

Bearbeitet durch Francis Girardin
Tel. 031/322 95 09 / Fax. 031/322 55 95
Reg.Nr. 200-01

3003 Bern, 23. Februar 1998

per Fax an
SBB AT und BLS AT

8 Seiten

Überprüfung des jährlichen Finanzbedarfs für die Eisenbahngrossprojekte

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates hat entschieden, die Eisenbahngrossprojekte „BAHN 2000“, „NEAT“, „Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz“ und „Lärmsanierung“ **ohne** Erhöhung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen um 5 Rappen pro Liter zu finanzieren. Das BAV ist der Ansicht, dass das nun vorliegende Finanzierungspaket mit PSVA, LSVA, 25% NEAT-Kosten aus Mineralölsteuermitteln, 25% Verschuldung, Erhöhung der MWST um 0,1 Prozentpunkt (allenfalls 0,15 Prozentpunkte) und einer allfälligen Privatfinanzierung genügen muss. Das Bauprogramm der Eisenbahngrossprojekte ist nun so zu definieren, dass die Rahmenbedingungen des Fondsreglementes, namentlich die Plafonierung der kumulierten Bevorschussung auf 4,2 Milliarden Franken eingehalten werden kann.

Das BAV hat gestützt auf ihre bisherigen Angaben und den aktuellen Rahmenbedingungen bezüglich Verfahren, Ausschreibung und Abstimmungsergebnissen eine mögliche Kurve des jährlichen Finanzbedarfs auf der Zeitachse aufgezeichnet. Wir bitten Sie, diese Annahmen zu prüfen, ihre Korrekturen vorzunehmen und uns ihre Stellungnahme bis 25. Februar 1998 (spätestens 12.00 Uhr bei uns eintreffend) zuzustellen. In Anbetracht der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit kann es bei dieser Stellungnahme nur um eine Prüfung auf Plausibilität gehen. Aus ihren Angaben wird entschieden werden, ob die Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 oder 0,15 Prozentpunkte (entspricht 220 oder 330 Millionen Franken pro Jahr) unterstützt werden soll.

Es gelten folgende Hypothesen als Rahmenbedingungen:

- Systementscheid Basistunnel wird nicht verändert,
- die wahrscheinliche Abstimmung zur LSVA-Vorlage am 27. September 1998 verläuft positiv,
- die Abstimmung zur FinöV-Vorlage am 29. November 1998 verläuft positiv,
- die Publikation der Ausschreibungen für die Bauarbeiten kann parallel zu den Abstimmungsvorbereitungen erfolgen,
- der Rest des zweiten Verpflichtungskredites steht ab anfangs 1999 zur Verfügung,
- der dritte Verpflichtungskredit steht ab Mitte 2000 zur Verfügung.

Die Verfahrensfristen können Sie dem beiliegenden Terminplan entnehmen.

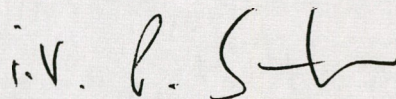
Zum Finanzbedarf ist noch zu präzisieren, dass die effektiv im jeweiligen Jahr zu erbringenden Zahlungen einzusetzen (Finanzbedarf), alle Angaben auf der Preisbasis 1995 (Index 113,2, Oktober 94 – März 95) anzugeben und die Reserven von 15% nach dem vorgegebenen Schlüssel¹ auszuweisen sind.

In einer zweiten Runde werden Sie anfangs nächster Woche die Unterlagen für die Erstellung des Voranschlags 1999 und des Finanzplans 2000-2002 erhalten.

Für weitere Auskünfte wenden Sie sich bitte direkt an Herrn Francis Girardin. Wir danken Ihnen für Ihre Mitarbeit.

