



3003 Bern 6. Januar 1986

Ø 031/61 60 10

Ihr Zeichen  
Votre signe  
Vostro segno

Unser Zeichen  
Notre signe  
Nostro segno

563.739 WB/te

Bundesamt für Verkehr  
Bundeshaus Nord

3003 B e r n

Vereinabahn; Konzessionserteilung und Bundesbeitrag;  
Kleines Mitberichtsverfahren

BAV

8. Jan. 1986

U	
S	012.4
Verteiler	
B	
M	
J	
!	
pv	
pl	
wf	
ra	
re	
kl	
te	
sk	
rt	
ba	
zf	
as	
sd	
be	
Fk	

Sehr geehrter Herr Direktor

Wie vereinbart, bestätigen wir Ihnen noch schriftlich die Be-  
denken, die wir mündlich auf Sachbearbeiterstufe dargelegt  
haben.

1 Wirtschaftlichkeit (Abschnitt 26, Seite 19 ff.)

Die Ausführungen sind unklar, weil die Wirtschaftlich-  
keitsrechnung (Wirtschaftlichkeit der Investitionen) mit  
dem Nachweis der Rentabilität der Investitionen für die  
RhB bei à fonds perdu-Finanzierung vermischt wird:

- Wirtschaftlichkeitsrechnung: Werden die Zinsen und  
Abschreibungen auf den Investitionen berücksichtigt,  
ist das Vorhaben betriebswirtschaftlich äusserst un-  
rentabel. Die Investitionen sind deshalb mit überge-  
ordneten volkswirtschaftlichen oder staatspolitischen  
Gründen zu rechtfertigen. Diese Betrachtung begründet  
die à fonds perdu-Finanzierung der Investitionen.

- Rentabilität für die RhB bei à fonds perdu-Finanzierung:  
Da bei der à fonds perdu-Finanzierung bei den RhB weder Zinsen noch Abschreibungen zu berücksichtigen sind, stehen den Zusatzerträgen nur Zusatzkosten aus Betrieb und Unterhalt gegenüber. Unter diesen Voraussetzungen führt das Vorhaben zu einer Entlastung der RhB-Rechnung. Dies ist eine selbstverständliche Voraussetzung. Wäre auch das nicht der Fall, wäre das Projekt wohl auch aus übergeordneten Gründen nicht mehr zu vertreten.

Diese beiden Betrachtungsweisen werden in der Botschaft vermischt, denn nur so kann man zum missverständlichen Schluss kommen, die Vereinabahn könne kostendeckend betrieben werden (S. 22). Bei voller Anrechnung der Kosten würde sich das Defizit der RhB massiv verschlechtern, während bei der vorgesehenen à fonds perdu-Finanzierung eine Entlastung herauschaut.

Ein weiterer Widerspruch liegt darin, dass die Botschaft von à fonds perdu-Beiträgen ausgeht, die jedoch in der RhB-Rechnung abgeschrieben werden. Die à fonds perdu-Investitionen erscheinen in der Bilanz der RhB jedoch überhaupt nicht, sondern sind "Schenkungen" und deshalb auch nicht abschreibbar. Wir stellen daher folgende Anträge:

- Es ist klarzulegen, dass die Wirtschaftlichkeit der Investition nicht gegeben ist, weshalb aus übergeordneten Gründen eine à fonds perdu-Finanzierung vorgeschlagen werden muss.
- Unmissverständlich ist zu erwähnen, dass die Rentabilitätsrechnung der RhB auf Grundlage der à fonds perdu-Finanzierung nicht mit der Wirtschaftlichkeitsrechnung verwechselt werden darf.

- In der Rentabilitätsrechnung RhB sind die Abschreibungen nicht zu berücksichtigen.

2 Gegenüberstellung der beiden Projekte Flüelaausbau und Vereinabahn (Abschnitt 112.3 Seite 6)

Die Gegenüberstellung der beiden Varianten: Flüelaausbau und Vereinabahn (nur rollende Strasse ohne Reisezüge), erweckt den Eindruck als ob die Vereina finanziell günstiger sei. Die Strasse wurden indessen immer mit dem Vereinabahnprojekt inkl. Reisezüge verglichen. Deshalb beantragen wir, diese beiden Projekte gegenüberzustellen und nicht die Flüela mit einer rein fiktiven "rollenden Strasse" Vereina zu vergleichen.

