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

EWR / NEAT

3003 Bern,

zu Ihren Fragen im Fax vom Donnerstag

Sechs Fragen der Basler Zeitung/Bundeshaus-Redaktion;

Antworten von Bundesrat Ogi

1. *"Bei einer Verwerfung der NEAT-Vorlage würde auch das Transitabkommen praktisch hinfällig, weil ein wesentliches Vertragselement fehlen würde", heisst es im Abstimmungsbüchlein für den 27. September. Kann der EWR-Vertrag bei einem NEAT-Nein des Volkes trotzdem wie geplant in Kraft gesetzt werden?*

EWR/NEAT

Transitabkommen und EWR-Vertrag sind rechtlich selbständige Geschäfte. Ob der EWR in Kraft treten kann, hängt auch davon ab, ob die 12 Länderparlamente der EG-Staaten den Vertrag ratifizieren werden. Wie das bei einem Nein zur NEAT aussehen würde, kann niemand voraussagen. Wenn ein neues Transitabkommen aushandelt werden müsste, wären wir dabei in einer ausgesprochen schwachen Verhandlungsposition, weil wir mangels Kapazität auf der Schiene gar nicht in der Lage wären, eine leistungsfähige Alternative zum Strassengüterverkehr anzubieten. Ohne den Teufel an die Wand malen zu wollen - ich glaube nicht, dass wir den Zugang unserer Strassentransporteure und unserer Fluggesellschaften zum EG-Markt noch sicherstellen könnten, ohne weitergehende Ausnahmen von der 28-Tonnen-Limite zu gewähren. Dies könnte einen ganzen "Rattenschwanz" von äusserst unliebsamen Konsequenzen nach sich ziehen.

2. *Ist ein Nein zur NEAT auch als Nein zum EWR zu interpretieren? Falls ja, warum? Falls nein, warum nicht?*

EWR/NEAT

Eindeutig nein. Es wird hoffentlich niemanden geben, der auf die Idee kommt, die NEAT abzulehnen, um dadurch den Beitritt der Schweiz zum EWR zu verhindern. NEAT und EWR sind für den Stimmbürger zwei verschiedene Abstimmungen. Es sind, wie gesagt, zwei verschiedene Geschäfte. Die EG hat bei den EWR-Verhandlungen nur politisch Druck machen wollen und darum ein politisches Junktim hergestellt.

3. *(Falls Sie die vorherige Frage mit Nein beantworten sollten:) Das Grüne Anti-NEAT-Komitee, aber auch das bürgerliche Komitee "Nein zu diesem 50'000 Millionen NEAT-Loch" argumentieren im Abstimmungskampf damit, das NEAT-Plebiszit sei "die erste Abstimmung zum Thema EWR/EG" und "zum Transitvertrag, der unkorrekterweise nicht dem Volk unterbreitet wird". Was halten Sie diesen Argumenten entgegen?*

Damit wird eine Abstimmungskaskade vorgegaukelt, die es so nicht gibt. Der Transitvertrag wird korrekterweise nur dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt. Dies entspricht unserer

Verfassung, an die sich auch gegnerische Komitees halten sollten. Dass die NEAT-Abstimmung nicht die erste Abstimmung zum Thema EWR/EG ist, geht aus meinen obigen Ausführungen klar hervor. Wir brauchen die NEAT als Ersatz veralteter Anlagen, wir brauchen sie, damit wir unser Land an das zukünftige europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anschliessen können, und wir brauchen sie zur umweltgerechten Bewältigung des Nord-Süd-Verkehrs. Die Notwendigkeit der NEAT ist unabhängig von unserer Integrationspolitik. Sie verschafft uns aber bei den Diskussionen mit der EG Handlungsfreiheit, weil mit dem Transitvertrag bereits über ein wichtiges Element etnschieden ist.

4. *Zwischen dem Transitvertrag und dem EWR-Vertrag besteht zwar kein juristischer, aber sehr wohl ein politischer Zusammenhang. "Ohne NEAT kein Transitvertrag und ohne Transitvertrag kein EWR", könnte die Formel heissen. Wie sehen Sie diesen Zusammenhang?*

Ich habe mich bereits genügend deutlich ausgedrückt. Das politische Junktim galt während der Verhandlungen. Jetzt ist über deren Ergebnisse politisch zu entscheiden.

5. *Wäre bei einem Abstimmungs-Nein zum EWR der Bau der NEAT überhaupt noch sinnvoll? Falls ja, warum? Falls nein, warum nicht?*

Der Bau der NEAT ist nicht nur sinnvoll, er ist eine Notwendigkeit, in jedem Fall. Ich glaube, meine ständigen Wiederholungen liegen auch ein wenig an Ihrer Fragestellung. Im übrigen entscheiden wir über den Bau der NEAT am 27. September 1992 und über den EWR voraussichtlich am 6. Dezember 1992.

6. *Sie haben am 15. 8 an der SVP-Delegiertenversammlung in Schaffhausen die NEAT als "Pfand in der Hand gegenüber Europa" bezeichnet. Was passiert, wenn Ihnen das Volk mit einem Nein zur NEAT dieses Pfand wieder aus der Hand nimmt?*

Nun, das habe ich oben schon angedeutet. Wir werden unglaubwürdig in unserer Transitpolitik. Wir haben Europa klar gemacht, dass es im Transit so wie bisher nicht mehr weiter gehen darf, auch angesichts des weiteren Wachstums des alpenquerenden Verkehrs. Wir haben Europa überzeugt, dass im Schienenverkehr und im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse die Zukunft liegt. Das Pfand liegt darin, dass uns Europa glaubt, und zwar deshalb, weil wir nebst diesen mündlichen Zusagen mit der NEAT den Tatbeweis erbringen wollen. Die Volksabstimmung liefert diesen Tatbeweis. Bei einer Ablehnung der NEAT verlieren wir Pfand und Transitabkommen. Unsere Verkehrspolitik wäre auf lange Zeit mit sehr gravierenden Problemen konfrontiert. Wahrscheinlich kämen wir nicht umhin, weitergehende Lockerungen von der 28-Tonnen-Limite und vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot hinzunehmen, um unsere Stellung in Europa nicht zu gefährden. Dies gilt wiederum für jedes Integrationsszenario und auch für den Alleingang.

