

*einige Auszeichnungen!*

*fb*

# Unterlage A

Informationstagung über die Gott-  
hardbasislinie vom 15. März 1974

Heinz Diemant  
Finanzabteilung SBB

Referat: Wirtschaftlichkeit

## 1. Einleitung

Die Verwirklichung einer Grossinvestition, wie sie eine neue Alpentransversale darstellt, ist nicht nur ein faszinierendes technisches Problem. Derartige Werke, vergleichbar etwa mit dem Nationalstrassenbau, rufen nach einer umfassenden gesamtheitlichen Betrachtung, müssen doch die vorhandenen Mittel mit Hinblick auf die angestrebten Ziele möglichst optimal eingesetzt werden.

Aus diesem Grunde wurde 1963 die Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen (KEA) geschaffen mit dem Auftrag zu prüfen, welchem Projekt für den Ausbau der schweizerischen Bahnalpentransversalen der Vorzug zu geben sei. Die Kommission befasste sich also nicht mit der Frage, ob die Kapazität im schweizerischen Bahntransitverkehr überhaupt ausgebaut werden sollte, sondern beschränkte sich auf die Beurteilung der verschiedenen Varianten. Sie hat in Abwägung technischer, betriebs-, regional- und volkswirtschaftlicher Fragen, durch juristische und militärische Aspekte ergänzt, die bekannten Schlussfolgerungen gezogen. Sie hat aber dabei deutlich auf die Grenzen von quantifizierten Aussagen hingewiesen und betont, dass wegen der vorhandenen Zielkonflikte letztlich ein politischer Entscheid notwendig sei.

Nach Vorliegen der Ergebnisse der KEA haben sich die SBB bemüht, die vorhandenen Unterlagen im Sinne einer Prüfung der

- finanziellen Auswirkungen einer neuen Alpentransversale auf die Ertragslage der SBB und der
- Möglichkeiten der Finanzierung einer solchen Investition

zu ergänzen. Diese Arbeiten haben sich naturgemäss auf den betriebswirtschaftlichen Bereich beschränkt, dh es wurden bloss die in der Unternehmungsrechnung der SBB entstehenden finanziellen Auswirkungen berücksichtigt. Klarheit bestand dabei von allem Anfang an, dass, in Uebereinstimmung mit der KEA, für den Entscheid schliesslich eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung unerlässlich ist. Neben den SBB haben in der Folge auch die BLS - für ihren Bereich - sowie eine Arbeitsgruppe der UIC (Internationaler Eisenbahnverband) sich mit derartigen Studien befasst.

## 2. Betriebswirtschaftliche Untersuchungen

### 20. Allgemeines

Zunächst sollen diese verschiedenen Untersuchungen, die sich ausschliesslich oder teilweise mit der Wirtschaftlichkeit der Gotthardbasislinie oder des Systems Lötschberg-Doppelspur - Gotthardbasislinie befassen, kurz erläutert werden. Dabei scheint es nicht zweckmässig, die verschiedenen Studien und ihre Ergebnisse in ihren Details zu vergleichen; es dürfte sinnvoller sein, nach einem Vergleich der Grundzüge eine zusammenfassende Beurteilung der aus den verschiedenen Untersuchungen zu ziehenden Schlussfolgerungen vorzunehmen.

In der einen Gruppe von Untersuchungen wurden die zu erwartenden Ergebnisse der einzelnen Betriebsjahre nach Eröffnung der Basislinie oder des Systems Gotthard - Lötschberg ermittelt. Daraus lässt sich jener als Nutzschwelle bezeichnete Zeitpunkt ableiten, in welchem die jährlichen Mehrerträge die Mehrkosten erreichen oder überschreiten.

Dagegen liefert diese Methode keinen Anhaltspunkt über die Wirtschaftlichkeit während der ganzen Nutzungsdauer der Investition. Dafür ist eine Rechnung nach der sog Diskontierungsmethode aufzustellen. Hier werden die Einnahmen und Ausgaben während der in Aussicht genommenen Nutzungsdauer der Anlage auf den Anfangszeitpunkt abgezinst.

