montan-Union einzuräumen, ohne dass sie auch entsprechende Pflichten übernehme. Es dürfte dagegen von der Bundesrepublik ungefähr die folgende Erklärung erhältlich sein:

"In Berücksichtigung der schweizerischen Kredite, die zum Ausbau der Eisen- und Stahlindustrie in Westdeutschland gegeben worden sind, wird die Deutsche Bundesregierung das ihr mögliche tun, um den schweizerischen Einfuhrbedürfnissen auf dem Sektor von Eisen und Stahl auch in Zeiten einer Mangellage auf der Basis der Liefermengen und -sorten der jeweils letzten drei Jahre Rechnung zu tragen. Sie wird in diesem Rahmen eingegangene privatwirtschaftliche Verpflichtungen deutscher Werke mit Bezug auf Mengen, Sorten und Preise in keiner Weise hindern."

Wenn auch zuzugeben ist, dass ein solcher Wortlaut keine absolute Garantie enthält und dass gewisse Risiken bestehen bleiben, so muss ihm doch ein gewisser nicht zu unterschätzender Wert beigemessen werden. Es setzt dies allerdings voraus, dass die deutschen Lieferwerke selber bereit sind, als Gegenleistung für zu Vorzugsbedingungen erhaltene Investitionskredite die geforderten Minimalgarantien für Mengen, Sorten und Preise einzugehen.

Es sind nun, vorläufig beidseitig unverbindlich, 6 - 8 deutsche Stahlwerke und 2 deutsche Kokereien in Aussicht genommen worden, auf welche die Fr. 100 Mio. gegen die entsprechenden Liefer- und Preisgarantien zu verteilen wären. Trotz der in Aussicht genommenen Bürgschaft der Bundesrepublik muss die finanzielle Solidität dieser Kreditnehmer noch näher geprüft werden und es sind hierauf die Verhandlungen mit ihnen aufzunehmen.

Gestützt auf diese Darlegungen stellen die unterzeichneten Departemente dem Bundesrat folgenden

A n t r a g :

1. Der Bundesrat nimmt vom vorstehenden Zwischenbericht zustimmend Kenntnis.
2. Er erklärt sich damit einverstanden, dass für die Elektrifizierung der Strecke Basel-Karlsruhe gemäss Artikel 4 des Vertrags vom 26. August 1952 über die Regelung der Forderungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft gegen das ehemalige Deutsche Reich ein Betrag von Fr. 140 Mio. zugesichert wird, wobei die Bedingungen zwischen dem Finanzdepartement und der Generaldirektion der SBB einerseits und der Generaldirektion der deutschen Bundesbahnen anderseits endgültig zu vereinbaren sind.
3. Im Sinne von Artikel 5 des oben erwähnten Vertrags vom 26. August 1952 wird eine Erhöhung der Gesamt-Investitionssumme auf Fr. 240 Mio. in Aussicht genommen, für den Fall, dass die von der Bundesregierung einerseits und von den deutschen Lieferwerken anderseits erhältlichen Garantien mit Bezug auf Mengen, Sorten und Preise als genügend erscheinen und dass eine Einigung auch über Verzinsung und Rückzahlung erfolgt. Hierüber ist dem Bundesrat seinerzeit ein Schlussbericht mit Antrag zu unterbreiten.

Protokollauszug an das Politische Departement, an das Finanz- und Zolldepartement und an das Post- und Eisenbahndepartement.