NEAT: Kosten, Rentabilität, Finanzierung - Daten, Fakten Argumente

- Der Bau der NEAT kostet 14, der Anschluss der Ostschweiz 0,9 Milliarden Franken (Preisniveau 1991). **Das sind die realen Kosten , nur sie sind dem Entscheid zugrundezulegen!**

- **Teuerungsbedingte Mehrkosten spielen demgegenüber keine Rolle.** Es ist nicht sinnvoll, nominale Endkosten zu schätzen: je nach Annahmen ergeben sich die **fantasievollsten Ergebnisse, die realwirtschaftlich irrelevant sind.** Teuerungsbedingte Mehrkosten werden zudem automatisch kompensiert, indem wir sie mit zunehmend weniger wertvollen Franken zahlen. Bei Inflation profitiert im übrigen der Schuldner.

- Die Kosten lassen sich aus Betriebserträgen der NEAT über eine Betriebsdauer von rund 60 Jahren verzinsen und zurückbezahlen. **(Betriebliche Eigenwirtschaftlichkeit!)**

- Auf die Dauer trägt somit der Benützer der NEAT die Kosten, und zwar der in- wie der ausländische. **Das Ausland bezahlt mithin einen grossen Teil der Kosten.**

- Die investierten Mittel, woher sie auch kömmen mögen, sind als **Vorschüsse** zu betrachten.

- Bedingung für diese Eigenwirtschaftlichkeit ist, dass die **realen** Baukosten für die 160 km Neubaustrecken eingehalten werden. (Teuerungsbedingte Mehrkosten spielen keine Rolle, s. oben, Punkt 2.)

- **In der betriebswirtschaftlichen Rechnung werden zwar alle Kosten, aber bei weitem nicht alle Erträge erfasst.** Es fehlen Erträge, die nicht bei den Bahnen anfallen. (Beschäftigungswirkung des Baus, verkehrswirtschaftliche, staatspolitische, umweltpolitische Vorteile.) Zudem ist bei den angenommenen Erträgen der Produktivitätsfortschritt nicht berücksichtigt worden.

- **Unter Berücksichtigung all dieser positiven Nebeneffekte ist die NEAT ein Projekt mit hoher gesamtwirtschaftlicher Rentabilität! Daran gibt es nichts zu rütteln.**

- Zur Finanzierung der NEAT sind keine à-fonds-perdu-Zahlungen zulasten des Steuerzahlers zu leisten. **Der Steuerzahler zahlt Steuern, aber nicht die NEAT!** Im übrigen zeigt eine Studie von Prof. Franz Jäger, dass die Sanierung des Bundeshaushaltes durch den Bau der NEAT nicht gefährdet wird.

- 3,5 Milliarden Franken werden aus der zweckgebundenen Treibstoffzollkasse entnommen, bzw. vorgeschossen, der grosse Rest wird über den Kapitalmarkt finanziert. Der allgemeine Bundesfinanzhaushalt wird dabei nur geringfügig belastet (Zinsendienst).

- Bei der Inbetriebnahme der NEAT werden sämtliche Mittel inklusive Zinsen zu Darlehen an die Bahnen umgewandelt und durch diese verzinst und amortisiert. **Das heisst im Klartext, dass auf die Dauer sämtliche Mittel an ihren Ursprung zurückfliessen können.**

- Die Beanspruchung des Kapitalmarktes während des Baus wird kaum zinssteigernde Wirkung haben, sie ist mit zwischen 0,9 und 1,1 Milliarden Franken oder weniger als 3 Prozent des Emissionsvolumens gering. Dabei wird der Kapitalmarkt mit einem einheimischen **Sparüberhang von über 10 Milliarden Franken** überschwemmt, welcher im übrigen nach Anlagemöglichkeiten im Ausland suchen muss (Studie Jäger).

- **Die Automobilisten werden aus der Treibstoffzollkasse während des Baus weniger als 4 Rappen je Liter Treibstoff beitragen, als Vorschuss, der später zurückerstattet werden soll.**

BAV, sam/pl, 24.6.92

NEAT. WIRTSCHAFTLICHKEIT UND FINANZIERUNG

Kosten

Die NEAT kostet 14,9 Milliarden Franken. Das sind die Baukosten zum Preisstand 1991. Sie wurden von verschiedenen, voneinander unabhängigen Ingenieurbüros berechnet.

Hinzu werden **Bauzinsen** kommen. Diese lassen sich heute nicht exakt beziffern, weil die Etappierung der Bauten noch nicht feststeht. **Sie wurden aber in den Wirtschaftlichkeitsrechnungen berücksichtigt.**

In der rund 15-jährigen Bauzeit der NEAT werden die **Kosten infolge Teuerung zunehmen**, das ist klar. Um wieviel, kann niemand voraussagen.

Teuerungsbedingte Mehrkosten sind aber keine effektiven Mehrkosten.

Die effektiven Kosten der NEAT bleiben dadurch aber unverändert. Darum geben wir immer das Preisniveau an.

Die NEAT ist
- **langfristig selbsttragend,**
- **trägt zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum bei** und
- **dient auch zukünftigen Generationen.**

Finanzierung

Das widerspiegelt sich in der **Finanzierung:**

Der Steuerzahler wird durch den Bau der NEAT kaum belastet.

Der weitaus grösste Teil der erforderlichen Mittel wird auf dem Kapitalmarkt aufgenommen. Rund ein Viertel der Baukosten (3,5 Milliarden Franken) entnehmen wir der Treibstoffzollkasse.

Eine Treibstoffzollerhöhung ist wegen dieser Mitfinanzierung nicht nötig. Der Autofahrer wird durch die NEAT nicht zusätzlich belastet.