Der Zinssatz, bei welchem die derart diskontierten Einnahmen und Ausgaben gleich hoch sind, entspricht der möglichen Verzinsung und damit der Rendite des investierten Kapitals. Ist dieser Satz höher als der für langfristige Investitionen massgebende Marktzinssatz, so ist die Investition rentabel. Wesentliches Merkmal dieser Methode ist der Umstand, dass die in späteren Jahren anfallenden Beträge durch die Abzinsung sehr stark an Bedeutung verlieren und dadurch die Ueberwertung unsicherer Zukunftserwartungen relativiert wird.

### 21. Die verschiedenen Untersuchungen

Die verschiedenen Untersuchungen sind aus Beilage 1 ersichtlich. Die erste Untersuchung datiert aus dem Jahre 1971 (1). Sie basiert auf den dem Kommissionsbericht der KEA zugrunde gelegten Annahmen.

Im Jahre 1972 waren neue Kostenschätzungen, vor allem der Investitionen, und Verkehrsprognosen vorhanden. Es war deshalb unerlässlich, diese Untersuchung zu aktualisieren (2). Mit den gleichen Grunddaten wurde zusätzlich eine Diskontierungsrechnung (3) erstellt.

Die BLS stellte 1972 eine Rechnung über die Wirtschaftlichkeit des Lötschberg-Doppelspurausbaus auf (4).

1973 erschien der Bericht über die erwähnte, im Rahmen des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) durchgeführte Untersuchung der Achse (Deutschland-) Basel - Mailand. Diese bildet Bestandteil eines europäischen Infrastrukturleitplans. In dieser Untersuchung wurden die beiden ausgebauten Achsen Gott- hard und Lötschberg als System betrachtet (5). Auch diese Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wurden durch eine Diskontierungsrechnung ergänzt (6).

## 22. Ergebnisse der verschiedenen Untersuchungen

Es ist klar, dass beim vorliegenden Investitionsvorhaben bezüglich wirtschaftlicher Auswirkungen wesentliche Unsicherheiten vorhanden sind. Diese betreffen - ganz abgesehen von der Entwicklung der Teuerung, worauf noch zurückzukommen sein wird - vor allem die Frage nach dem Zeitpunkt der vollen Ausnützung der Kapazität. Es ist daher von Interesse, die Ergebnisse der einzelnen Untersuchungen, die zT von unterschiedlichen Voraussetzungen bezüglich Berechnungsmethode, Verkehrsentwicklung, Betriebskosten und Investitionsbedarf ausgehen, zu vergleichen und daraus gültige Schlussfolgerungen zu ziehen.

In einem Punkt bestand bei allen Untersuchungen Übereinstimmung: Es konnte nicht darum gehen, eine Rechnung über die Kosten und den Ertrag des gesamten alpenüberschreitenden Verkehrs aufzustellen. Vielmehr bilden nur die als Folge der neuen Investitionen zusätzlich entstehenden Kosten und Erträge Gegenstand der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen. Es handelt sich also um die Betrachtung der im Vergleich zu heute entstehenden Kosten- und Ertragsänderungen.

Der weitaus überwiegende Kostenanteil entfällt dabei auf die Abschreibungen und die Verzinsung der Neuanlagen, dh der neuen Tunnelstrecke und der Zufahrten. Bei allen Varianten wurde ein sukzessiver Ausbau der Zufahrtslinien, nach Massgabe der Verkehrsentwicklung, angenommen. Demgegenüber treten die übrigen Kostenelemente wie Unterhalt, Kosten der zusätzlichen Züge usw stark in den Hintergrund.

Die durchgeführten Berechnungen - in Anbetracht der zum Teil groben Annahmen wäre eher von Schätzungen zu sprechen - lassen sich nun wie folgt in eine vorsichtige und eine günstige Variante zusammenfassen. Die vorsichtige Variante entspricht dabei einer Kombination der in Beilage 1 dargestellten Varianten 2, 3 und 4, während die günstige Variante der Untersuchung der Achsengruppe (5, 6) entspricht. Die Ergebnisse sind in Beilage 2 dargestellt.

### 23. Beurteilung der beiden Varianten

Zusammenfassend ergibt sich, dass der günstigen Variante optimale Annahmen bezüglich Verkehrsentwicklung, Betriebskosten und flankierender Investitionen in die Zufahrten (zB neue Hauenstein-Basislinie) zugrunde liegen.

Demgegenüber handelt es sich bei der vorsichtigen Variante um eine auf mittleren Annahmen basierende Wirtschaftlichkeitsrechnung.

