



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

vertraulich

**ÜBERSICHT ÜBER DIE FINANZRELEVANTEN VERKEHRSGESCHÄFTE
DES BUNDES**

AUFTRAG DES BUNDESRATES VOM 6. MÄRZ 1995

INHALTSVERZEICHNIS

1	Auftrag des Bundesrates	3
2	Verkehrspolitische Einbindung	4
3	Übersicht über die finanzrelevanten Verkehrsgeschäfte	6
31	Vorgehen	6
32	Annahmen	7
33	Gesamtübersicht	7
34	Kommentar	11
4	Schlussbemerkungen	12

ANHANG:

Tabelle 1: Gesamtübersicht: ausstehende Bundesleistungen in Mio. Fr. bis 1998

Tabelle 2: Schätzungen der möglichen Bundesleistungen ab 1999. Einzelne Werte sind ohne Verlässlichkeit

Kurzbeschreibung der einzelnen Verkehrsvorhaben

1 Auftrag des Bundesrates

An seiner Klausurtagung vom 19./20. Februar 1995 beschloss der Bundesrat die Erarbeitung von Varianten für ein neues Finanzierungsmodell der NEAT. In der Folge erteilte er am 6. März 1995 dem EVED den Auftrag, in Zusammenarbeit mit dem EFD bis anfangs Mai *"eine Gesamtübersicht auszuarbeiten über die in den nächsten Jahren zentralen und wesentlich finanzrelevanten Verkehrsgeschäfte (Infrastrukturprojekte, Bahnreformprojekt, Vernetzung NEAT und BAHN 2000, Übersicht über Baulose etc.) unter Angabe des zeitlichen Realisierungsplans und der finanziellen Auswirkungen."*

Die Federführung für die Ausführung dieses Teilauftrages im Rahmen der Diskussion um das neue Finanzierungsmodell öffentlicher Verkehr sowie um die Sonderfinanzierung NEAT lag beim BAV. Unter Leitung von Dr. Max Friedli, Direktor des BAV, wurde zu diesem Zweck eine Projektorganisation gebildet, in der neben den Infrastrukturämtern des EVED (BAV, ASB, BWW, BAZL), der Dienst GVF und die SBB sowie die EFV und das BRP zusammenarbeiteten.

Die vorliegende Gesamtübersicht umfasst den gegenwärtigen Stand der finanzrelevanten Verkehrsvorhaben aus den Bereichen Schiene, Strasse, Luftfahrt und Wasserwege bis ins Jahr 2005. Sie enthält folgende Angaben:

- Eine Momentaufnahme der Leistungen des Bundes für finanzrelevante Verkehrsgeschäfte aller Verkehrsträger und deren Darstellung in Jahrestrenchen bis ins Jahr 2005.
- Eine Übersicht über die einzelnen Vorhaben mit Kurzbeschreibung, Realisierungsplan und der Darstellung der finanziellen Auswirkungen.

Die Basisdaten wurden in einer Umfrage bei den beteiligten Stellen erhoben. Die Berechnungsgrundlagen wurden in enger Zusammenarbeit mit der EFV erarbeitet.

Die Übersicht enthält Verkehrsgeschäfte mit unterschiedlichem Konkretisierungsgrad in den verschiedenen Kategorien, was sich auf die Aussagekraft der Gesamtzahlen auswirkt. Neben den Investitionsbeiträgen und -darlehen sind auch die Betriebsbeiträge für Schiene und Strasse aufgeführt. Daneben fand aus Gründen der Vollständigkeit auch die Refinanzierung der SBB Eingang in die Übersicht.

Der Bericht stellt eine erste Auslegeordnung dar, in der alle finanzrelevanten Verkehrsgeschäfte zusammengefasst sind. Die Übersicht bildet eine wichtige Grundlage für die politische Diskussion der zukünftigen Finanzierung des Verkehrs. Bezüglich der Realisierung der Vorhaben handelt es sich um einen

Zwischenschritt, der eine Auflistung der einzelnen Baulose zum gegenwärtigen Zeitpunkt als nicht sehr aussagekräftig erscheinen lässt. Diesbezügliche Zusammenstellungen sind erst möglich, wenn über die finanzpolitischen Rahmenbedingungen, d.h. über den Betrag, der zukünftig jährlich für Verkehrsvorhaben zur Verfügung stehen wird, Klarheit besteht. Für die vorliegende Übersicht haben wir deshalb auf eine entsprechende Auflistung verzichtet.

2 Verkehrspolitische Einbindung

Der Verkehr erfüllt innerhalb der Infrastruktur eines Landes eine wichtige Dienstleistungsfunktion für Gesellschaft und Wirtschaft. Zum Wesen des Verkehrs gehört auch, dass er nationale Grenzen überwindet und uns mit unseren europäischen Nachbarn sowie der ganzen Welt (Luftfahrt) verbindet. Der Verkehr leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Gemeinwohl eines Landes. Seine Bewältigung ist deshalb zu einem massgeblichen Teil eine Gemeinschaftsaufgabe mit entsprechender Verantwortung der öffentlichen Hand. Ihr grosses Engagement im Verkehrsbereich ist vor diesem Hintergrund zu verstehen.

Die vorliegende Übersicht über die Verkehrsgeschäfte ist Ausdruck und Folge der Verkehrspolitik des Bundes in den letzten Jahrzehnten. Sie ist Ausdruck des festen Willens zur Umsetzung verkehrspolitischer Grundsätze. Die wachsende Sensibilisierung für Umweltfragen und die Erkenntnis, dass kollektive Verkehrsformen zur Bewältigung des Wachstums der Mobilität an Bedeutung gewinnen werden, führten in den 70er Jahren zu einem Umdenken in der Verkehrspolitik und zur Einsicht, dass bei der Schieneninfrastruktur ein erheblicher Nachholbedarf besteht und entsprechende Massnahmen an die Hand zu nehmen sind. Unter anderem sind die Projekte BAHN 2000 und NEAT die Konsequenz dieser Neuorientierung der Verkehrspolitik.

Eine explizite Umschreibung der Ziele der Verkehrspolitik steht in der bundesrätlichen Botschaft zur Alpeninitiative: *"Das schweizerische Verkehrssystem soll mit der Befriedigung wesentlicher Verkehrsbedürfnisse den grösstmöglichen Beitrag zur Lebensqualität und zum qualitativen Wachstum leisten, ohne die Mobilität künstlich zu erhöhen. ... Als Devise muss dabei gelten, dass der Verkehr gesamtheitlich zu betrachten ist. Die einzelnen Verkehrsmittel sollen sich sinnvoll ergänzen und dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden."* Die in der vorliegenden Übersicht aufgeführten Verkehrsvorhaben stimmen mit den vom Bundesrat festgelegten verkehrspolitischen Zielen überein.

Es liegt in der Natur der Sache, dass die Verkehrspolitik als Sektoralpolitik ihre Ziele nicht allein erreichen kann. Sie ist auf ein Zusammenwirken mit an-

deren Politikbereichen angewiesen. Im folgenden soll kurz auf die im Zusammenhang mit der vorliegenden Übersicht wichtigsten Querbeziehungen zu anderen Politikbereichen eingegangen werden:

- Zur Raumordnungspolitik besteht eine enge Wechselbeziehung. Verkehrsmassnahmen orientieren sich einerseits an der bestehenden Bodennutzung und beeinflussen diese gleichzeitig, indem sie für die Wohn- und Arbeitsortwahl von Bedeutung sind. Das gilt auch für die meisten in der vorliegenden Übersicht zusammengefassten Vorhaben. Entsprechend sollten bei der politischen Festlegung der Prioritäten die Aspekte der Raumordnung mit berücksichtigt werden.
- Die Umweltpolitik hat die Verkehrspolitik der letzten Jahre massgebend geprägt. Der Wille zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene wurde wesentlich durch die Bedeutung der Umweltanliegen beeinflusst. Umweltaspekten wird deshalb bei der Festlegung von Prioritäten besondere Bedeutung zukommen.
- Die öffentlichen Finanzen bilden eine zentrale Rahmenbedingung für die Realisierung verkehrspolitischer Vorhaben. Der politische Entscheid über die Mittel, die in Zukunft jährlich für die Realisierung von Verkehrsvorhaben zur Verfügung stehen werden, wird die Planung massgebend beeinflussen. Bei der gegenwärtigen Lage der Bundesfinanzen kommt der Finanzpolitik zwangsläufig eine Schlüsselrolle zu.

Die vorliegende Übersicht ist Ausdruck einer besonderen Lage: Neben der beachtlichen Anzahl von grossen Verkehrsvorhaben auf der Schwelle der Realisierung ist die Bahnreform in Bearbeitung. In den vergangenen Jahrzehnten wurde mehr in die Strasse als in die Schiene investiert. Aufgrund verzerrter Marktbedingungen mussten gleichzeitig für die Schiene verstärkt Betriebsbeiträge entrichtet werden. Die Häufung der Investitionen in die Schiene und den kombinierten Verkehr in den nächsten Jahren entspricht deshalb einem Nachholbedarf. Allerdings wurde im Strassenbau der politische Wille zur raschen Fertigstellung des Nationalstrassennetzes sowie zur Sicherstellung der Erhaltung dieser Infrastruktur mehrfach bestätigt (Kleeblattinitiativen, Treibstoffgrundzollerhöhung, parlamentarische Vorstösse).