Die Sanierung des Bundesfinanzhaushalts wird durch den Bau der NEAT nicht tangiert.

Auf die Dauer werden alle Mittel, auch die aus der Treibstoffzollkasse, aus den Betriebserträgen der Bahnen zurückbezahlt. Bis dahin werden sie verzinst. **Alle investierten Mittel sind somit Vorschüsse.**

FINANZWIRTSCHAFTLICHE AUSWIRKUNGEN DES BAUS DER NEAT

Ergebnisse der Analyse des Instituts für empirische Wirtschaftsforschung der Hochschule St. Gallen vom 13. August 1992

(Autoren der Studie: Proff. Franz Jaeger und Bernd Schips, Marco Caluori)

Aufgrund eingehender Berechnungen und Plausibilitätsüberlegungen kommen die Autoren zu den folgenden Schlüssen:

- Der Bundesfinanzhaushalt wird durch die Finanzierung der NEAT nicht nachhaltig beeinflusst.
- Auch die Sanierung der Bundesfinanzen wird nicht gefährdet.
- Die Finanzierung über den Kapitalmarkt ist angesichts des investiven Charakters der NEAT angebracht.
- Sie hat keinen Anstieg der Zinsen und keine Verdrängung privater Investitionen zur Folge.
- Der Bau der NEAT führt zu erheblichen positiven Einkommens- und Beschäftigungswirkungen, die Bund und Kantonen entsprechende zusätzliche Steuereinnahmen einbringen.
- Die NEAT kostet somit netto de facto weniger als die budgetierten 14,9 Milliarden Franken.
- Die NEAT beansprucht während ihrer Bauzeit rund 0,3 Prozent des Bruttoinlandprodukts. Das ist weit weniger als seinerzeit der Bau der Gotthard-Eisenbahn beansprucht hat.
- Selbst alle geplanten Eisenbahninvestitionen der kommenden 15 Jahre zusammen beanspruchen nicht einmal die Hälfte des Anteils am Bruttoinlandprodukt, der in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts für den Eisenbahnbau aufgewendet wurde.

Die Ergebnisse der Studie zeigen insgesamt, dass gegen den Bau der NEAT keine stichhaltigen finanzwirtschaftlichen Vorbehalte angebracht werden können.

EIN WOHLDIMENSIONIERTES , ÖKOLOGISCHES KONZEPT

Die NEAT wurde über eine Zeit von vielen Jahren umsichtig geplant. Die besten Ingenieure, Volks- und Betriebswirtschafter haben das Konzept vorgeschlagen. Sie haben den Bedarf abgeklärt und bejaht.

Sie haben alle erdenklichen **Varianten** untersucht und dazu umfangreiche, eingehende **Zweckmässigkeits- und Umweltverträglichkeitsprüfungen** vorgelegt.

In diesem Verfahren war die **Lösung mit Gotthard-Basislinie und Lötschberg-Basistunnel, also die nun zur Abstimmung kommende Vorlage, in allen Belangen weitaus überlegen**.

Die NEAT schafft die nötige Kapazität, um den gesamten inskünftig auf unser Land zurollenden alpenquerenden Gütertransit und grosse Teile des Binnenverkehrs auf der Schiene zu bewältigen.

In den Jahren nach der Eröffnung der NEAT muss mit einem Transportvolumen von 70 Millionnen Tonnen gerechnet werden, für welche der Weg durch die Schweiz die kürzeste Verbindung ist.

Die Verkehrsentwicklung können wir kaum beeinflussen. Ebensowenig können wir den Transitverkehr verbieten.

Nur mit der NEAT sind wir in der Lage, das Transportvolumen mit der Bahn abzuwickeln. (70 Millionnen Tonnen entsprechen der Durchfahrt von 7 bis 9 Millionen Lastwagen.)

Da die Bahn weit umweltfreundlicher ist als der Lastwagen, ist die ökologische Bilanz der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene ganz klar positiv.

Die NEAT trägt zur Vermeidung von Abgasemissionen bei. Die globale Verbesserung wird nicht zulasten der Anwohner an der NEAT erreicht. Auch sie werden entlastet.

Die NEAT ist eindeutig ein Projekt für die Umwelt! Darüber bestehen absolut keine Zweifel!

FAZIT

- Die NEAT ist das grösste und wichtigste Eisenbahnprojekt der Schweiz.
- Mit zwei neuen Achsen durch die Alpen rücken unsere Landesteile näher zusammen. Auch das Tessin und das Wallis können so an BAHN 2000 angeschlossen werden.
- Die NEAT ersetzt die Rawil-Autobahn.
- Sie sichert unseren Anschluss an die Hochgeschwindigkeitsnetze Europas und damit unseren Verkehrsstandort.
- Sie ist die unabdingbare Grundlage zur umweltschonenden Bewältigung des Transitverkehrs auf der Schiene.
- Dank der NEAT wahren wir unsere verkehrspolitische Eigenständigkeit in Europa, egal in welcher Form wir in Europa mitmachen.
- Die NEAT ist das Kernstück unserer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik. Sie ist **ein in allen Belangen ausgewogenes Konzept**.
- Die NEAT ist **genau richtig dimensioniert.**
- Die NEAT ist das **wichtigste Projekt für die Umwelt** im Verkehrsbereich.

