Barkhalter FV

BAV

563.739

Vereinabahn;
Konzessionserteilung und Bundesbeitrag;
Kleines Mitberichtsverfahren

SgHD

Wir danken Ihnen für den uns im Rahmen des kleinen Mitberichtsverfahrens unterbreiteten Botschafts- und Beschlussesentwurf.

Dazu haben wir folgende Anträge und Bemerkungen:

- 1 Wirtschaftlichkeit (Abschnitt 26, S. 19ff)

Antrag

✓ Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sind unvollständig, widersprüchlich und kaum nachvollziehbar. Der Abschnitt ist deshalb neu zu überarbeiten.

Begründung

✓ Man sollte klar unterscheiden zwischen der Wirtschaftlichkeit der Investitionen und den Auswirkungen auf die Rechnung der RhB aufgrund der gewählten Finanzierungsform. Die für die Vereinahlinie ausgewiesenen günstigen Ergebnisse sind nur möglich, weil alles à fonds perdu finanziert werden soll und der Bund Verbilligungsbeiträge an den Autoverlad leistet.

unvollständig

In der Botschaft kommt nirgends zum Ausdruck, dass es sich hier um betriebswirtschaftlich gesehen äusserst unrentable Investitionen handelt. Den Jahreskosten von schätzungsweise 30 bis 40 Mio Franken (Betrieb, Unterhalt, Abschreibungen und Zinsen) stehen Verkehrserträge von etwa 5 Mio Franken (ca. 340'000 Motoffahrzeuge à 15 Franken) gegenüber. Bei voller Kostenanrechnung würde sich das Defizit der RhB massiv erhöhen. Man sollte in der Botschaft klar darlegen, dass diese Investitionen nur ~~aus~~^{unz} übergeordneten (volkswirtschaftlichen, verkehrsumwelt-, staatspolitischen etc.) Interessen gerechtfertigt werden können. Aus diesen Gründen ist auch eine vollständige ~~à fonds perdu~~-Finanzierung vorgesehen.

Diese Finanzierungsform verbunden mit den Verbilligungsbeiträgen des Bundes an den Autoverlad (4-6 Mio) führt auf der Vereinalinie zu einem "Gewinn" von 4-6 Mio Franken und damit zu einer Verminderung des RhB-Defizites.

widersprüchlich

Diese beiden Betrachtungsweisen werden in der Botschaft vermischt, nur so kann man zum Schluss kommen, die Vereinalbahn könne kostendeckend (S. 22 der Botschaft) betrieben werden. Denn bei voller Anrechnung der Kosten würde sich das Defizit der RhB massiv verschlechtern, während bei der vorgesehenen ~~à fonds-perud~~-Finanzierung ein "Gewinn" herauschaut.

Ein Widerspruch liegt darin, dass die Botschaft von ~~à fonds-perdu~~-Beiträgen ausgeht, die in der RhB-Rechnung abgeschrieben werden. Investitionen können jedoch nur abgeschrieben werden, wenn sie in der Unternehmensrechnung aktiviert werden und das ist bei ~~à fonds perdu~~ Beiträgen in der Regel nicht der Fall.

2 Finanzierung

Grundsätzlich kann man sich fragen, ob der Tunnel, zumindest aber die Verladeanlagen und das Rollmaterial (Autoverladezüge) nicht über Treibstoffzölle finanziert werden könnten. In der Botschaft zum Treibstoffzollgesetz (S. 32) wird dazu ausgeführt " ..., dass Anlagen und Einrichtungen sowie Rollmaterial für den Transport begleiteter Motorfahrzeuge wie auch für den kombinierten Verkehr subventioniert werden können. Da entweder Investitions- oder Betriebsbeiträge an den Autoverlad ausgerichtet werden können, hätte die Investitionsfinanzierung der Vereina zur Folge, dass später keine Betriebsbeiträge ausgerichtet werden könnten. Da nach heutiger Praxis ~~auf allen~~ ^{größter Länge} Autoverladestrecken Betriebsbeiträge ~~ausgerichtet werden~~, erscheint es uns sinnvoll, wenn diese Regelung dereinst auch auf die Vereinalinie angewendet wird. Bei einer Investitionsfinanzierung bestünde die Gefahr, dass später dann doch ^{auch} ~~auch~~ Betriebsbeiträge verlangt würden. In diesem Sinne können wir uns der Botschaft anschliessen.

Rollmaterial

Antrag

NO
 Das Rollmaterial ist über rückzahlbare Beiträge zu finanzieren. Die Botschaft- und der Beschlussesentwurf (vgl. Beilage) ist entsprechend anzupassen.

Begründung

Unseres Wissens ist es das erste Mal, dass Rollmaterial über Art. 23 BV finanziert wird. Bei der FO beteiligte sich der Bund beispielsweise über Art. 56 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 Rollmaterialbeschaffungen. 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.

- 3 Verweis auf Raumplanungsgesetz (RPG) und Investitions-
hilfegesetz (IHG), (Abschnitt 112.3 und 113.2)

Antrag

Die Verweise auf das RPG bzw. IHG lehnen wir strikte ab. Sie sind aus der Botschaft zu streichen.

Begründung

Das Raumplanungsgesetz **bietet keine Förderungsgrundlage.** Die öffentliche Hand kann die in der Botschaft erwähnten Bestrebungen ~~aber~~ mit Massnahmen der Raumplanung nicht jedoch mit finanziellen Beiträgen unterstützen.