Mit freundlichen Grüßen

BAV, Abteilung Infrastruktur



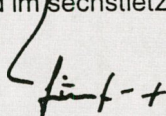
Peter Testoni, Vizedirektor

Beilagen:

- Terminplan AT-Genehmigungsverfahren
- Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs: Stand der Beschlüsse
- Finanzbedarf und Bevorschussungskurve

Kopie an: T, pp, sup, mio, scr, frp, gif, dok at/aa

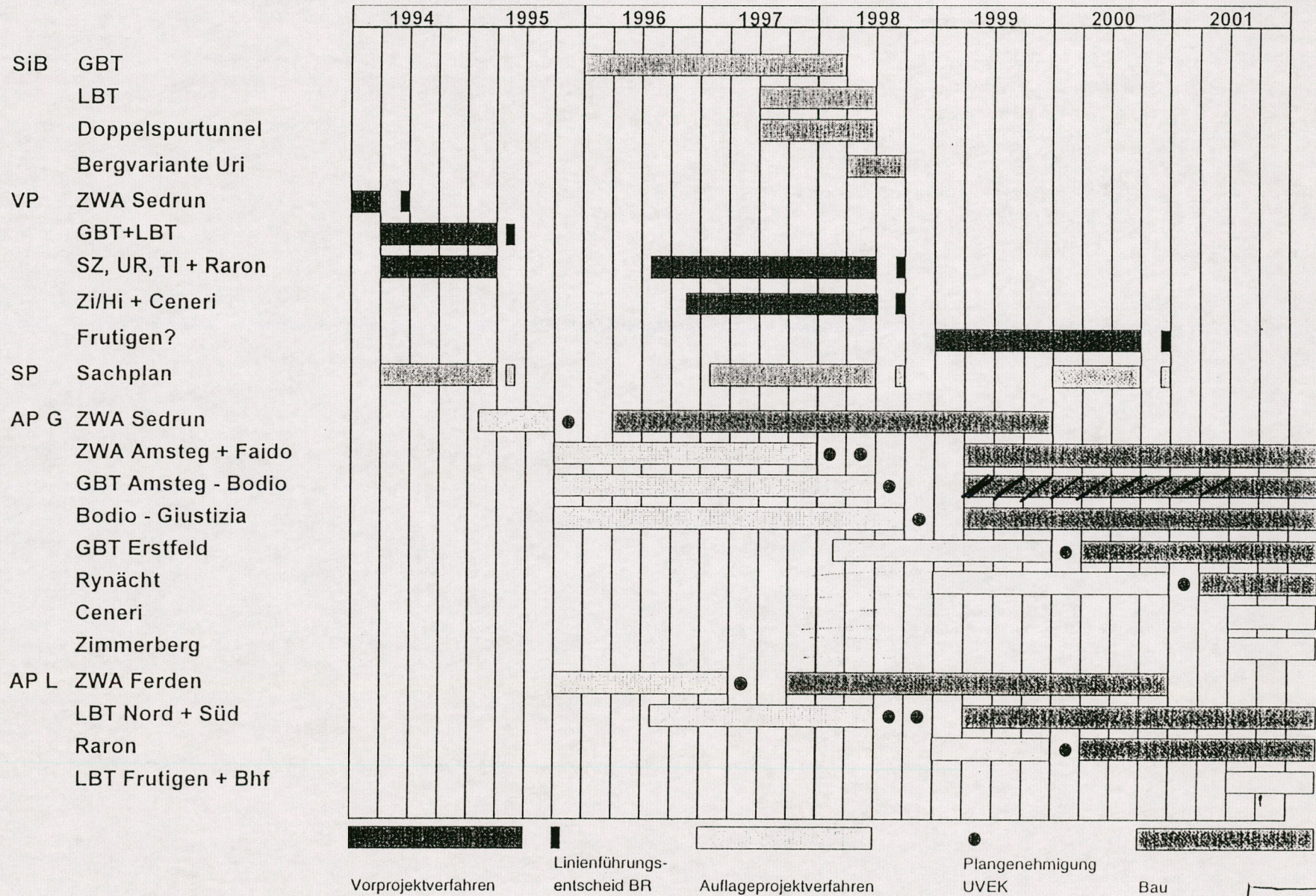
¹ Der gesamte Zuschlag wird in den letzten 6 Jahren in denen Zahlungen zu leisten sind wie folgt verteilt: im letzten und im zweitletzten Jahr je 25%, im drittletzten Jahr 20%, im viertletzten Jahr 10% und im sechstletzten Jahr 5%.