3 Bundesbeiträge an die Flüelastrasse

Wir stellen den Antrag, auf das künftige finanzielle Engagement des Bundes an der Flüelastrasse hinzuweisen. Der Bundesrat hat mit Schreiben vom 9.5.1984 der Bündner Regierung mitgeteilt, dass Bundesbeiträge nur noch ausgerichtet würden soweit sie für einen sicheren Sommerverkehr auf der Flüelastrasse notwendig seien.

4 Rollmaterial (Abschnitt 243, Seite 17 ff.)

Wir beantragen, das Rollmaterial mit rückzahlbaren Beiträgen zu finanzieren. Der Botschafts- und der Beschlussesentwurf sind entsprechend anzupassen (vgl. Beilage).

Unseres Wissens ist es das erste Mal, dass Rollmaterial über Art. 23 BV finanziert wird. Bei der FO beteiligte sich der Bund über Art. 56 Eisenbahngesetz (EBG) am Rollmaterial für den Autoverlad. Seit dem BRB vom 12.12. 1977 leistet der Bund über Art. 56 EBG nur noch rückzahlbare Beiträge an Rollmaterialbeschaffung. Dabei wird jedes Jahr der Beitragsanteil zur Rückzahlung fällig, der dem Abschreibungsbetreffnis entspricht. Werden diese Mittel nicht erwirtschaftet, wird die Rückzahlung mit den Defizitdeckungsbeiträgen verrechnet. Diese Regelung könnte auch im vorliegenden Fall angewendet werden.

- 5 Verweis auf das Raumplanungsgesetz (RPG) und das Investitionshilfegesetz (IHG), Abschnitte 113.2 (Seite 8 ff.), 51 (Seite 24)

Wir beantragen Ihnen, die Ausführungen zum Raumplanungsgesetz in dieser Form zu streichen und bloss zu erwähnen, dass das Vorhaben den Zielen der Raumplanung nicht entgegensteht. Ebenso ist bei den Ausführungen zur Verfassungsmässigkeit auf einen Verweis zu beiden Gesetzen zu verzichten. Sie bieten keine Grundlage für den Finanzierungsbeschluss. Insbesondere erwecken die Ausführungen zur Raumplanung den falschen Eindruck, dass aus dem Gesetz direkt ein finanzieller Förderungstatbestand abgeleitet werden könne. Das ist jedoch nicht der Fall. Bund, Kantone und Gemeinden unterstützen nämlich bloss mit Massnahmen der Raumplanung die in Art. 1 Abs. 2 des Gesetzes erwähnten Ziele. Leider wurde diese wesentliche Einschränkung beim zitieren von Art. 1 Abs. 2 weggelassen.

6 Rollende Strasse

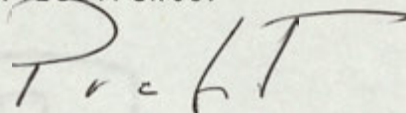
Die Vereinalinie wird in der Botschaft fast durchgehend als "rollende Strasse" bezeichnet. Das führt zur Frage, wieso die Tunnel- und übrigen Investitionen nicht aus Treibstoffzöllen finanziert werden. Unseres Erachtens handelt es sich im weit überwiegenden Ausmass um einen Tunnel, der durch den Wunsch nach einer Bahnverbindung zwischen dem Prättigau und dem Unterengadin verursacht wurde. Deshalb wäre eine generelle Beitragsleistung aus Treibstoffzöllen nicht gerechtfertigt.

Wir beantragen Ihnen, entweder auf den Ausdruck "rollende Strasse" zu verzichten, oder dann zu begründen, wieso keine genelle Beitragsleistung aus Treibstoffzollerträgen vorgesehen ist.

Hingegen sind wir einverstanden, dass der eigentliche Autoverlad und Huckepack durch Betriebsbeiträge aus Treibstoffzöllen verbilligt werden kann.

Wir hoffen, dass Sie unsere Bemerkungen berücksichtigen können und danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen  
EIDG. FINANZVERWALTUNG  
Vizedirektor



Probst

Beilage erwähnt