Bei der vorsichtigen Variante würde - im Falle der traditionellen Jahreskosten - und -ertragsrechnung - etwa 15 Jahre nach Inbetriebnahme die Nutzschwelle erreicht, sofern die öffentliche Hand die Bauzinsen übernimmt und eine während der ersten Betriebsjahre variable Verzinsung des investierten Kapitals gewährt.

Die günstige Variante weist ein positiveres Ergebnis aus, indem im gleichen Zeitpunkt - also etwa 15 Jahre nach Inbetriebnahme - die Nutzschwelle erreicht würde, ohne dass die öffentliche Hand die Bauzinsen übernehmen müsste. Bei Vollauslastung des Alpenbahnsystems Gotthard-Lötschberg, dh einem Zeitpunkt nach dem Jahr 2000, wären jährliche Rechnungsüberschüsse zu verzeichnen.

Die Diskontierungsrechnung ergibt bezüglich der Ertragsrate, welche der Rendite der Investition bezogen auf die gesamte Nutzungsdauer entspricht, folgendes Bild:

Die Ertragsrate bei der vorsichtigen Variante liegt mit rund 4 % eindeutig unter dem heutigen Marktzins. Obwohl der Satz von rund 6 %, wie er für die günstige Variante ermittelt wurde, den für Anleihen mit Staatsgarantie geltenden Satz knapp erreicht, kann aus heutiger Sicht nicht von einer betriebswirtschaftlichen Rentabilität gesprochen werden.

Der Grund liegt darin, dass den der Investition innewohnenden Risiken gebührend Rechnung getragen werden muss. So würde bei industriellen Grossinvestitionen langfristigen Charakters mit ähnlichen Risiken auch eine dem Marktzins genau entsprechende interne Ertragsrate für eine Projektrealisierung als unzureichend angesehen. Dazu kommt, dass für die Zukunft tendenziell mit einer Kapitalverknappung und damit mit eher noch steigenden Kapitalmarktzinsen zu rechnen ist.

Weiter sind die Unsicherheitsfaktoren, vor allem bezüglich

- der zeitgerechten Bereitstellung der notwendigen Investitionen auf den ausländischen Zufahrtslinien
- der zeitlichen Realisierbarkeit der flankierenden Ausbauten auf Schweizergebiet (zB neue Hauenstein-Basislinie) und - damit verbunden -

- der Entwicklung des angenommenen Verkehrsvolumens und der Verkehrsstruktur einzukalkulieren, Unsicherheitsfaktoren, welche vor allem auf den Zeitpunkt der Erreichung der Nutzschwelle einen grossen Einfluss haben.

Daraus ergibt sich, dass

- eine betriebswirtschaftliche Rendite der Alpentransversalen bei der für eine Wirtschaftlichkeitsrechnung notwendigen vorsichtigen Betrachtungsweise als nicht gegeben oder zumindest als fraglich anzusehen ist
- die Notwendigkeit einer massiven Starthilfe der öffentlichen Hand besteht. Eine solche könnte derart ausgestaltet sein, dass von der öffentlichen Hand während der Bauzeit die finanziellen Mittel zinslos zur Verfügung gestellt würden. Es wäre nämlich wenig sinnvoll, wenn die Bauzinsen aktiviert, der Verschuldungsplafond damit erhöht und während einer entsprechend längeren Zeit nach Inbetriebnahme eine volle Verzinsung der investierten Mittel unterbleiben müsste.
- eine gesamtwirtschaftliche Beurteilung notwendig ist.

In diesem Zusammenhang bleibt noch die Frage des möglichen Einflusses der Inflation auf die Wirtschaftlichkeit abzuklären. Man darf wohl davon ausgehen, dass die Ertragsrate eines Projekts nicht real verbessert werden kann, indem die Inflation miteingerechnet wird. Die Rentabilität eines Projektes dürfte deshalb in erster Näherung nicht von der einkalkulierten Teuerung abhängen.

Diese Beurteilung lässt sich damit begründen, dass die Teuerung zwar - vor allem bei stabilen Zinsen und wenn sich die Bauteuerung nicht stärker entwickelt als die möglichen Erhöhungen der Tarife - die betriebswirtschaftliche Rendite verbessern kann, indem sich die nominelle Ertragsrate der Investitionen ungefähr im Rahmen der in der Wirtschaftlichkeitsrechnung einkalkulierten Teuerungsrate erhöht. In einer inflationären Wirtschaft wird sich indessen auch der Kapitalmarktzins langfristig als Folge der Teuerung erhöhen. Eine reale Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Rendite dürfte deshalb, vor allem auch angesichts der Ungewissheit der Preissteigerungen in den verschiedenen Bereichen, kaum gegeben, auf jeden Fall nicht zuverlässig abzuschätzen sein.