AlpTransit Genehmigungsverfahren

Stand Februar 1998

(Annahme FöV: Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel 1. Phase; Rest 2. Phase; Volksabstimmung 4. Quartal 1998)



Stand: 17.02.98
UVEK

Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs: Stand der Beschlüsse

Bundesrat (26. Juni 1996)	Ständerat (9. Dezember 1997)	KVF-N (9. Februar 1998) –
-------------------------------------	--	-------------------------------------

Bauprogramm

BAHN 2000		
<ul style="list-style-type: none"> • erste Etappe • zweite Etappe 		
NEAT (gleichzeitig)	NEAT (gestaffelt)	
<ul style="list-style-type: none"> • Lötschbergbasistunnel • Gotthardbasistunnel • Ceneritunnel • Zimmerbergtunnel • Ausbauten St.Gallen-Pfäffikon 	<u>erste Phase</u> <ul style="list-style-type: none"> • Lötschbergbasistunnel • Gotthardbasistunnel <u>zweite Phase (eingeleitet durch BR)</u> <ul style="list-style-type: none"> • Ceneritunnel • Zimmerbergtunnel • Verbindung Zürichsee-Gotthardlinie • Ausbauten St.Gallen - Arth-Goldau 	
Anschluss Westschweiz	Anschluss Ost- und Westschweiz	Anschluss der Schweiz
<ul style="list-style-type: none"> • an das TGV-Netz 	<ul style="list-style-type: none"> • an das europ. Hochleistungsnetz 	
Lärmsanierung		
<ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutz 		

Finanzierung

Spezialfinanzierung	Fondslösung	
	Reglement	
Befristung	Befristung	
<ul style="list-style-type: none"> • bis 2017 (mögliche Verlängerung bis Bauabschluss) 	bis Abschluss Bauarbeiten und Rückzahlung der Bevorschussung	
Treibstoffzollerhöhung	Treibstoffzollerhöhung	
<ul style="list-style-type: none"> • 10 Rappen pro Liter 	<ul style="list-style-type: none"> • 5 Rappen pro Liter (BR kann Diesel befreien) 	(gestrichen)
NEAT aus Treibstoffzollkasse		
<ul style="list-style-type: none"> • 25 Prozent 		
Schwerverkehrsabgabe		
<ul style="list-style-type: none"> • pauschal (verdoppeln bis ca. 2000) • leistungsabhängig (höchstens zwei Drittel ab ca. 2001) 		
Verschuldung		
<ul style="list-style-type: none"> • maximal 25 Prozent 		
	Mehrwertsteuererhöhung	
	<ul style="list-style-type: none"> • um 0,1 Prozentpunkt 	
	Privatfinanzierung	
Kosten	Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> • 30,23 Milliarden Franken 	<ul style="list-style-type: none"> • 30,43 Milliarden Franken 	

verbleibende Differenzen

Variante KVF-N Mehrheit (Januar 1998)

Bem: Basistunnel Gotthard und Lötschberg ab 1999, Zimmerberg ab 2000/2002,

(prix de 1995)

Programme Coûts NLFA

Coûts nominaux !