Auch der Verweis auf das Investitionshilfegesetz ist nicht erforderlich.

Die Rechtfertigung für den Bundesbeitrag ^{muss} direkt aus Art. 23 BV hergeleitet werden, **aus dem "Interesse eines grossen Teils der Eidgenossenschaft", d.h. ~~dem~~ Interesse Graubündens und dem Einzugsgebiet an einer direkten Verbindung mit dem Unterengadin.**

4 Gegenüberstellung der beiden Projekte
Flüelaausbau und Vereinabahn (S. 5)

Die Gegenüberstellung der beiden Varianten - Flüelaausbau und Vereinabahn (nur rollende Strasse ohne Reisezüge), erweckt den Eindruck als ob die Vereina finanziell günstiger sei. Sicher kann man die Wirtschaftlichkeit nur für die strassenverkehrsbedingten Investitionen ausweisen, dennoch fragen wir uns, ob diese Darstellung richtig ist. Diskutiert wurden immer die vom Kantonalen Tiefbauamt bzw. der RhB eingereichten Projekte Flüelaausbau oder Vereinabahn (inkl. Reisezüge). Theoretisch wäre es zwar denkbar, die Vereinabahn nur als rollende Strasse zu erstellen. Politisch wäre dies jedoch kaum durchführbar. Deshalb scheint uns, dass ein Vergleich Flüelaausbau/ Vereinabahn (inkl. Reisezüge) den tatsächlichen Verhältnissen besser entspricht.

5 Bundesbeitrag an die
Sommericherheit Flüelastrasse

Antrag

In der Botschaft sollte auf das künftige finanzielle Engagement des Bundes an der Flüelastrasse hingewiesen werden.

Begründung

Mit Schreiben vom 9.5.1984 hat der Bundesrat der Bündner Regierung u.a. auch mitgeteilt, dass bei Verwirklichung der Vereina, Investitionen auf der Flüelapassstrasse zwischen Davos und Susch nur noch soweit mit Bundesmitteln unterstützt würden, als sie zur Erhaltung des Flüelapasses für einen sicheren Sommerverkehr notwendig sind. Ausbauten zum Zwecke einer Kapazitätssteigerung oder einer erhöhten Wintersicherheit wären von einer Bundeshilfe ausgeschlossen. In der Botschaft sollte darauf hingewiesen werden.

WIESO?

Vereina wird in Botsch als Alternative zum Flüelaausbau dargestellt

Gestützt auf diese Ausführungen finden Sie in der Beilage einen Aenderungsvorschlag zum Beschlussesentwurf. Im übrigen würden wir es begrüßen, wenn die Differenzen soweit wie möglich im kleinen Mitberichtsverfahren bereinigt werden können. Wir sind deshalb gerne bereit, die Angelegenheit noch konferenziell mit Ihnen zu besprechen.

MfG

VD

B u n d e s b e s c h l u s s

Über die Vereinabahn

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft

gestützt auf Artikel 23 und 26 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft sowie auf Artikel 5¹⁾ des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 1986²⁾,

¶ und 56

beschliesst:

Art. 1 Konzession

Die der Rhätischen Bahn mit Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1970³⁾ erteilte, bis 31. Dezember 2020 gültige Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn mit teilweiser Normalspur auf den Strecken

- a. Chur - Landquart - Davos - Filisur;
- b. Chur - Reichenau-Tamins - Thusis - Filisur - Bever - Samedan - St. Moritz;
- c. Reichenau-Tamins - Disentis/Mustér;
- d. Bever - Scuol-Tarasp;
- e. Samedan - Pontresina;

wird auf die Strecke

- f. Klosters - Susch-Lavin (Vereinialinie) ausgedehnt.

Art. 2 Bundesbeitrag an den Bau der Vereinialinie

Der Bund gewährt der Rhätischen Bahn einen nicht rückzahlbaren Beitrag von 428 Millionen Franken für den Bau der Vereinialinie.

1) SR 742.101

2) BBl 1986 I

3) VAS 1970 529

Art. 3 Bundesbeitrag zur Anschaffung von Rollmaterial

Der Bund gewährt der Rhätischen Bahn einen rückzahlbaren Beitrag von 27 Millionen Franken zur Anschaffung des für den Auto-transport auf der Vereinalinie benötigten Rollmaterials.

Art. 4 Teuerungsbedingte Mehrkosten

Der Bundesrat wird ermächtigt, die Bundesbeiträge gemäss Art. 3 und 4 im Ausmass der teuerungsbedingten Mehrkosten zu erhöhen.

Art. 3 Kantonsbeitrag

Der Bundesbeitrag ist an die Voraussetzung geknüpft, dass der Kanton Graubünden einen nicht rückzahlbaren Beitrag von 76 Millionen Franken an die Vereinalinie und einen rückzahlbaren Beitrag ^{von 5 Millionen Franken} an die Rollmateriäbeschaffung leistet und sich seinen Anteilen entsprechend an den teuerungsbedingten Mehrkosten beteiligt.

Art. 4 Vollzug

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt. Er setzt Fristen für die Einreichung der Detailpläne, den Baubeginn und die Inbetriebnahme der neuen Strecke. Wird eine dieser Fristen nicht eingehalten und auch nicht verlängert, so fällt der vorliegende Bundesbeschluss dahin.

Art. 5 Inkrafttreten

1 Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

2 Er tritt am Tage der Verabschiedung in Kraft.