Im Interesse einer sachgerechten Verkehrspolitik dürfen jedoch die langfristig ausgerichteten Verkehrsmassnahmen nicht kurzfristig ausgerichteten finanzpolitischen Überlegungen geopfert werden. Die aufgelisteten Infrastrukturvorhaben dienen der Verbesserung des schweizerischen Verkehrssystems und seiner Einbindung in das europäische Hochleistungsnetz und das weltweite Luftverkehrsnetz. Sie sind deshalb als Ganzes zu sehen. Entsprechend sollten auch die verfügbaren finanziellen Mittel nach längerfristigen Kriterien bereitgestellt werden.

3 Übersicht über die finanzrelevanten Verkehrsgeschäfte

31 Vorgehen

Die Übersicht über die Bundesleistungen für finanzrelevante Verkehrsgeschäfte enthält Angaben bis ins Jahr 2005. Die Leistungen wurden nach Verkehrsträgern sowie Investitions- und Betriebsbeiträge (sowohl Betrieb i.e. Sinn als auch Betrieb der Infrastruktur) gegliedert. Die Leistungen werden sowohl als Summe wie auch als Jahrestanchen dargestellt.

Aus Gründen der Verlässlichkeit der Angaben wurde die Übersicht in drei Perioden gegliedert:

- **Periode 1994:** Die Zahlen gemäss Staatsrechnung bzw. Finanzrechnung dienen als Vergleichsgrösse der heute bestehenden Bundesbeiträge.
- **Periode 1995 - 1998:** Die Werte können aufgrund der gegenwärtig vorliegenden Finanzplanzahlen ermittelt und dargestellt werden. Es gilt allerdings festzuhalten, dass die Vorhaben einer rollenden Planung unterliegen. Dadurch sind Verschiebungen innerhalb der Jahrestanchen möglich.
- **Periode 1999 - 2005:** Soweit keine langfristigen Planungen vorlagen, wurden die Bundesleistungen dem Trend entsprechend fortgeschrieben. Der Streubereich der Angaben ist relativ hoch, was die Aussagekraft der Angaben erheblich reduziert.

Damit eine umfassende Übersicht möglich ist, wurden auch Vorhaben aufgeführt, deren genaue Kosten heute noch nicht verlässlich bestimmbar sind. Dies trifft beispielsweise auf die zweite Etappe von BAHN 2000 und den Anschluss der Schweiz an das französische TGV-Netz zu. Bei den diesbezüglichen Angaben fehlen zwangsläufig fundierte Abklärungen. Sie sind nicht Gegenstand des vorliegenden Auftrages. Diese Angaben sind deshalb mit Vorsicht und den entsprechenden Vorbehalten zu interpretieren. Für Bereiche ohne gesicherte Kostenangaben - beispielsweise bei der Lärmsanierung des Bahnnetzes - werden jeweils Schätzwerte aufgeführt. Dadurch werden der Aussagefähigkeit der Angaben und damit der Vergleichbarkeit Grenzen gesetzt. Auf die Angabe eines Streubereichs der Kostengenauigkeit der einzelnen Schätzwerte wurde verzichtet. Die Angabe eines derartigen Wertes ist mit Ausnahme der Infrastrukturprojekte NEAT (-10%/+15%), BAHN 2000 ($\pm 20\%$) und Nationalstrassen ($\pm 10\%$) sehr schwierig und würde keine zusätzliche Klarheit liefern. Allfällige Ausbauten von Nationalstrassenkapazitäten, die nicht in Planung stehen (wie z.B. der von politischer Seite in Diskussion gebrachte sechsspurige Ausbau der N1 zwischen Schönbühl und Baden) sind

in den Zahlen nicht enthalten. Eine allfällige Erweiterung des Hauptstrassen-netzes ist in den Zahlen ebenfalls nicht berücksichtigt.

32 Annahmen

Die in der Übersicht verwendeten Zahlen stammen aus unterschiedlichen Quellen. Diese Tatsache führte teilweise zu Doppelzählungen, die bereinigt wurden. Gleichzeitig wurden alle Angaben durch eine einheitliche Preisbasis untereinander vergleichbar gemacht. Da die den Planungen zugrundeliegenden Kostenindizes nicht einwandfrei feststellbar waren, sind geringfügige Differenzen in den Jahrestrenchen möglich.

Zahlreiche Projekte unterliegen einer rollenden Planung, weshalb sie in den jeweiligen Quellen in nominellen Grössen aufgeführt werden. Es ist ausdrücklich davor zu warnen, die realen Werte dieser Tabelle mit den nominellen Budgetwerten zu verwechseln oder die Angaben dieser Übersicht ohne Berücksichtigung der Teuerung in die Finanzplanung zu übernehmen.

Der vorliegende Bericht basiert auf folgenden Annahmen:

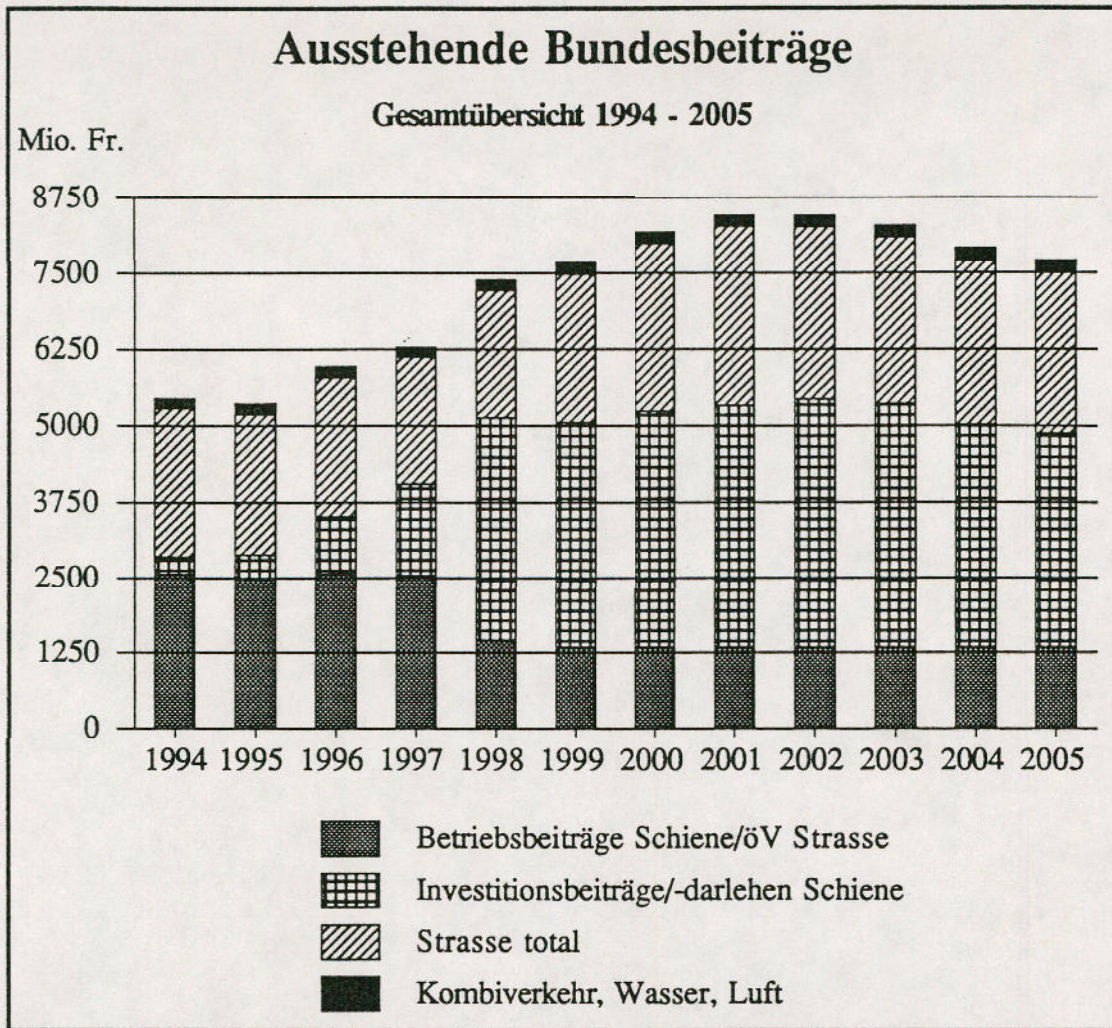
- Preisbasis für alle Zahlen: Januar 1995.
- Vorhaben mit älterer Preisbasis (z.B. NEAT: Preisbasis 1991) wurden gemäss Zürcher Wohnbaukostenindex auf den Stand Oktober 1994 aktualisiert. Der Zürcher Wohnbaukostenindex wird halbjährlich erhoben, sodass der Stand Oktober 1994 mit dem Stand Januar 1995 übereinstimmt.
- Zukünftige Aufwendungen, welche in der Finanzplanung in nominellen Werten aufgeführt sind, wurden gemäss den Teuerungsannahmen der Finanzplanung auf die Preisbasis Januar 1995 abdiskontiert. Angenommene Teuerung der Finanzplanung: 1995, d.h. vom 1.1. bis zum 31.12.1994: 2,5%; 1996 - 1998: 2%.
- Im Verlaufe der untersuchten Periode treten verschiedene Gesetzesänderungen in Kraft (oder stehen in Aussicht), die zu gegenüber heute geänderten Finanzierungsmodi führen. Die noch nach alten Rechtsgrundlagen belasteten Rubriken sind in der Tabelle 1 im Anhang fett und unterstrichen hervorgehoben.