Années	1993	1994	1995	1996	1997	Total 93-97	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Loetschberg - tunnel de base	24	48	59	63	69	263	98	290	330	359	414	371	383	347	335	200
Saint-Gothard - tunnel de base	51	64	69	90	214	488	150	200	350	440	440	440	480	480	530	530
Ceneri						0	15	15	15	50	110	120	120	130	130	140
Zimmerberg				1	3	7	9	10	50	50	100	100	100	110	120	110
St.Gall - Arth-Goldau				1	0	13	4								4	15
jonction Gotthard - lac Zürich						0										
Lignes d'accès Gotthard						0										
Lignes d'accès Lötschberg						0										
EMCC/OFT	2	5	4	13	5	29	10	8	5	4	4	4	4	3	3	3
Aménagements axe Lötschberg						0			5	35	37	38	40	41	43	11
Aménagements axe Gotthard						0								10	50	50
TOTAL NLFA	77	117	134	169	308	805	286	523	755	938	1'105	1'073	1'127	1'121	1'215	1'059

Coûts ensemble des projets

Années	1993	1994	1995	1996	1997	Total 93-97	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
NLFA	77	117	134	169	308	805	286	523	755	938	1'105	1'073	1'127	1'121	1'215	1'059
Réseau européen grande vitesse						0					25	30	30	30	30	30
Rail 2000 1.étape	496	156	155	296	342	1'445	660	750	750	750	650	550	450	390	280	400
Rail 2000 2.étape						0										
Mesures anti-bruit						0		5	30	50	150	150	150	150	150	150
Intérêts sur avances						0	0	10	18	28	38	50	61	71	74	77
COÛTS TOTAUX PROJETS	573	273	289	465	650	2'250	946	1'288	1'553	1'766	1'943	1'823	1'788	1'732	1'719	1'686

Financement des grands projets

Années	1993	1994	1995	1996	1997	Total 93-97	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Droits sur carburants de: 25%	0	0	0	0	0	0	68	128	176	222	251	243	257	253	273	234
Augmentation impôt carburant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxe sur le transit alpin	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
TVA	0	0	0	0	0	0	0	170	220	223	227	230	233	237	241	244
RPLF	0	0	0	0	0	0	180	365	370							
RPLP (ct / t-km)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	500	500	500	500	780	780	780
RECETTES COURANTES	0	0	0	0	0	0	248	663	766	945	978	973	990	1'270	1'294	1'258
Endettement de: 19.3%	0	0	0	0	0	0	183	246	290	326	339	313	304	292	289	282
PLAFOND FINANCEMENT	0	0	0	0	0	0	431	909	1'057	1'271	1'317	1'286	1'294	1'561	1'582	1'539
Avances	0	0	0	0	0	0	515	379	496	495	626	537	494	170	137	147
AVANCES CUMULEES	0	0	0	0	0	0	515	895	1'391	1'886	2'511	3'048	3'542	3'713	3'850	3'996
intérêts cumulés s/avances							0	10	28	56	94	144	205	276	350	427
en % des coûts totaux cumulés							54%	40%	37%	34%	34%	33%	32%	29%	26%	25%

Compte financier

Années	1993	1994	1995	1996	1997	Total 93-97	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Financement spécial	430	205	217	349	488		710	970	1'177	1'344	1'504	1'417	1'394	1'354	1'346	1'321
Fonds	0	0	0	0	0		248	663	766	945	978	973	990	1'270	1'294	1'258

Endettement du fonds

Années	1993	1994	1995	1996	1997	Total 93-97	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Augment. endettement total temporaire	0	0	0	0	0		698	625	787	821	964	850	798	462	426	428
en % des dépenses							74%	49%	51%	46%	50%	47%	45%	27%	25%	25%
Endettement cumulé chemins fer							183	432	731	1'071	1'432	1'773	2'113	2'447	2'785	3'122
Intérêts intercalaires chemins fer 98-22							4	9	15	21	29	35	42	49	56	62
Endettement total fonds							698	1'326	2'122	2'957	3'943	4'822	5'655	6'160	6'634	7'118
Coûts totaux cumulés 98-22							946	2'234	3'787	5'553	7'496	9'319	11'107	12'839	14'558	16'244
Debt ratio fonds							74%	59%	56%	53%	53%	52%	51%	48%	46%	44%

Ceneri ab 2001, Hirzel ab 2007/8, St. Gallen - Arth-Goldau ab 2006)