Alternativen zur NEAT

NEHAT, NEAT light, Vorschlag Pfister, Gotthard pur

- alle Alternativen sind teurer (wegen Bau Zufahrten)
- viel zu lange Basistunnel
- höherer Landverbrauch (wegen Zufahrten)
- wesentlich schlechtere Integration der Regionen (staatspolitische Nachteile)
- schlechte Integration
- unerwünschte Konzentration Güter- und Personenverkehr
- keine Etappierungsmöglichkeiten

F E W

Institut de recherches en économie appliquée
Institute for empirical economic research

Varnbüelstrasse 14, CH-9000 St. Gallen, Telefon: 071/302 320, Fax: 071/302 302

TELEFAX

******

An: Herrn Bundesrat Adolf Ogi

031 22 95 76

Von: F. Jaeger

071 302 302

Anzahl Seiten einschl. Deckblatt: 3

Mit NEAT gegen Mobilitätswahn

"Mit dem Angebot einer NEAT unterstützen die schweizerischen Steuerzahler mit Milliardenbeträgen den unsinnigen europäischen Mobilitätswahn". Das behaupten NEAT-Gegner, die sich vorallem um die ökologischen Konsequenzen einer solchen Alpentransitachse Sorgen machen. Dazu gilt es zunächst folgendes richtig zu stellen: 3/4 der NEAT-Bausumme werden nicht durch Steuergelder sondern durch eine Kreditaufnahme auf den Kapitalmärkten, 1/4 der Bausumme wird mit zweckgebundenen Benzinzolleinnahmen finanziert.

Nun aber zum Argument, mit einem Nein zur NEAT könne man die Schweiz aus dem Mobilitätsstrudel heraushalten. Genau das Gegenteil ist richtig. Das wollen wir nachträglich begründen. Anhand umfangreicher Untersuchungen[1)] über die europäischen Verkehrsbeziehungen im Transitbereich, die bis heute noch von keiner Seite widerlegt oder widersprochen worden sind, konnten wir aufzeigen, dass heute ca. 1,8 Millionen Gütertonnen die Schweiz auf der Strasse durchqueren. Würde unser Land jedoch die bekannten, im Rahmen des Transitabkommens vereinbarten Verkehrsbeschränkungen - 28t-Limite, Nacht- und Sonntagsfahrverbot - fallen lassen, dann würden der gewaltige Transitverkehr, der die Schweiz wegen diesen Verkehrsbeschränkungen heute umfährt, den kürzesten Weg und damit den Weg durch unser Land suchen. Unter diesen Bedingungen wären es dann nicht 1,8 Millionen Tonnen sondern ca. 22 (!) Millionen Tonnen, die unser Land durchqueren wollten. Für die Zukunft wäre die Entwicklung noch dramatischer: Mit Transitabkommen und Verkehrsbeschränkungen werden es dereinst gegen 3 Millionen Tonnen sein, was sicher nicht erfreulich ist. Ohne Verkehrsbeschränkungen jedoch würde die Lawine auf über 35 Millionen Tonnen anwachsen.

Der Zusammenhang ist einfach. Wenn das Volk am 27. September 1992 nein zur NEAT sagt, die Schweiz also auf ihr Schienentransitangebot verzichtet, dann wird das Transitabkommen automatisch zusammenfallen. Ohne den Trumpf des NEAT-Angebots werden wir aber die Verkehrsbeschränkungen, die uns vor der gewaltigen Transitlawine schützen, nicht mehr aufrecht erhalten können. Die Folgen wären verheerend: Die Schweiz würde unter diesen Umständen tatsächlich Opfer des europäischen Mobilitätswahns. Wollen wir das verhindern, dann bleibt uns zu einem JA zur NEAT keine Alternative. Ich bin überzeugt, dass viele, die dem NEAT-Projekt in Einzelheiten durchaus kritisch gegenüber stehen, diesen grundsätzlichen Zusammenhang erkennen und sich an der Urne entsprechend äussern werden.

Transitvekehr durch die Schweiz
(Angaben in Millionen Tonnen)

	Strasse	Huckepack	Schiene (ohne Huckepack)
Situation heute (mit Verkehrsbeschränkungen)	1,8	2,5	12,3
Situation heute (wenn wir keine Beschränkungen hätten)	ca. 22	0 - 0,5	11,3
Situation 2010 (mit NEAT, mit Verkehrsbeschränkungen)	2 - 3,2	50 - 60	
Situation 2010 (ohne NEAT, ohne Verkehrsbeschränkungen)	ca. 35	0 - 0,5	11,3

1) Jaeger Franz / Kischka Peter,
Abschätzung des Transitverkehrsaufkommen in der Schweiz
Forschungsstelle für empirische Wirtschaftsforschung, 82 S., Verlag Rüegger, Chur/Zürich, 1991

St. Gallen, 16. September 1992
Franz Jaeger

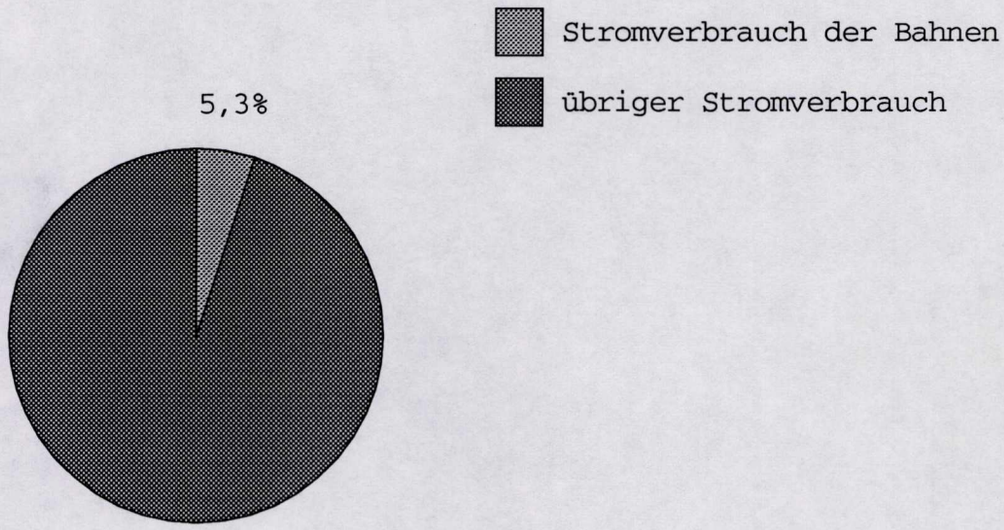
Sektion Energiewirtschaft
121/501/Se

16. Sept. 1992

STROMVERBRAUCH DER BAHNEN

1. Anteil Stromverbrauch der Bahnen 1991:

- Stromverbrauch 1991 2'524 GWh
- 5,3% des gesamten Stromverbrauchs (47'586 GWh)
- 1,1% des gesamten Energieverbrauchs (826'860 TJ)