Durch die Darstellung der einzelnen Jahrestrenchen in realen Werten (mit Preisbasis Beginn 1995) lassen sich diese direkt miteinander vergleichen. Es kann ein Trend in der rechnerischen Gesamtbelastung des Bundeshaushalts abgelesen werden.

33 Gesamtübersicht

Eine Zusammenstellung aller Bundesleistungen für finanzrelevante Verkehrsgeschäfte für die Jahre 1995 bis 2005 ergibt folgendes Bild (vgl. Tabelle 1 und 2 im Anhang): Unter Einbezug aller Bundesleistungen betragen die Gesamtleistungen rund 94 Mrd. Franken. In dieser Zahl sind die 13 Mrd. Franken für die Refinanzierung der SBB enthalten. Unter Abzug dieses Betrages beträgt die **rechnerische Gesamtbelastung des Bundeshaushaltes bis ins Jahr 2005 rund 81 Mrd. Franken**. Gut 70% dieser Aufwendungen beziehen sich auf Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, knapp 30% auf Beiträge an den Betrieb. Während bei der Schiene der Investitionsanteil rund 64% beträgt, macht dieser bei der Strasse 91% und beim Kombiverkehr lediglich 21% aus.

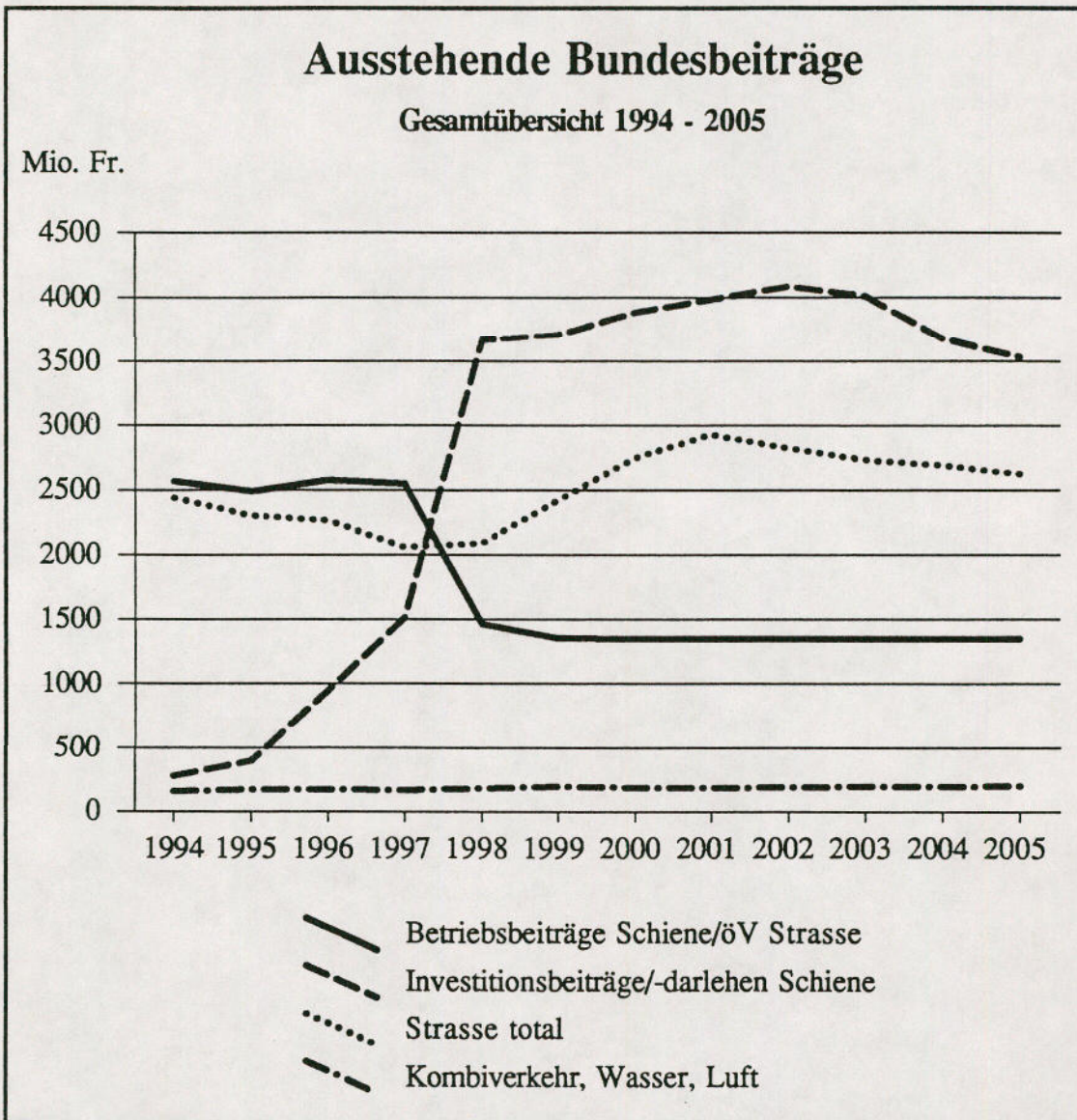
In der folgenden Graphik werden die kumulierten Jahrestrachten dargestellt. Daraus geht hervor, dass ohne Berücksichtigung der Refinanzierung SBB die durchschnittliche jährliche Belastung des Bundeshaushaltes rund 7.4 Mrd. Franken betragen würde. Das Säulendiagramm weist einen bis ins Jahr 2002 zunehmenden Bedarf aus. Ab diesem Zeitpunkt nimmt die Belastung ab.



Annahmen:

- Preisbasis für alle Zahlen: Januar 1995.
- Vorhaben mit älterer Preisbasis (z.B. NEAT: Preisbasis 1991) wurden gemäss Zürcher Wohnbaukostenindex auf den Stand Oktober 1994 aktualisiert. Der Zürcher Wohnbaukostenindex wird halbjährlich erhoben, sodass der Stand Oktober 1994 mit dem Stand Januar 1995 übereinstimmen.
- Zukünftige Aufwendungen, welche in der Finanzplanung in nominellen Werten aufgeführt sind, wurden gemäss den Teuerungsannahmen der Finanzplanung auf die Preisbasis Januar 1995 abdiskontiert. Angenommene Teuerung der Finanzplanung: 1995: 2,5%; 1996 - 1998: 2%.
- Im Verlaufe der untersuchten Periode treten verschiedene Gesetzesänderungen in Kraft (oder stehen in Aussicht), die zu gegenüber heute geänderten Finanzierungsmodi führen.

Die folgende zweite Graphik zeigt die Jahrestrachten differenziert nach Verkehrsträgern. Daraus geht hervor, dass sich in den nächsten Jahren die grösste Belastung des Bundeshaushaltes aus Investitionsbeiträgen im Schienenbereich, u.a. für die NEAT, ergeben:



Annahmen:

- Preisbasis für alle Zahlen: Januar 1995.
- Vorhaben mit älterer Preisbasis (z.B. NEAT: Preisbasis 1991) wurden gemäss Zürcher Wohnbaukostenindex auf den Stand Oktober 1994 aktualisiert. Der Zürcher Wohnbaukostenindex wird halbjährlich erhoben, sodass der Stand Oktober 1994 mit dem Stand Januar 1995 übereinstimmen.
- Zukünftige Aufwendungen, welche in der Finanzplanung in nominellen Werten aufgeführt sind, wurden gemäss den Teuerungsannahmen der Finanzplanung auf die Preisbasis Januar 1995 abdiskontiert. Angenommene Teuerung der Finanzplanung: 1995: 2,5%; 1996 - 1998: 2%.
- Im Verlaufe der untersuchten Periode treten verschiedene Gesetzesänderungen in Kraft (oder stehen in Aussicht), die zu gegenüber heute geänderten Finanzierungsmodi führen.