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total 98-22	TOTAL
40															3'167	3'430
610	660	660	150	70	50	2									6'242	6'730
140	160	170	170	55	50	30									1'620	1'620
30	20	10	0												819	830
20	21	8													72	86
			30	30	30	30	30	30	20						200	200
															0	0
															0	0
3															51	80
															250	250
50	50	50	50	10	10										330	330
893	911	898	400	165	140	62	30	30	20	0	0	0	0	0	12'751	13'556

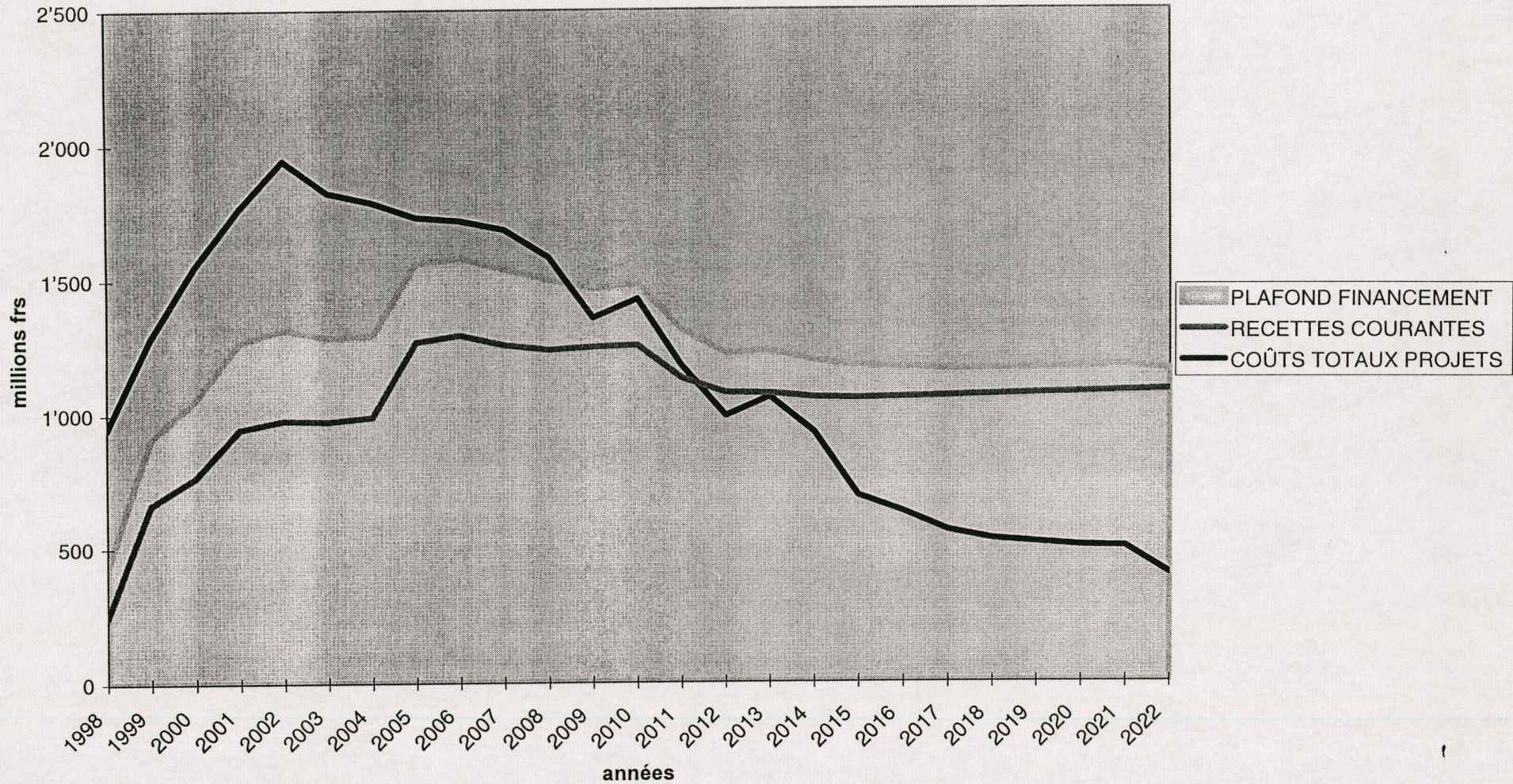
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total 98-22	TOTAL
893	911	898	400	165	140	62	30	30	20	0	0	0	0	0	12'751	13'556
50	100	150	200	200	200	150	100	50							1'200	1'200
400	25														6'055	7'500
10	90	150	350	400	500	500	500	500	500	500	500	500	500	400	5'900	5'900
150	150	150	150	150	150	150									2'035	2'035
80	82	79	78	75	71	67	62	52	41	29	17	4	0	0	1'165	1'165
1'583	1'358	1'427	1'178	990	1'061	929	692	632	561	529	517	504	500	400	29'106	31'356