(Quelle: Elektrizitätsstatistik 1991, Gesamtenergiestatistik 1991)

2. <u>Effizienz der Bahn gegenüber der Strasse (1991):</u>

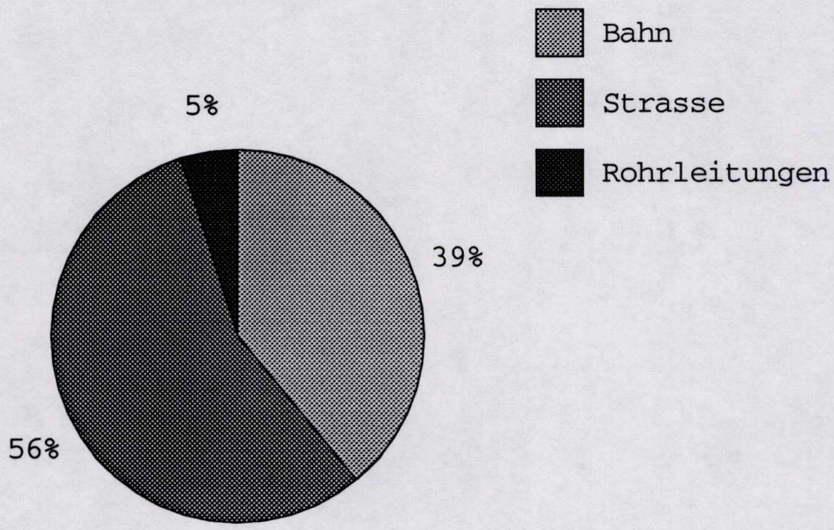
- Güterverkehr total 23'896 Mio. Tonnen-km

  davon: Transport per Bahn 39%

  Transport auf der Strasse 56%

  Transport per Rohrleitungen 5%

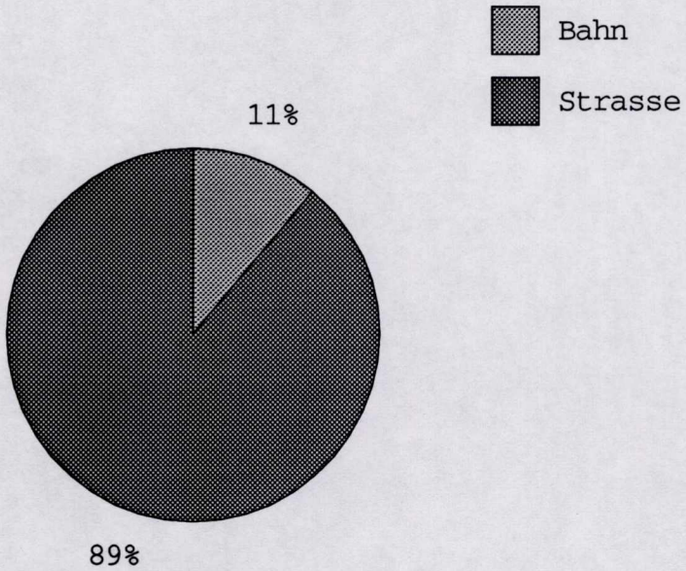
  Der Flugverkehr wird hier nicht in Betracht gezogen