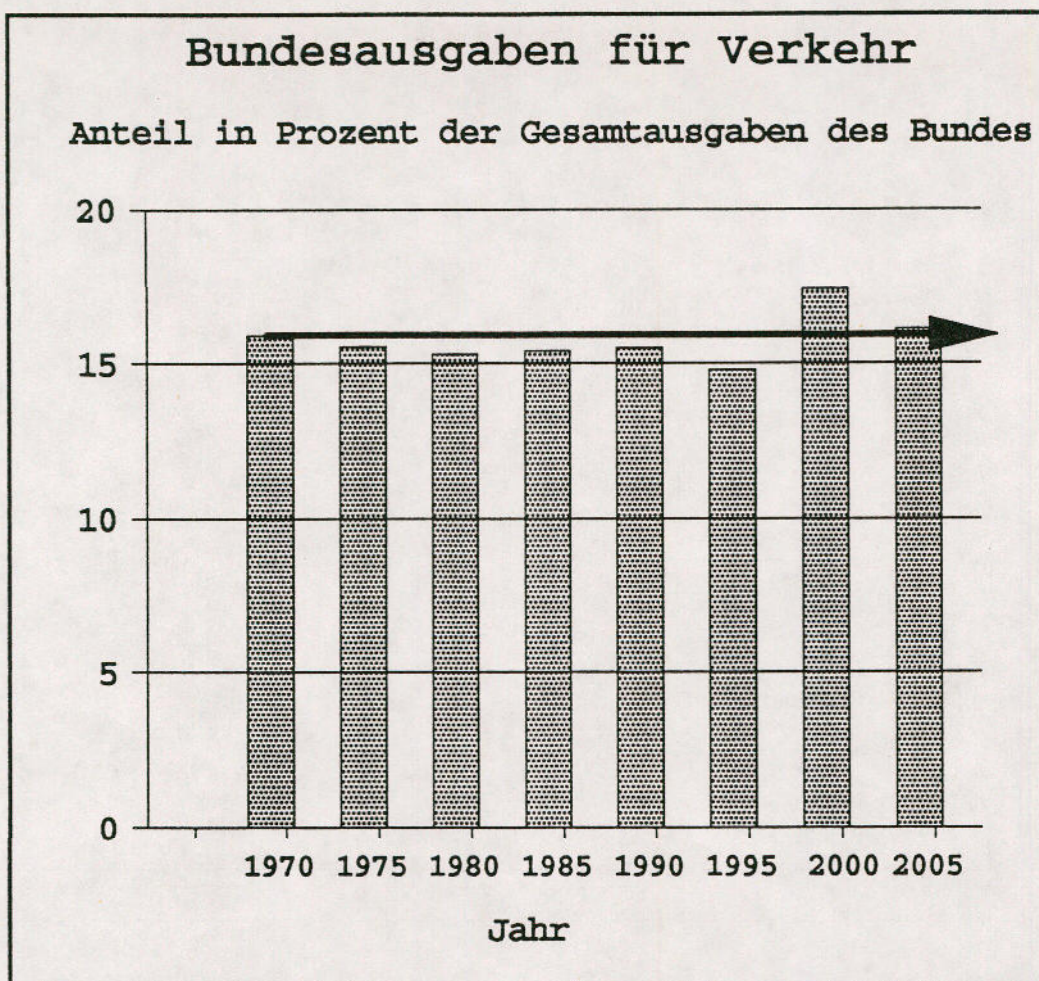
34 Kommentar

Bei der Interpretation der in dieser Übersicht aufgeführten Zahlen muss man sich den unterschiedlichen Konkretisierungs- und Verbindlichkeitsgrad vor Augen halten. Bei den in der Übersicht enthaltenen rund 94 Mrd. Franken handelt es sich zu einem guten Teil um (variabel verzinsliche) Darlehen. Zudem verfügt ein Teil der Vorhaben über eine Sonderfinanzierung. So werden die Nationalstrassen über eine Sondersteuer auf den Treibstoff von den Automobilisten finanziert.

Bezüglich der Priorität der finanzrelevanten Verkehrsgeschäfte kann folgendes festgehalten werden:

- **Infrastrukturinvestitionen:** Geht man davon aus, dass die Verkehrsverlagerung auf die Schiene die prioritäre verkehrspolitische Aktionslinie ist, so sind alle Investitionen in die Schieneninfrastruktur von grosser Bedeutung. Sie sind unter verschiedenen Titeln ein Teil des Gesamtverkehrssystems Schweiz und tragen gesamthaft zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und damit zur Veränderung des Modalsplits bei.
- **Betriebsleistungen:** Die Aufwendungen des Bundes umfassen auch Betriebsbeiträge. Die Bahnen und Busbetriebe sind teilweise nicht in der Lage, den Betrieb kostendeckend zu gestalten.

Eine in der nachfolgenden Graphik dargestellte längerfristige Betrachtung zeigt, dass der Anteil der Verkehrsausgaben an den Gesamtausgaben des Bundes über die Zeit hinweg relativ konstant geblieben ist. Die Häufung von Investitionen in der zweiten Hälfte der 90er Jahre bewegt sich im normalen Schwankungsbereich. Trendmässig verbleibt der Anteil der Verkehrsausgaben an den gesamten Bundesausgaben konstant.



4 Schlussbemerkungen

Die vorliegende Übersicht bildet die Grundlage für die politische Diskussion der Gesamtfinanzierung des Verkehrs und insbesondere der Sonderfinanzierung NEAT.

Für die politische Beurteilung der Realisierung der aktuellen Verkehrsvorhaben sollte von einer ausschliesslich finanzpolitisch motivierten Beurteilung und Prioritätensetzung abgesehen werden. Eine solche würde im Widerspruch zu der langfristig wirksamem Umsetzung verkehrspolitischer Massnahmen im Interesse von Mensch und Umwelt stehen.

In der politischen Diskussion über die zukünftige Finanzierung des Verkehrs sind neben der Beurteilung der Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen auch verkehrs-, umwelt-, raumordnungs- und europapolitische Aspekte zu berücksichtigen. Bei der allfälligen neuen Festlegung von Prioritäten sollten auch folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Auswirkungen der Verkehrsvorhaben auf den Modal Split;
- Auswirkungen auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsangebotes;
- Auswirkungen auf die räumliche Ordnung bzw. auf die regionale Entwicklung;
- Auswirkungen auf die Umweltsituation;
- Auswirkungen auf das Verhältnis Schweiz / Europa.

ANHANG:

Tabelle 1: Gesamtübersicht: ausstehende Bundesbeiträge und -anteile in Mio. Fr. bis 1998

Tabelle 2: Schätzungen und Vermutungen über die möglichen Bundesbeiträge und -anteile ab 1999. Einzelne Werte sind ohne Verlässlichkeit

Kurzbeschreibung der einzelnen Verkehrsvorhaben



Tabelle 1 Gesamtübersicht: ausstehende Bundesleistungen in Mio. Fr. bis 1998

	Total		Jahrestranchen Preisbasis Jan. 1995 (1)			
	1994	1995-1998	1995	1996	1997	1998
	(Pb.1995)	(Pb.1995) (1)				
Schiene + öV Strasse	2846	15593	2884	3519	4064	5125
<i>Betriebsbeiträge</i>	2569	9075	2488	2577	2547	1462
Abgeltungen RPV, Bundesanteile (2)	<u>1240</u>	4465	<u>1088</u>	1177	1100	1100
unged. Kosten SBB-Infrastruktur (4)	<u>1329</u>	4610	<u>1400</u>	<u>1400</u>	<u>1447</u>	362
<i>Investitionsbeiträge/-darlehen</i>	277	6518	396	942	1517	3663
NEAT (3)	<u>56</u>	3074	<u>108</u>	595	1057	1314
Integration Ostschweiz	0	60	4	19	19	18
BAHN 2000 erste Etappe (4)		814	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	814
BLS-Doppelspur	38	169	52	40	50	27
Vereina (RhB), Bundesanteil	55	302	71	71	70	90
übr. Infrastruktur-Investitionen SBB (4)	<u>0</u>	319	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	319
Abschreibung, Erneuerung SBB-Inf. (4)	<u>0</u>	715	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	715
Abschreibung, Erneuerung KTU-Inf. (4)	<u>0</u>	200	<u>0</u>	0	100	100
Investitionshilfe KTU, Bundesanteile	100	591	124	158	155	154
Verkehrstrennung, Bundesant. Bahn	9	180	22	44	53	61
Anschlussgleise (Dritte)	19	56	15	15	13	13
Lärmsanierung Bahnnetz	<u>0</u>	38	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	38
Kombiverkehr	159	667	168	173	156	170
<i>Betriebsbeiträge</i>	130	496	125	118	117	136
Huckepack SBB+BLS	108	434	110	102	102	120
Autoverlad KTU	26	62	15	16	15	16
<i>Investitionsbeiträge/-darlehen</i>	29	171	43	55	39	34
Huckepack-Korridor Lötschberg/BLS	27	118	26	44	29	19
Komb. Verkehr (Dritte)	2	53	17	11	10	15
Strasse (5)	2440	8288	2300	2044	1976	1968
<i>Betriebsbeiträge</i>	356	754	222	183	177	172
Betrieb Nationalstrassen	216	400	116	97	94	93
übrige Subventionsbereiche (6)	140	354	106	86	83	79
<i>Investitionsbeiträge/-darlehen</i>	2084	7534	2078	1861	1799	1796
Nationalstrassen, Bau	1565	5377	1518	1327	1266	1266
Nationalstrassen, Unterhalt	218	962	260	234	235	233
Hauptstrassen	301	1195	300	300	298	297
Luftfahrt	0	6	0	1	2	3
Effektive Kosten Zinsvergünstig. (7)	0	6	0	1	2	3
[mögliche Darlehen, 25% der Invest.] (8)		(204)	(22)	(32)	(70)	(80)
Wasserwege	0	21	5	0	8	8
Ausbau Schiffsanlagen Kembs	0	21	5	0	8	8
TOTAL	5445	24575	5357	5737	6206	7274
- davon Betriebsbeiträge	3055	10325	2835	2878	2841	1770
- davon Investitionen	2390	14250	2522	2859	3365	5504
Refinanzierung SBB		13000	-	-	-	?