Wir möchten jedoch trotz dieser Vorbehalte gegenüber der Wirtschaftlichkeit einer neuen Alpentransversale ausdrücklich auf die Möglichkeit von späteren

Ertragsüberschüssen bei einer günstigen Entwicklung hinweisen. So ist nicht einzusehen, weshalb eine in der Erstellung und im Betrieb zwar teure Strecke, die aber primär dem interessanten Fernverkehr dient, bei voller Auslastung nicht rentabel sein sollte.

Diese Aussage steht nicht im Widerspruch zu den erfolgten Ausführungen. Eine Wirtschaftlichkeitsrechnung, die sich nicht dem Vorwurf der Manipulation aussetzen will, muss notgedrungen auf Kriterien abstellen, die aus heutiger Sicht einigermaßen überblickbar und nachweisbar sind. So käme wegen der wesentlichen, heute noch weitgehend offenen Fragen wie Baubeginn, Bauzeit, Entwicklung der Verkehrsnachfrage und Leistungsfähigkeit der Nachbarbahnen im Ausland, eine Quantifizierung der nach der Jahrhundertwende zu erwartenden Entwicklung gewissermaßen einer Prophetie gleich. Damit muss eine Wirtschaftlichkeitsrechnung zwangsläufig zu einer weniger optimistischen Beurteilung von denkbaren Entwicklungsmöglichkeiten, die im vorliegenden Fall erst in einem Zeitpunkt nach dem Jahr 2000 auftreten werden, gelangen.

Unbestritten ist in jedem Fall die Notwendigkeit einer massiven Starthilfe der öffentlichen Hand. Daran dürfte eine Aktualisierung der Daten wohl nichts ändern. Dagegen sollte eine Neuberechnung dann vorgenommen werden, wenn wesentliche Elemente - in erster Linie ist an die Investitionskosten und die Verkehrsentwicklung zu denken - auf einen neuen Stand gebracht werden.

### 3. Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Der Ausbau der Alpentransversalen ist eine Frage der Verkehrspolitik, insbesondere der sinnvollen Koordination der Verkehrsinvestitionen. Dadurch und wegen des Umstandes, dass eine betriebswirtschaftliche Rentabilität nicht voll nachweisbar ist, ergibt sich die Notwendigkeit einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung. In diesem Bereich liegt nun eine Anzahl von Untersuchungen vor; dagegen fehlt eine umfassende Quantifizierung der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen. Ein Teil der vorgenommenen gesamtwirtschaftlichen Untersuchungen ist in Beilage 3 zusammengestellt.

1973 haben die SBB in Zusammenarbeit mit dem EAV versucht, einige Aussagen aus ihrer Sicht zu diesem Problem zu machen. Sie sind dabei davon ausgegangen, dass die Frage, ob das künftige Transitvolumen auf der Schiene oder auf der

Strasse bewältigt werden soll, und nicht jene der möglichen Linienführung der Bahn, im Rahmen einer gesamtwirtschaftlichen Beurteilung primär abzuklären wäre. Dabei wurde vorausgesetzt, dass die Schweiz aus Ueberlegungen, die vorwiegend auf der internationalen Ebene liegen, die Kapazität ihrer Verkehrsträger dem steigenden Transitvolumen anpassen werde. Ein Teil der im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse zu stellenden Fragen wird dabei - wenigstens verbal - beantwortet.

Dabei muss man sich bewusst sein, dass längst nicht alle der für eine Kosten-Nutzen-Analyse massgebenden Kriterien zahlenmässig auszudrücken sind. Beilage 4 gibt einen Ueberblick über die Beurteilungskriterien einer Kosten-Nutzen-Analyse, die vom Planungsbüro Basler & Hofmann im Zusammenhang mit der Untersuchung der Alpentransversalenvarianten aufgestellt worden sind. Daraus ist klar ersichtlich, dass viele Elemente gar nicht quantifiziert werden können.