- Personenverkehr total: 119'840 Mio. Personen-km

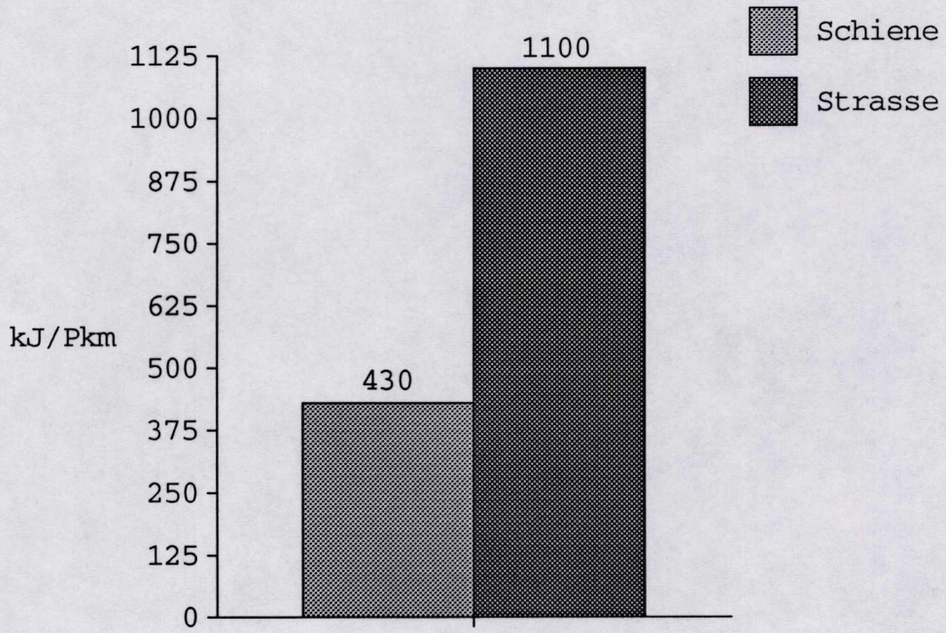
  davon: Beförderung per Bahn 11%

  Beförderung auf der Strasse 89%

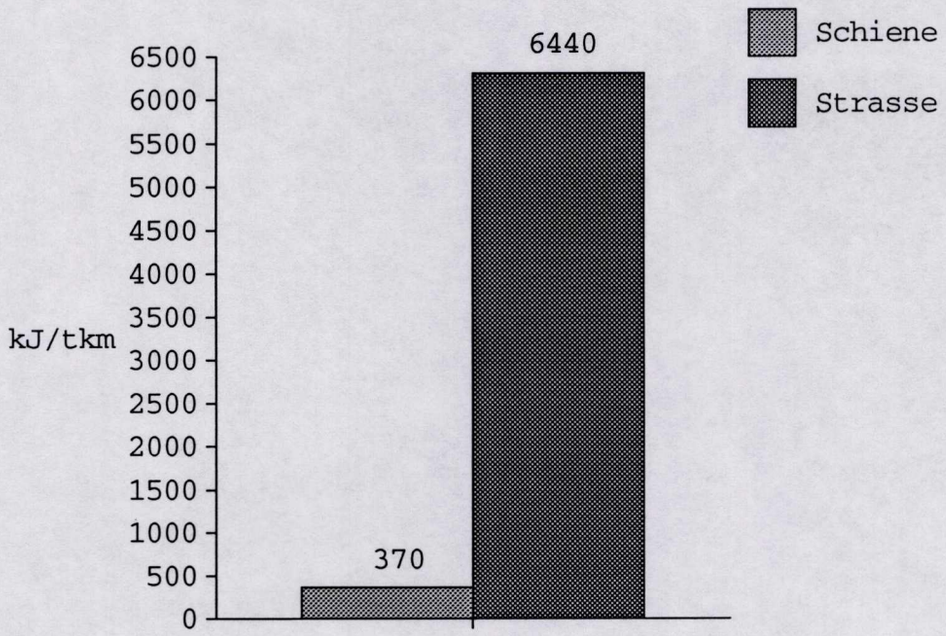


- Durchschnittlicher spezifischer Energieverbrauch:

<u>Personenverkehr</u>



<u>Güterverkehr</u>



Beim spezifischen Energieverbrauch für den Güterverkehr auf der Strasse besteht zur Zeit noch eine grosse Unsicherheit. Die 6440 kJ/tkm sind aus einem Abwägen der Zahlenangaben der zwei Studien von Infras und Colenco für den Strassengüterverkehr, - zwischen denen eine grosse Differenz (1190 - 12000 kJ/tkm) besteht - unter Einbezug des absoluten Energieverbrauchs des Güterverkehrs entstanden. Wir empfehlen deshalb, die Energiekennzahl für den Güterverkehr auf der Strasse nur als Richtwert zu betrachten.

- Energieverbrauch

Verkehr total: 258'730 TJ

davon: Bahn 9'090 TJ oder 3,5%

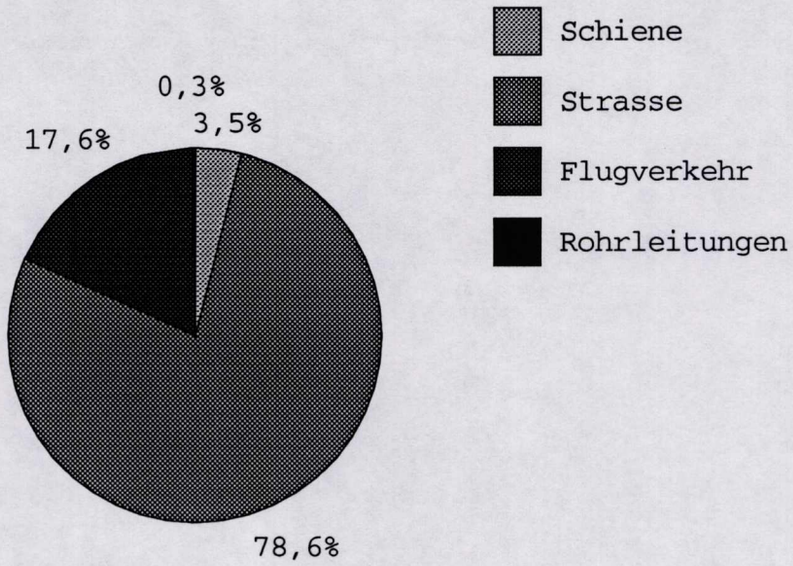
(Personen: 5'668 TJ, Güter: 3'422 TJ)

Strasse 203'544 TJ oder 78,6%

(Personen: 117'324 TJ, Güter: 86'220 TJ)

Flugverkehr 45'343 TJ oder 17,6%

Rohrleitungen: 753 TJ oder 0,3%



(Quellen: Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Berechnungen Colenco im Auftrag des BAV, Studie "Umwelt und Verkehr", Infras, 1991,Gesamtenergiestatistik 1991)

3. Zuwachs des Stromverbrauchs (Basis 1991):

- Bahn 2000

heutiger Verbrauch 2524 GWh/a

Der Energiemehrbedarf beträgt ungefähr 550 GWh/a. Dieser Mehrbedarf entspricht

- 22% des heutigen Stromkonsums der Bahnen
- 1,2% des heutigen totalen Stromkonsums der Schweiz
- 0,2% des heutigen Gesamtenergieverbrauchs der Schweiz

- NEAT: Energiemehrbedarf je nach Szenario zwischen 950 GWh und 1'400 GWh pro Jahr. Dieser Mehrbedarf entspricht ungefähr

  - 38 - 55 % des heutigen Stromkonsums der Bahnen
  - 2,0 - 2,9% des heutigen totalen Stromverbrauchs der Schweiz
  - 0,4 - 0,6% des heutigen Gesamtenergieverbrauchs

(Quelle: Berechnungen Colenco siehe P. 2)

BUNDESAMT FÜR VERKEHR

zH. **Herrn Bundesrat Ogi**

Sachbearbeiter: Markus Saurer, pl

SPEAKING-NOTE / ORIENTIERUNG / ANTRAG

Gegenstand: **Uerlegungen und Argumente zur Finanzierbarkeit der NEAT**

Investitionskosten der NEAT

Die realen Investitionskosten der NEAT inklusive des Anschlusses der Ostschweiz betragen 14,9 Milliarden Franken.

Diese Kosten beziehen sich auf das Preisniveau von Ende 1991 und auf den Planungsstand 1989.