Erläuterungen zur Tabelle 1

- (1) Alle Werte der einzelnen Jahrestrecken und der Gesamtsummen haben die gleiche Preisbasis Januar 1995. Dadurch sind sie direkt miteinander vergleichbar. Die Werte der Jahrestrecke 1994 sind der Staatsrechnung entnommen und wurden mit der in der Finanzplanung unterstellten Teuerung für das Jahr 1994 von 2,5 % aufdiskontiert. In dieser teuerungsbereinigten Darstellung sind die Zahlen deshalb nicht mehr direkt mit Staatsrechnung und Finanzplanzahlen vergleichbar.
- (2) Ab dem Inkrafttreten des revidierten Eisenbahngesetzes am 1.1.1996 werden in diese Kategorie auch die Postautodefizite einbezogen.
- (3) Gemäss bestehender Finanzierungsregelung belasten von den 3'074 Mio. Fr. nur 1'316 Mio. Fr. die Finanzrechnung, nämlich die Gesamtkosten für den Lötschberg (633 nach TZG, 562 allg. Mittel) und der TZG-Teil für den Gotthard (121).
- (4) Die einzelnen Werte wurden ab dem Auslaufen des SBB-Leistungsauftrags im Jahr 1998 nach dem voraussichtlich neuen Finanzierungsmodell auf Basis des SBB-Mittelfristplans berechnet. Danach erfolgt die Finanzierung der SBB-Infrastrukturinvestitionen durch zinslose Darlehen oder Dotationskapital. Die Infrastrukturbenützungsgebühren sind so hoch, dass die Verkehrsrechnung mit einem kleinen Gewinn (50 Mio. Fr.) abschliesst. Entsprechend der EU-Richtlinie 1108/70 werden auf Seite der öffentlichen Hand auch Abschreibung und Erneuerung den Investitionskosten zugerechnet, was aber keinen Einfluss auf die Darstellung der Betriebsrechnung der Bahnen hat.
Für die KTU konnte nur eine grobe Schätzung dieser Umlagerung (aus Abgeltung RPV) vorgenommen werden, die frühestens ab 1997 praktiziert werden kann.
In der Tabelle nicht berücksichtigt sind Überlappungen der Zahlungsflüsse bei Umstellung von Defizitdeckung auf Deckung der geplanten ungedeckten Kosten (z.B. SBB-Infrastruktur).
- (5) Die einzelnen nominellen Budgetwerte wurden mit angenommenen 2 % Teuerung abdiskontiert. Sie haben somit die Preisbasis 1995.
- (6) Nur vom ASB bewirtschaftete Konten. Weitere TZG-Gelder bewirtschaften: BAK, BUWAL, BWW, BAV.
- (7) Effektive Belastung des Bundes, da Flughäfen in der Lage sind, die Darlehen zurückzahlen. Berechnung vgl. Anhang S. 22.
- (8) Mögliche Darlehensbeiträge des Bundes, wenn alle Flughäfen entsprechende Gesuche stellen und die Eidg. Räte zustimmen.

Erläuterungen zur Tabelle 2

- (1) Trendextrapolation ohne jegliche Verbindlichkeit
- (2) Die Annuitäten können sich entsprechend der Bedürfnisse von Planung und Bau noch verschieben.
- (3) Inhalt der 2. Etappe noch nicht definiert. Würden die restlichen Projekte des Konzeptes gemäss Bundesbeschluss vom 12.12.1986 realisiert, so wäre mit Kosten von rund 8,6 Mrd. Fr. zu rechnen. Die aufgeführten Jahrestanchen sind rein spekulativ und haben absolut keine Verbindlichkeit.
- (4) Erste prov. Schätzung der Gesamtkosten; Jahrestanchen haben absolut keine Verbindlichkeit.
- (5) Kostenschätzung mit noch grossem Streubereich, Jahrestanchen ab 2001 haben absolut keine Verbindlichkeit.
- (6) Die einzelnen nominellen Budgetwerte wurden mit angenommenen 2 % Teuerung abdiskontiert. Sie haben somit die Preisbasis 1995.
- (7) Effektive Belastung des Bundes, da Flughäfen in der Lage sind, die Darlehen zurückzahlen. Berechnung vgl. Anhang S. 22.
- (8) Mögliche Darlehensbeiträge des Bundes, wenn alle Flughäfen entsprechende Gesuche stellen und die Eidg. Räte zustimmen.
- (9) Die Zahlen entsprechen der Kantons-Vernehmlassung zum 5. langfristigen Bauprogramm und wurden mit 2 % Teuerung abdiskontiert.

Kurzbeschreibung der einzelnen Verkehrsvorhaben

1. Schiene

1.1 NEAT - Neue Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz

a) Kurzbeschreibung

Neue Hochleistungs-Flachbahn durch die Schweizer Alpen. Kernstück ist die Neubaustrecke Arth-Goldau - Lugano (rund 125 km lang) mit Basistunneln am Gotthard (57 km) und am Monte Ceneri (13 km). Zweites Element ist die Basislinie aus dem Raum Frutigen ins Rhonetal (Basistunnel Frutigen - Steg 33,6 km).

b) Beginn und Ende der Realisierung

Achse Gotthard: Baubeginn Schacht Sedrun Ende 1995; Inbetriebnahme: ab 2007

Achse Lötschberg: Baubeginn Sondierstollen Frutigen: Frühjahr 1995; Inbetriebnahme: ab 2005.

c) Finanzierungsregelung

Alpentransit-Beschluss vom 4.10.1991. Finanzierung über Darlehen des Bundes, zu 75% aufgenommen am Kapitalmarkt und zu 25% aus dem Treibstoffzoll. Die Bauzinsen werden zur Bauschuld zugeschlagen. Die Bahnen müssen die Darlehen innerhalb von 60 Jahren inklusive Zins zurückbezahlen. Der Entscheid über ein neues Finanzierungsmodell ist heute noch ausstehend.

d) Folgekosten für den Bund

Die Folgekosten sind abhängig von der Rentabilität, welche wiederum von der zukünftigen Verkehrspolitik im gesamten Alpenraum abhängig ist.

e) Rechtliche Basis

Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 4.10.1991. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 1.10.1991. Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 26.9.1991. Volksvotum vom 27.9.1992. Transitabkommen mit der EU.

1.2 NEAT - Integration Ostschweiz

a) Kurzbeschreibung

Für den Anschluss der Ostschweiz an die NEAT planen die SBB als zentrale Elemente zwei neue Tunnel: Den Tunnel von Wädenswil/Au durch den Hirzel in den Raum Littli/Baar bei Zug sowie den Doppelspurtunnel durch den Zimmerberg (10 km) zwischen Thalwil und dem Raum Baar bei Zug. Auf den Zufahrtsstrecken der SBB, der SOB, der BT sowie der RhB erfolgen einzelne Ausbauten.

b) Beginn und Ende der Realisierung

SBB: 2000 bis 2006; SOB/BT: 1996 bis 2000.

c) Finanzierungsregelung

Die Finanzierung des Kernprojekts (Tunnel Hirzel und Zimmerberg) erfolgt nach den im Alpentransit-Beschluss festgehaltenen Grundsätzen. Somit werden 780 Mio. Fr. (Pb 1990) als bei Inbetriebnahme konsolidierte und innert 60 Jahren rückzahlbare Darlehen gewährt. Für die übrigen Streckenausbauten SBB werden 40 Mio. Fr. als Darlehen gewährt, die gemäss Leistungsauftrag SBB 1987 zu verzinsen und zu amortisieren sind. Die 80 Mio. Fr. für die SOB und die BT werden teils als bedingt rückzahlbare, zinslose Darlehen, teils à fonds perdu gewährt. Die Finanzierung der Ausbauten auf dem Netz der RhB wird teils gemäss Verkehrstrennungsverordnung (à fonds perdu), teils nach Eisenbahngesetz, jedoch ohne Kantonsanteil, abgewickelt.

d) Folgekosten für den Bund

Die Folgekosten im Bereich SBB sind abhängig von der betriebswirtschaftlichen Rentabilität des Vorhabens.

e) Rechtliche Basis

Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 4. Oktober 1991. Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 26. September 1991. Volksvotum vom 27. September 1992.