Man muss sich deshalb fragen, ob in bezug auf den zu treffenden Entscheid durch eine solche Untersuchung tatsächlich eine grössere Transparenz überhaupt geschaffen werden könnte. Es kann dabei nicht übersehen werden, dass es sich bei diesen Kosten-Nutzen-Analysen vielfach um ein Schlagwort handelt und der Beitrag solcher Untersuchungen - mindestens beim heutigen Stand der zur Verfügung stehenden Methodik - zur Lösung komplexer Problemstellungen nicht zu hoch veranschlagt werden darf.

Interessanterweise zielt die gegenwärtig erhobene Forderung nach der Aufstellung einer Kosten-Nutzen-Analyse sodann gar nicht auf die essentielle Frage des "ob überhaupt" oder des "wie", nämlich Schiene oder Strasse, sondern des "wo". Hier muss man sich aber erst recht die Frage stellen, ob eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse überhaupt möglich sei und ob der Versuch einer Quantifizierung nicht viel eher Anlass zu neuen Diskussionen ohne Ende geben würde.

Nicht zuletzt enthält der Schlussbericht der KEA interessante Ueberlegungen über betriebs-, regional- und aber auch volkswirtschaftliche Kriterien. Leider sind diese Ueberlegungen beinahe in Vergessenheit geraten oder werden von Interessenvertretern einfach in Frage gestellt.

Es ist zu vermuten, dass mit diesen Grundlagen die heutigen methodischen Möglichkeiten einer Kosten-Nutzen-Analyse weitgehend ausgeschöpft wurden, wenn auch nicht unter dieser ambitiösen Bezeichnung. Das wäre noch stärker der Fall, wenn wenigstens ein Teil dieser Untersuchungen auf einen aktuellen Stand gebracht werden könnte. Damit dürften sie eine ausreichende Grundlage für einen Entscheid bilden.

Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen über die Alpentransversalen

No	Datum	Gegenstand	Ersteller	Methode
1	Oktober 1971	Gotthardbasislinie	SBB	jährliche Kosten und Erträge
2	Juni 1972	Gotthardbasislinie	SBB	jährliche Kosten und Erträge
3	Mai/Oktober 1972	Gotthardbasislinie	SBB	Diskontierungsrechnung
4	Juli 1972	Lötschberg-Doppelspur	BLS	jährliche Kosten und Erträge
5	Februar 1973	Gotthard - Lötschberg als Bestandteil der Achse Basel-Mailand	UIC/SBB	jährliche Kosten und Erträge
6	Juni 1973	Gotthard - Lötschberg als Bestandteil der Achse Basel-Mailand	SBB	Diskontierungsrechnung

FA, 13.3.1974



## Variantenvergleich

## Beilage 2

	Berücksichtigte Elemente	vorsichtige Variante	günstige Variante
1	Preisbasis	1972	1972
2	Alpentransversalen	Gotthard-Basislinie und Lötschberg - Doppelspur	Gotthard-Basislinie und Lötschberg - Doppelspur
3	Verkehrsvolumen im Jahr 2000	32 Mio Gütertonnen 12 Mio Reisende	36 Mio Gütertonnen 15 Mio Reisende
4	Investitionen (ohne Bauzinsen)	4,5 Mia Franken	5,1 Mia Franken
5	Betriebskosten (ohne Nutzungskosten der Neuanlagen)	45 % der zusätzlichen Erträge	35 % der zusätzlichen Erträge
6	Ergebnis		
	- Jahreskosten- und -ertragsrechnung (Zinssatz 5 %)	Erreichung der Nutzschwelle etwa 15 Jahre nach Inbetriebnahme, wenn keine Bauzinsen berechnet werden	Erreichung der Nutzschwelle etwa 15 Jahre nach Inbetriebnahme unter Berücksichtigung von Bauzinsen
	- Diskontierungsrechnung	interne Ertragsrate = Rendite ~ 4 %	Interne Ertragsrate = Rendite ~ 6 %
	FA, 13.3.1974		

Untersuchungen über juristische, regional- und volkswirtschaftliche Aspekte der Bahn-Alpentransversale