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total 98-22
211	218	220	93	34	28	8	0	0	0	0	0	0	0	0	2'915
															0
															0
248	252	255	259	263	267	271	275	279	283	288	292	296	301	306	6'160
															915
780	780	780	780	780	780	780	780	780	780	780	780	780	780	780	16'040
1'239	1'250	1'255	1'132	1'077	1'075	1'059	1'055	1'059	1'063	1'068	1'072	1'076	1'081	1'086	26'030
261	217	231	183	148	162	137	122	112	100	97	97	97	97	77	5'000
1'500	1'467	1'486	1'315	1'224	1'237	1'196	1'177	1'171	1'163	1'165	1'169	1'173	1'178	1'163	31'030
83	-109	-59	-137	-234	-176	-267	-485	-539	-602	-635	-652	-669	-678	-763	-1'923
4'079	3'970	3'911	3'775	3'541	3'365	3'098	2'613	2'075	1'473	838	186	-483	-1'160	-1'923	
507	589	668	746	822	892	960	1'022	1'074	1'115	1'145	1'162	1'165	1'165	1'165	
23%	21%	19%	17%	16%	14%	13%	10%	8%	6%	3%	1%	-2%	-4%	-7%	

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total 98-22	TOTAL
1'245	1'076	1'128	941	799	851	751	534	487	431	404	392	379	375	300	23'117	
1'239	1'250	1'255	1'132	1'077	1'075	1'059	1'055	1'059	1'063	1'068	1'072	1'076	1'081	1'086	26'030	

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total 98-22	TOTAL
344	108	172	47	-86	-14	-130	-363	-427	-502	-539	-555	-572	-581	-686		
22%	8%	12%	4%	-9%	-1%	-14%	-52%	-67%	-89%	-102%	-107%	-114%	-116%	-172%		
3'445	3'732	4'038	4'302	4'535	4'788	5'021	5'243	5'460	5'670	5'880	6'094	6'312	6'535	6'743	6'878	
69	75	81	86	91	96	100	105	109	113	118	122	126	131	135	1'878	
7'525	7'702	7'949	8'076	8'076	8'153	8'119	7'857	7'535	7'143	6'717	6'280	6'312	6'535	6'743		
17'827	19'185	20'612	21'790	22'781	23'841	24'771	25'463	26'095	26'656	27'186	27'703	28'206	28'706	29'106	d. r. moyen	d. r. pondéré
42%	40%	39%	37%	35%	34%	33%	31%	29%	27%	25%	23%	22%	23%	23%	40%	34%

Financement des grands projets ferroviaires (1998-2022): Variante A décision CTT-CN
 (Saint-Gothard dès 2000 - RPLP à 2.5 ct/t-km dès 2005 - 5 ct carburant 1999-2007)



Kumulierte Bevorschussung - Variante KVF-N Mehrheit

(Gotthard+Lötschberg ab 1999 - RPLP à 2.5 ct/t-km ab 2005)