1.3 Terminals für KV

a) Kurzbeschreibung

Die Schweiz baut und finanziert Verlade-Terminals im Ausland, so in Busto Arsizio, in Gallarate und in Singen. Dies vorab zwecks Förderung des kombinierten alpenquerenden Transitverkehrs.

b) Beginn und Ende der Realisierung

	Beginn:	Ende:
Busto I	1987	1988
Busto II	1988	1992
Busto III/Gall. (1. Et.)	1993 (Planung)	2000
Singen (D)	1995	1997

c) Finanzierungsregelung

Heutige Finanzierungsregelung: verzinsliche und rückzahlbare Darlehen; Darlehen variabel und nicht kumulativ verzinslich. Verzinsungsbedingungen: bis 10 Jahre (J.) nach Inbetriebnahme keine Zinsen; nächste 5 J.: 50% des Selbstkostensatzes des Bundes für seine Anleihen, weitere 5 J.: 100%, letzte 10 J.: 150%. Rückzahlungsbeginn: 10 J. nach Inbetriebnahme; Tilgung: innert 20 J.

d) Folgekosten für den Bund

Keine

e) Rechtliche Basis

Treibstoffzollgesetz vom 22.3.1985; Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge vom 29.6.1988.

1.4 Huckepack-Doppelkorridor Gotthard und Lötschberg

a) Kurzbeschreibung

Die Huckepack-Korridore am Gotthard und am Lötschberg dienen als sehr kurzfristig wirkende Übergangslösung der Kapazitätserhöhung im alpenquerenden kombinierten Verkehr. Neben dem Infrastrukturausbau ist im Projektkredit auch der Kauf von Lokomotiven enthalten.

b) Beginn und Ende der Realisierung

Der Korridor Gotthard wurde am 1.1.1994 in Betrieb genommen. Beim Korridor Lötschberg begannen die Bauarbeiten am 1.1.1994, die Inbetriebnahme ist auf Ende 1997 vorgesehen.

c) Finanzierungsregelung

Gotthard: 1151 Mio. Fr. Preisbasis 1989 als Darlehen. Lötschberg-Simplon: 158 Mio. Fr. BLS Preisbasis 1993 à fonds perdu; 136 Mio. Fr. Preisbasis 1985 als Darlehen.

d) Folgekosten für den Bund

Ca. 60 Mio. Fr. pro Jahr.

e) Rechtliche Basis

Bundesratsbeschluss vom 24.10.1989 (Angebotsverbesserungen im Huckepackverkehr/Übergangslösung) ergänzt durch die Präsidialverfügung 2.9.1993. Vereinbarung EVED - BLS vom 9.12.1993 über den Bau der Huckepack-Übergangsregelung.

1.5 BAHN 2000 erste Etappe

a) Kurzbeschreibung

BAHN 2000 ist ein Konzept zur landesweiten Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr. Zentrale Elemente sind das Knotenprinzip, der Stundentakt für IC- und Schnellzüge mit Verdichtung zum Halbstundentakt bei genügender Nachfrage, Neigezüge, Doppelstockwagen sowie einzelne Neubaustrecken.

b) Beginn und Ende der Realisierung

Mit der Realisierung wurde bereits begonnen. Die einzelnen Bauvorhaben und Angebotsverbesserungen werden laufend dem Betrieb übergeben. Die endgültige Inbetriebnahme der ersten Etappe erfolgt im Jahre 2004.

c) Finanzierungsregelung

Die Investitionen für die erste Etappe von BAHN 2000 werden mittels eines Verpflichtungskredits finanziert. Die Mittel sind von den SBB voll zu verzinsen.

d) Folgekosten für den Bund

Aufgrund einer konservativen Schätzung wird sich durch die erste Etappe von BAHN 2000 das Jahres-Ergebnis der SBB nach bisherigem Finanzierungsmechanismus, das heisst unter Berücksichtigung der Verzinsung (aber ohne Bauzinsen) gegenüber heute um rund 340 Mio. Franken verschlechtern. Auch ohne BAHN 2000 wäre allerdings mit einer Ergebnisverschlechterung zu rechnen.

e) Rechtliche Basis

Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000 vom 19.12.1986.

Einfacher Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes BAHN 2000, Teil SBB vom 17.12.1986. Volksvotum vom 6.12.1987.

Kenntnisnahme des Berichts über die erste Etappe von BAHN 2000 durch die Eidg. Räte am 4.10.1994 (SR) und am 6.3.1995 (NR).

1.6 BAHN 2000 zweite Etappe

a) Kurzbeschreibung

Hauptelement der zweiten Etappe des Angebotskonzeptes BAHN 2000 wird mit grosser Wahrscheinlichkeit der neue Juradurchstich sein. Weitere Bestandteile dürften die Beseitigung regionaler Engpässe und gewisse in der ersten Etappe nicht realisierte Infrastrukturausbauten sein.

b) Beginn und Ende der Realisierung

Die Planungen laufen gegenwärtig an. Eine Vorlage an das Parlament ist gegen Ende der 90er Jahre zu erwarten. Der Juradurchstich muss aus Kapazitätsgründen nach 2015 betriebsbereit sein.

c) Finanzierungsregelung

Die Finanzierung der zweiten Etappe von BAHN 2000 muss durch die eidg. Räte in Form eines einfachen Bundesbeschlusses geregelt werden.

d) Folgekosten für den Bund

Kann heutzutage noch nicht beurteilt werden.

e) Rechtliche Basis

Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000 vom 19.12.1986.

Einfacher Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes BAHN 2000, Teil SBB vom 17.12.1986.

1.7 Anschluss der Schweiz an das TGV-Netz

a) Kurzbeschreibung

Der Bund wirkt auf den Anschluss der Schweiz an das französische TGV-Netz hin, indem er den Bau und die Modernisierung der Strecke Genf - Mâcon sowie den verbesserten Anschluss von Basel an den TGV Rhin-Rhône und den TGV Est anstrebt.

Des Weiteren wirkt er auf die Realisierung von besseren Verbindungen nach Frankreich zwischen Basel und Genf sowie über die Simplonstrecke nach Italien hin.

b) Beginn der Realisierung

Beginn gegen Ende des Jahrhunderts.

c) Finanzierungsregelung

Noch offen. Für die Strecke Genf-Mâcon wurde von privaten Investoren eine Beteiligung in Aussicht gestellt.

d) Folgekosten für den Bund

Kann heutzutage noch nicht beurteilt werden.

e) Rechtliche Basis

Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 4.10.1991; Artikel 7.

1.8 BLS Doppelspur

a) Kurzbeschreibung

Angesichts erschöpfter Transitkapazität sah das Projekt vor, die Lötschberglinie durchgehend auf Doppelspur auszubauen. Inbegriffen waren die nach üblichen Kriterien erforderlichen Anpassungen der Anlagen des Bahnbetriebes, der Sicherungsanlagen und der Energieversorgung. Für das ganze Projekt wurden 620 Mio. Fr. (Preisbasis: 2. Q. 1974) veranschlagt.

b) Beginn und Ende der Realisierung

Baubeginn: 2. Semester 1976; vorgesehene Bauende: Ende 2000. Die Doppelspurstrecke wird seit 1993 betrieben. Die laufenden Arbeiten konzentrieren sich auf den Ausbau des Bahnhofes Spiez als letzter Etappe.

c) Finanzierungsregelung

Zwischen Bund, Kanton Bern und der BLS wurde eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet (1.7.1976). Der Bund stellt der BLS nach Abzug ihres Selbstfinanzierungsanteils und der Leistungen des Kantons Bern die Mittel als Baukredit zur Verfügung. Die Baukredite und die aufgelaufenen Bauzinsen werden nach Abschluss einer Bauphase in nicht kumulativ verzinsliche Darlehen umgewandelt. Die Darlehen sollten in 40 Jahren amortisiert werden. Die BLS muss für dieses Projekt eine gesonderte Anlagen- und Abschreibungsrechnung führen. Ebenso muss sie jährlich dem BAV den benötigten Finanzbedarf (betr. Zahlungskredit) anmelden. Eine allfällige Ablösung dieser Finanzierungsregelung in Analogie zur Entschuldung SBB wie auch Fragen des zukünftigen Infrastrukturbesitzes werden im Rahmen der Bahnreform zu diskutieren sein.

d) Folgekosten für den Bund

Bei positiver Ertragslage der BLS: keine. Wenn das Rechnungsergebnis der BLS eine Verzinsung nicht erlaubt, werden die Baukreditzinsen durch Bund und Kanton vorgeschossen und den Baukrediten belastet - im Jahr 1993 betrug die Zinsbevorschussung 3,4 Mio. Fr., während die Zinsen der konsolidierten Darlehen verfallen (der entsprechende jährliche Zinsverzicht beträgt rund 30 Mio. Fr.).

e) Rechtliche Basis

Bundesbeschluss vom 22.6.1976 über den Ausbau der Bern-Lötschberg- Simplon-Bahn (BLS) auf Doppelspur (gestützt auf BV Art. 23) und Finanzierungsvereinbarung vom 1.7.1976.