Auftraggeber	Auftragnehmer	Inhalt
EVED	Kommission "Eisenbahntunnel durch die Alpen"	Schlussbericht (enthält die Ergebnisse der meisten der nachfolgenden Untersuchungen)
EAV	Prof Oswald, Universität Freiburg	Das Ostalpenbahnversprechen, Rechtsgutachten
Aktionskomitee pro Tödi-Greina-Bahn (übernommen durch EAV)	Seminar für Verkehrspolitik/Schweiz Institut für Aussenwirtschafts- und Marktforschung, beide Hochschule St Gallen (Prof Fischer/Prof Nydegger)	Gutachten über die regional- und volkswirtschaftliche Bedeutung einer Tödi-Greina-Bahn
EAV	Seminar für Verkehrswissenschaft an der Hochschule St Gallen (Prof Keller, Prof Fischer, PD Kaspar)	Gutachten über die regional- und volkswirtschaftliche Bedeutung einer Splügenbahn
EAV	Prognos AG, Europäisches Zentrum für angewandte Wirtschaftsforschung, Basel	Volkswirtschaftliche und regionale Auswirkungen der Eisenbahntunnel-Projekte Gotthard-Basis, Lötschberg-Basis, Gotthard-West
EAV	Basler & Hofmann, Ingenieure und Planer, Zürich	Konzeptvarianten für den Alpen-transitverkehr durch die Schweiz

Quantifizierbare Kriterien	Teilweise quantifizierbare Kriterien	Nicht (direkt) quantifizierbare Kriterien
<p><u>Wirtschaftlichkeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionen</li> <li>- Betrieb und Unterhalt</li> <li>- Abschreibungen</li> <li>- Zinsen</li> <li>- Erträge</li> </ul> <p><u>Benützerkosten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeit</li> <li>- Unfälle (oekonomischer Aspekt)</li> </ul> <p><u>Induzierte oekonomische Aspekte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Indirekte Einflüsse auf Einkommen und Kosten der privaten und öffentlichen Haushalte (Strukturaspekte nach Regionen oder wirtschaftlich-sozialen Schichten)</li> <li>- Multiplikatoreffekte während der Bauzeit</li> <li>- Induzierte wirtschaftliche Entwicklung</li> <li>- Induzierte Inflation</li> <li>- Landwertänderungen</li> </ul> <p>Einzelne dieser Aspekte sind eventuell nur verbal qualitativ zu beurteilen.</p> <p>FA, 12.3.74</p>	<p><u>Transportqualität</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Komfort</li> <li>- Zuverlässigkeit</li> <li>- Verfügbarkeit</li> </ul> <p><u>Belastung des Lebensraumes und der Lebensqualität</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Landbeanspruchung (nach Knappheit in verschiedenen Regionen, Flaschenhälse)</li> <li>- Lärm</li> <li>- Landschaftliche Eingriffe (Beeinträchtigung oekologischer Einheiten)</li> <li>- Emissionen (Luft, Wasser, Boden)</li> <li>- Energie</li> <li>- Unfälle (menschlicher Aspekt)</li> </ul>	<p><u>Landesplanerischer Aspekt</u> (Siedlungsstruktur, Wirtschaftsstruktur, Bevölkerungsstruktur, soziale Aspekte)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verträglichkeit oder Konflikte mit anderen und übergeordneten Planungen wie landesplanerische Leitbilder (Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur, regionale Struktur), Gesamtverkehrskonzeption, Agglomerationsverkehr</li> </ul> <p><u>Bundesfinanz- und Konjunkturpolitik</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbeitsmarkt (Bauwirtschaft, Bahnpersonal)</li> <li>- Inflation</li> <li>- Liquidität der Bundesfinanzen</li> <li>- Bilanz des Bundeshaushaltes</li> <li>- Konkurrenz um begrenzte Mittel mit anderen Verkehrssektoren (zB Agglomerationsverkehr) oder mit anderen öffentlichen Aufgaben (Bildung, Wohnungsbau, Umweltschutz, Sozial- und Gesundheitswesen, usw)</li> </ul> <p><u>Aussenpolitik: Beziehung zum Ausland</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traditionelle Transitverpflichtung</li> <li>- Transitdienste des Auslandes für die Schweiz</li> <li>- Europäische Integration (Verkehr, Wirtschaft)</li> <li>- Zahlungsbilanz</li> <li>- Handelsbeziehungen</li> </ul> <p><u>Landesverteidigung</u></p> <p><u>Langfristige Aspekte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wachstumspolitik</li> <li>- Langfristige technologische Entwicklung</li> <li>- Langfristige Entscheidungsfreiheit</li> </ul>