Mann könnte die Investitionskosten der NEAT auch auf das Preisniveau im Jahr 2000 oder im Jahr 2015 umrechnen.

Dazu müsste man die Teuerung bis dahin kennen.

Doch durch diese Umrechnung ändert sich absolut nichts.

Sicher, zum Preisniveau von 2015 ergeben sich höhere Kosten. Allerdings zu "schlechteren" Franken, Franken mit einer verminderten Kaufkraft.

m.E. gutes Papier
→ muss aber noch vereinfacht werden

Ah 11.6.92

Visum Direktor: Nl

Datum: 9.06.92

Die Kaufkraft der heutigen Franken kennen wir. Deshalb geben wir die Investitionskosten zu heutigen Franken an.

Wir können uns dann vorstellen, wie viele Zahnbürsten, Kleiderbügel, Velos und Schlafzimmereinrichtungen wir zahlen müssen, damit wir die NEAT bauen können.

Nehmen wir die Kosten zum Preisniveau von 2015, dann zahlen wir umgerechnet in Zahnbürsten, Kleiderbügeln, Velos und Schlafzimmereinrichtungen immer noch genau gleichviel für unsere NEAT.

Die 14,9 Milliarden Franken bleiben die verlässlichste und aktuellste Angabe über die Investitionskosten der NEAT.

Finanzierungskosten der NEAT

Die NEAT wird nicht von heute auf morgen gebaut.

Wir rechnen mit einem Baubeginn um das Jahr 1996 und mit einem Bauabschluss um das Jahr 2010/15.

Durch diese lange Bauzeit wird Realkapital gebunden, bevor wir die NEAT in Betrieb nehmen können.

Dieses Kapital muss real verzinst werden. Dadurch entstehen Finanzierungskosten in der Höhe der Bauzinsen.

Leider können wir diese Finanzierungkosten heute nicht exakt angeben. Dazu müsste die Etappierung des Baus bekannt sein.

(Es wird damit gerechnet, dass gegen 2 Mrd. Franken Bauzinsen anfallen werden.)

Die realen Finanzierungskosten sind aber wichtig für die Beurteilung, ob die NEAT finanziell tragbar ist oder nicht.

Mit einem kleinen Trick können wir diese Beurteilung vornehmen, obwohl wir die Realzinsen nicht exakt kennen.

Wir treffen plausible Annahmen über Etappierung und zukünftige NEAT-Erträge und machen eine Wirtschaftlichkeitsrechnung.

Diese Rechnung muss Antwort geben auf die Frage: Lassen sich mit den zu erwartenden Nettoerträgen der NEAT die aufgelaufenen Investitions- und Finanzierungskosten auf die Dauer decken.

Diese Rechnung haben wir unter sehr vorsichtigen Annahmen durchgeführt. Das Ergebnis ist positiv:

Uber einer Betriebsdauer von 60 Jahren lassen sich die aufgelaufenen NEAT-Kosten verzinsen und zurückbezahlen.

Nicht eingerechnet haben wir die grossen volkswirtschaftlichen Vorteile der NEAT, die nicht in Geldform, oder wenigstens nicht als NEAT-Betriebserträge anfallen werden.

Dennoch kann die NEAT (bei genügender Auslastung) eigenwirtschaftlich sein.

Das ist der Kern der Geschichte.

Wir müssen nun alles daran setzen, dass wir innerhalb der 14,9 Milliarden Franken Investitionskosten bleiben.

Dann ist die Finanzierbarkeit der NEAT kein Problem. Die NEAT zahlt sich gewissermassen selbst.

Es wird etwa gefragt, warum das Ausland nicht zur Finanzierung herbeigezogen würde, hätte es doch auch einen Nutzen von der NEAT.

Das Ausland wird beigezogen. Der ausländische Fahrgast und der ausländische Verlader von Gütern zahlen mit.

In diesem Sinne ist das Verursacherprinzip voll erfüllt.

Wird aber die Bundeskasse während dem Bau nicht übermässig strapaziert?

Diese Frage hat mit der volkswirtschaftlichen Kernfrage der Finanzierbarkeit nicht mehr viel zu tun.

Ein Projekt, das sich auf die Dauer selbst finanzieren kann, lässt sich aus jeder Kasse zahlen, bzw. bevorschussen.

Denn die Gelder werden mit Zins und Zinseszins zurückerstattet.

1/4 der Investitionskosten wird aus der Treibstoffzollkasse vorgeschossen.
3/4 werden auf dem Kapitalmarkt beschafft.

Niemand kann so günstiges Geld beschaffen wie der Bund. Deshalb ist es sinnvoll, wenn der Bund diese Vorschüsse leistet.

Es ist möglich, dass ein Teil der Zinsen vorerst aus der Finanzrechnung vorgeschossen wird.

Dadurch würde die aktuelle Finanzrechnung belastet.

Im Gegenzug könnten aber künftige Finanzrechnungen durch die Verzinsung und Amortisation der NEAT-Investitionen wieder entlastet werden.

Im Grunde genommen ist dies ein Nullsummenspiel.

Natürlich muss sich die Finanzverwaltung Gedanken machen, wieviel Geld sie jeweils aus welcher Kasse zahlen kann.

Diese Finanztransaktionen ändern indessen an den volkswirtschaftlichen Kosten der NEAT nichts.

Für den Entscheid NEAT JA oder NEIN dürfen nur die volkswirtschaftlich relevanten realen Kosten berücksichtigt werden.

Noch einmal: Die Wirtschaftlichkeit der NEAT ist möglich, wenn wir uns an die 14,9 Milliarden Franken halten.

Die externen Nutzen der NEAT sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Auch die politischen Vorteile nicht.

Somit ist die NEAT insgesamt ein volkswirtschaflich rentables Geschäft, das wir uns keinesfalls entgehen lassen dürfen.