1.9 RhB Vereina

a) Kurzbeschreibung

Wintersichere Verbindung als meterspurige Eisenbahnlinie von Klosters im Prättigau in den Raum Susch/Lavin im Unterengadin für den Reisezugverkehr und den Transport von begleiteten Motorfahrzeugen. Länge ca. 21,5 km.

Wichtigster Bauteil: Vereinatunnel (Länge 19,0 km).

b) Beginn und Ende der Realisierung

Baubeginn: 1. April 1991; Inbetriebsetzung: Fahrplanwechsel Frühjahr 2000.

c) Finanzierungsregelung

Die Vereinalinie wird vom Bund und vom Kanton Graubünden mit à fonds perdu-Beiträgen finanziert. Der Anteil des Bundes beträgt 85 %, der Kanton Graubünden trägt die restlichen 15 %.

d) Folgekosten für den Bund

Grundsätzlich keine Folgekosten, da à fonds perdu finanziert. Allfällige Abschreibungen sollten durch Mehreinnahmen gedeckt werden. Für die rollende Landstrasse werden Verbilligungsbeiträge aus der Treibstoffzollkasse entrichtet.

e) Rechtliche Basis

Bundesbeschluss über die Vereinabahn vom 18.12.1986, mit welchem der Grundkredit von 538 Mio. Fr. (Pb 1985) gesprochen wurde. Bundesbeschluss über einen zusätzlichen Beitrag für den Bau der Vereinalinie vom 1.6.1994, mit welchem ein Zusatzkredit von 33 Mio. Fr. (Pb 1985) gesprochen wurde.

1.10 Ordentliche SBB-Investitionen

a) Kurzbeschreibung

Die über das ordentliche Budget abgewickelten Vorhaben dienen der Erfüllung des gesetzlichen Auftrages an die SBB, die Infrastruktur sowie die Betriebsmittel dauernd in gutem Zustand zu erhalten und den Erfordernissen des Verkehrs sowie den Fortschritten der Technik anzupassen. Nicht über das ordentliche Budget abgewickelt werden Investitionen in die Stromversorgung, das ausserordentlichen zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen sowie die Störfallbehebung.

b) Beginn und Ende der Realisierung

Der Erhalt und die Erneuerung der Infrastruktur sowie der Betriebsmittel ist eine dauernde Aufgabe.

c) Finanzierungsregelung

Die ordentlichen SBB-Investitionen werden über Darlehen zu Lasten der Kapitalrechnung finanziert. Die Folgekosten belasten zum Teil die Finanzrechnung des Bundes. Mit der Botschaft zum Voranschlag 1994 der SBB begrenzte der Bundesrat das Investitionsvolumen für die ordentliche Rechnung mindestens bis 1996 vor Steuern auf nominal 1581 Mio. Fr. Die Vorhaben erste Etappe von BAHN 2000, Huckepack-Doppelkorridor sowie Investitionen zur kommerziellen Nutzung werden ausserhalb dieses Planfonds verwirklicht. Im Leitbild SBB ist in Aussicht gestellt worden, die Infrastruktur-Investitionen in Zukunft durch variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen zu finanzieren.

d) Folgekosten für den Bund

Nach neuem Rechnungsmodell (gemäss Leitbild) weisen die SBB ungedeckte Infrastrukturkosten von jährlich 1-1,2 Mrd. Fr. aus. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Investitionsfolgekosten. Auch in den Abgeltungsbeiträgen für den Regional- und den Huckepackverkehr sind Folgekosten enthalten. (Huckepack-Verkehr: 100 Mio. Fr., davon Investitionsfolgekosten 60 Mio. Fr.).

e) Rechtliche Basis

Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23.6.1944. (742.31). Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1987 an die Schweizerische Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen vom 9.10.1986.

1.11 Rahmenkredit KTU

a) Kurzbeschreibung

Der Bund gewährt den konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) zusammen mit den Kantonen Investitionshilfen. Er stellt hierfür periodisch mehrjährige Rahmenkredite (RK) zur Verfügung.

b) Beginn und Ende der Realisierung

Der laufende 8. RK läuft von 1993 bis mindestens 2000 und beträgt 1400 Millionen Franken.

c) Finanzierungsregelung

Während Infrastrukturvorhaben, soweit aktivierbar, mittels unverzinslichen und bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert werden, müssen Rollmaterialinvestitionen zwingend zurückbezahlt werden. Die jährlichen Zahlungskredite in der Finanzrechnung belaufen sich auf ca. 120-150 Mio. Fr.

d) Folgekosten für den Bund

Soweit die erhöhten Abschreibungen aus Neuinvestitionen nicht durch Erträge abgedeckt werden, entstehen dem Bund höhere Aufwendungen bei der Defizitdeckung (EBG 58) bzw. bei der Abgeltung der ungedeckten Kosten der Verkehrsangebote nach revidiertem EBG im Umfang von jährlich ca. 20 Mio. Fr. p.a.

e) Rechtliche Basis

Eisenbahngesetz Art. 56 bzw. VO über den Vollzug des 6. und 7. Abschnittes; zudem BB zum 8. RK vom 16.12.92 .

1.12 Verkehrstrennung

a) Kurzbeschreibung

Der Bund leistet Beiträge aus Mitteln der Treibstoffzölle für Aufgaben, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen (Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen, räumliche Trennung von Privat- und Schienenverkehr, Verbesserung des Verkehrsablaufs in Agglomerationen).

b) Beginn und Ende der Realisierung

Laufende Unterstützung verschiedener Projekte. Wichtigste Projekte in Ausführung:
Sanierung Seetalbahn/Emmen (SBB), LEB Einführung in Lausanne (1. Etappe).

c) Finanzierungsregelung

Der Bund (BAV und/oder ASB) leistet Beiträge à fonds perdu.

d) Folgekosten für den Bund

Im Prinzip keine. Die Vorhaben reduzieren in der Regel die Betriebskosten je Zugskilometer, führen aber teilweise zu einer höheren Betriebsleistung.

e) Rechtliche Basis

Verordnung über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen und an andere Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr (Verkehrstrennungsverordnung) vom 6.11.1991

1.13 Lärmsanierung SBB-Netz

a) Kurzbeschreibung

Durch den Eisenbahnbetrieb auf dem heutigen Bahnnetz werden die Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung an zahlreichen Stellen überschritten. Mit der Verkehrszunahme vor allem im alpenquerenden Güterverkehr wird sich die Lärmbelastung noch intensivieren, wohingegen das Problem durch die verstärkte Inbetriebnahme modernen Rollmaterials entschärft wird. Erste grobe Schätzungen des gesamten Investitionsbedarfes für die Lärmsanierung des SBB-Netzes belaufen sich auf mehrere Milliarden Franken. Diese Finanzmittel sind heute indes im Finanzplan des Bundes nicht eingestellt. Für die Lärmsanierung bei den Privatbahnen besteht noch keine Kostenerhebung.

b) Beginn und Ende der Realisierung

Spätestens 1996 müssen die entsprechenden Arbeiten aufgenommen werden, da sich die SBB im Rahmen des Huckepackkorridors hierzu verpflichtet haben. Die Frist, in welcher die Sanierung abgeschlossen werden muss, legt grundsätzlich der Bundesrat fest.

c) Finanzierungsregelung

Mit Beschluss vom 24.11.1993 hat der Bundesrat die Departemente EDI, EFD und EVED beauftragt, bis Ende 1995 gemeinsam entsprechende Grundlagen der Lärmsanierung der Bahnen bereitzustellen. Dabei werden insbesondere auch die Finanzierungsregelungen geprüft. Die Finanzierung der Lärmsanierung sollte im Rahmen der Internalisierung der gesamten externen Kosten (Luftbelastung, Lärm, nicht gedeckte Folgekosten von Verkehrsunfällen etc.) aller Verkehrsträger betrachtet werden.

d) Folgekosten für den Bund

Bei einer à fonds perdu Finanzierung keine.

e) Rechtliche Basis

Noch keine. Muss aber gemäss der Lärmschutzverordnung vollzogen werden.

1.14 Refinanzierung SBB

a) Kurzbeschreibung

Gemäss Planbilanz 1995 der SBB weisen diese ein Fremdkapital von 19 Milliarden Franken aus, dh. Mittel, die aus heutiger Sicht kaum zurückbezahlt werden können und überdies die SBB im Rahmen des Zinsaufwandes jährlich stark belasten. Es ist grundsätzlich opportun, die SBB von dieser Last zu befreien, was auch die Groupe de réflexion bereits vorgeschlagen hat. Allgemein wird davon ausgegangen, dass rund 13 Milliarden (= Infrastrukturanteil) refinanziert werden sollen. Ob dies im Rahmen einer Umschuldung oder aber einer Bilanzverkürzung zu geschehen hat, ist noch ungewiss und wird im Rahmen der Bahnreform zu entscheiden sein. Der Bund wird hierdurch in jedem Fall belastet, sei es durch die Nicht-Verzinsung des gewährten Dotationskapitals bzw. der variabel verzinslichen Darlehen und/oder durch die Finanzierung der Kapitalamortisation.

b) Beginn und Ende der Realisierung

Voraussichtlich ab 1998 und in Abhängigkeit des Lösungsansatzes entweder nur ein Jahr (Sofortabschreibung), über 20-30 Jahren in gleichen Raten oder ev. über eine noch längere Frist.

c) Finanzierungsregelung

Noch offen (siehe lit a).

d) Folgekosten für den Bund

Noch offen (siehe lit a.), wobei Gesamtumfang ca. 13 Mia. Fr.
Extremfälle:

a) Einmalabschreibung 1998 Belastung Bund im Ausmass von 13 Mia. Fr.

b) Entfallende Zinszahlungen für Darlehen an SBB (bei Umwandlung in Dotationskapital bzw. variabel verzinsliche Darlehen) von jährlich ca. 650 Mio. Fr.

e) Rechtliche Basis

Noch offen, im Rahmen der Bahnreform zu klären.

2. Strasse

2.1 Nationalstrassen

a) Kurzbeschreibung

Ende 1993, nach rund 30jähriger Bauzeit, sind 1'533 km (83 %) des Nationalstrassennetzes in Betrieb. Weitere 125 km (8 %) sind im Bau. Für die restlichen 197 km wurde mit dem Bau noch nicht begonnen.

Mit einem Anteil von 2% an der Gesamtlänge des Strassennetzes übernehmen die Nationalstrassen bereits heute rund 27% der Verkehrsleistung aller Strassen. Die noch zu bauenden Abschnitte liegen in geologisch, topographisch oder siedlungsmässig empfindlichen Gebieten, weshalb die Kosten pro Kilometer relativ hoch sind.

b) Beginn und Ende der Realisierung

Gemäss dem neuen Bauprogramm ist bis zum Jahr 2008 ein stetiges Investitionsvolumen vorgesehen, welches bis zum Jahr 2014 ausläuft.

c) Finanzierungsregelung

Die Finanzierung ist durch die ausschliessliche Verwendung der strassenverkehrsgebundenen Einnahmen aus dem Treibstoff geregelt.

d) Folgekosten für den Bund

Aufwendungen für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung des Nationalstrassennetzes: 1995 total 376 Mio. Fr. Durch die Inbetriebnahme von neuen Strecken mit unterhaltsintensiven Tunnels sowie dem höheren Durchschnittsalter des Netzes wird der Bedarf für diese Rubriken in den nächsten Jahren real zunehmen.

2.2 Hauptstrassen

Im Gegensatz zu den Nationalstrassen wird nur an den Bau, nicht aber an den Unterhalt und Betrieb der Hauptstrassen Beiträge geleistet. Die jährlich zur Verfügung stehenden Kredite werden durch das Parlament im Rahmen des Budgets festgelegt. Im Jahr 1993 wurden insgesamt 692 Mio. Fr. an das 2'148 km lange Hauptstrassennetz gewährt.

2.3 Übrige Subventionsbereiche

Darunter fallen Beiträge an: Sanierung von Niveauübergängen, Unwetter Schäden und heute noch Bahnhofparkanlagen. In der Übersicht aufgeführt wurden nur die vom ASB bewirtschafteten Rubriken. Weitere Treibstoffzoll-Gelder bewirtschaften BAK, BUWAL, BWW und BAV, z.B. 1995 für insgesamt 393 Mio. Fr.

2.4 Rechtliche Basis

Treibstoffzollgesetz (725.116.2). Bundesgesetz über die Nationalstrassen (725.11). Bundesbeschluss über die Festlegung des Nationalstrassennetzes. Für die Regelung des Hauptstrassennetzes gilt die Verordnung inkl. Ergänzungen vom 8.4.1987 / 12.8.1987 (725.116.23).

Das Stimmvolk hat mit der Verwerfung der Kleeblatt-Initiative den Entscheid des Bundesrates, die letzten im Nationalstrassennetz noch bestehenden Lücken zielstrebig zu schliessen, bestätigt.

3. Luftfahrt - Gewährung zinsgünstiger Darlehen

a) Kurzbeschreibung

Gewährleistung zinsgünstiger Darlehen für die Verbesserung der Qualität und Anpassung der Kapazität der Anlagen bei den Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich. Anpassungen der Regionalflugplätze an sicherheits- und umweltrelevante Vorschriften sowie an spezifische Bedürfnisse in Altenrhein, Bern und Lugano. Total Investitionen 1995 bis 2005 Landesflughäfen und Regionalflughäfen: 3'025 Mio. Fr. (Pb 1995).

b) Beginn und Ende der Realisierung

Basel und Genf: 1996 - 2005; Zürich: 1997 bis 2002

c) Finanzierungsregelung

Die Vorhaben werden von den Flughafenhaltern (Kantone, Städte und Private) geplant, finanziert und realisiert. Für den Fall, dass die Stellen um Darlehen ersuchen: Finanzbeschluss der Eidg. Räte (Sammelbotschaft). Sonderfall Basel: Investitionsdefizit-Garantie.

d) Folgekosten für den Bund

Der maximale Darlehensaufwand beträgt im Fall, dass alle Flugplatzhalter entsprechende Gesuche stellen und die eidg. Räte zustimmen, 719 Mio. Fr. Für den Bund fallen aber nur die entsprechenden Zinsvergünstigungskosten an. Dieser Betrag ist abhängig von der Darlehenssumme, vom Zinssatz und den Amortisationsbedingungen. Er kann heute noch nicht bestimmt werden. Im Fall von Basel-Mulhouse muss die Schweiz grundsätzlich aus staatsvertraglicher Verpflichtung heraus, zusammen mit Frankreich, Investitionsdefizite zu gleichen Teilen übernehmen, was allerdings nur ausnahmsweise eintreten dürfte.

Annahmen für die Berechnung der effektiven Belastung des Bundes: Darlehenssumme = 25% der Baukosten. Zinsvergünstigung = 2,5% (unter marktüblichem Zinssatz). Amortisationsdauer: 25 Jahre, mit über die Jahre durchschnittlicher Belastung.

e) Rechtliche Basis

Darlehen: Artikel 101 a des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) wieder eingeführt mit Novelle vom 18.6.1993 und vom Schweizervolk in der Referendumsabstimmung vom 20.2.1994 gutgeheissen. Investitions-Defizitgarantie beim Flughafen Basel: Avenant No 3 zum Anhang II des Staatsvertrages über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel- Mulhouse vom 4.7.1949 (in Bearbeitung; Unterzeichnung sollte noch in der ersten Jahreshälfte 95 erfolgen können).

4. Wasserwege - Ausbau Schiffahrtsanlagen Kembs

a) Kurzbeschreibung des Vorhabens

Modernisierung der Schiffahrts-Anlagen Kembs, wenige Kilometer unterhalb von Basel auf französischem Staatsgebiet, und Verlängerung der kleinen Schleuse auf 190 Meter. Im Unterschied zu den übrigen Schleusen am Oberrhein verfügen die Anlagen von Kembs nur über eine lange Schleusenkammer. Die nutzbare Länge der kleinen Kammer beträgt lediglich 95 m, sie kann von modernen Schiffen nicht genutzt werden. Die Anlagen in Kembs sind zudem teilweise veraltet und störungsanfällig. Periodische geplante und ungeplante längere Sperrungen sind die Folge.

b) Beginn und Ende der Realisierung

Beginn: Frühjahr 1995 Ende: Frühjahr 1999

c) Finanzierungsregelung

Der Bundesbeschluss vom 15. Dezember 1994 enthält einen Verpflichtungskredit von 24 Mio. Fr. (Preisbasis 1991). Die beiden Basler Halbkantone haben verbindlich pauschal je 3 Mio. Fr. zugesichert. Der Kostenteiler zwischen der Schweiz und Frankreich beträgt 60 zu 40%.

d) Folgekosten für den Bund

Keine. Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der ausgebauten Anlagen ist Sache des Konzessionärs (EdF).

e) Rechtliche Basis

- Staatsvertrag mit Frankreich über den Ausbau der Schiffahrtsanlagen Kembs vom 14. März 1995
- Botschaft zum Staatsvertrag über den Ausbau der Schiffahrtsanlagen Kembs vom 4. Mai 1994
- Bundesbeschluss vom 15. Dezember 1994
- Ratifikation des Staatsvertrages am 26. Januar 1995
- Inkrafttreten des Staatsvertrages durch Notifikation mit Frankreich am 6. Februar 1995