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Abteilung Wirtschaft
Tel. 58 46

3003 Bern, 10. September 1992
sam

Herrn Bundesrat Ogi

DER STRASSENGÜTERVERKEHR UND SEINE UMWELT IM EUROPA VON MORGEN
Untersuchung der NEA (Transport research and training) im Auftrag der IRU;
Zusammenfassung und Beurteilung

Zusammenfassung

Ziel der Untersuchung ist die Darstellung der gegenwärtigen und zukünftigen Aktivitäten im europäischen Strassentransport, um den Entscheidungsträgern ein Informationsinstrumentarium zur Verfügung zu stellen.

Dazu wird der Güterverkehr der EG, der Schweiz und Oesterreichs erfasst. Aufgrund dieser Daten werden dann die folgenden Themen diskutiert:

1. Die Verbindung von Wirtschaft und Transport

   - Es wird verwiesen auf die wohlstandsgenerierende Funktion des Transports von Gütern, insbesondere des Strassengütertransports. Beim Ziel, ein effizientes komplementäres Transportsystem zu entwickeln, müsse auf wettbewerbsverzerrende Zwangsmassnahmen zur Beeinflussung des Modal Splits verzichtet werden.

2. Relevante Segmente des Strassengütertransports

   - Es wird gezeigt, dass der internationale Strassentransport im Vergleich zum Nahverkehr und zu den intraregionalen, interregionalen und nationalen Transporten unbedeutend ist.

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Der Direktor

3. Die Entwicklung der Ströme im Strassentransport

- Mit einer Prognose bis in Jahr 2010 wird gezeigt, dass zwar der internationale Verkehr höhere Zuwachsraten verzeichnen (europ. Integration), sein Anteil am Gesamtverkehrsvolumen jedoch marginal bleiben wird.

4. Der Güterfernverkehr auf der Strasse: ein begrenztes Potential für den kombinierten Verkehr

- Hier wird gezeigt, dass der kombinierte Verkehr Schiene/Strasse entsprechend der marginalen Bedeutung der Ferngütertransporte ein begrenztes Entwicklungspotential hat, wenn er auf weite Transportdistanzen (11'000 km, 500 km) beschränkt bleibt. Dies ergibt sich direkt aus den Folgerungen unter 3.

5. Das tatsächliche Leistungspotential des kombinierten Verkehrs

- Wenn die bisherige Politik des Ausbaus des kombinierten Verkehrs über Entfernungen von mindestens 500 Kilometern, möglichst aber über solche von mehr als 1'000 Kilometern, fortgesetzt wird, dann besteht aufgrund von 3. und 4. ein erhebliches Risiko unproduktiver Investitionen. Wenn demgegenüber das Angebot des kombinierten Verkehrs besser an der Nachfrage ausgerichtet wird, und konkurrenzfähige Leistungen über kürzere Distanzen (200 bis 500 km) möglich gemacht werden, dann ergeben sich für den kombinierten Verkehr vielversprechende Perspektiven.

6. Strassentransport und Umwelt

- Unter diesem Kapitel werden die Umweltbealstungen des Strassengüterverkehrs relativiert. Es wird gezeigt, dass mit geeigneten Massnahmen ein bedeutender Rückgang des Emissionsniveaus erreicht werden kann, obwohl das beförderte Volumen stark ansteigt. Gedacht wird nicht an eine Internalisierung der externen Kosten. Man setzt voll auf Normen und technischen Fortschritt.

- Es wird aber aufgrund von 1. bis 5. gefolgert, dass die Entwicklung der Strasseninfrastrukturen nicht vernachlässigt werden darf. Es müsse aus Umweltsicht weiterhin "freie Fahrt" anstelle von "stop and go" möglich sein.

Beurteilung

Der Datensatz ist einseitig. Es werden nur die transportierten Tonnen erfasst, nicht aber die Tonnenkilometer, welche ein adäquateres Mass für die Leistung wären. Messen wir den Verkehr in diesem Mass, dann erhält der Ferngütertransport ein wesentliches höheres Gewicht.

Dadurch werden die Entwicklungschancen des kombinierten Verkehrs unterschätzt. Richtig ist indessen, dass der kombinierte Verkehr mit geeigneter Technologie auch auf kürzere Distanzen Chancen haben kann.

Bei den Umweltwirkungen beschränkt sich die Studie auf die Emissionen. Bodenverbrauch, Landschaftsbild, Unfälle, usw. bleiben unberücksichtigt. Von externen Kosten ist überhaupt nicht die Rede. Viele Bestandteile der externen Grenzkosten des Strassenverkehrs steigen aber mit der Menge weiter an.

Infolge dieser Eiseitigkeit wird der Spar-Effekt einer Verschiebung des Modal Splits zugunsten der Schiene unterschätzt.

Ein weiterer Fehler ist die Aggregation des Verkehrs über alle Länder. Dadurch wird man den spezifischen Problemen (z.B. von Transitländern) nicht gerecht.

Insgesamt bleibt die Studie ein Versuch, die Unverzichtbarkeit des Strassengüterverkehrs zu belegen und seine Umweltwirkungen herunterzuspielen. Den Entscheidungsträgern wird mit diesem "Informationsintrumentarium" suggeriert, eine umweltgerechte Verkehrsentwicklung bestehe zur Hauptsache im weiteren Ausbau der Strasseninfrastrukturen für eine "möglichst freie Fahrt".

Gegenargumente

1. Die Studie hält selbst fest, dass der kombinierte Verkehr bereits über Distanzen von 200 - 500 Kilometern konkurrenzfähig ist, wenn das Angebot stimmt.

   Das Angebot der NEAT wird stimmen. Die Distanz Mannheim - Mailand beträgt rund 600 Kilometer; viele Züge des kombinierten Verkehrs kommen von weiterher.

2. Die Studie rechnet mit Tonnen. Massgebend sind aber Tonnenkilometer. Die 70 Millionen Tonnen, die mit der NEAT auf der Schiene durch die Schweiz befördert werden können, ergeben rund 19 Milliarden Tonnenkilometer auf Schweizer Boden. Der gesamte übrige Strassen-Schwerverkehr in der Schweiz belief sich im Jahre 1990 auf 12 Milliarden Tonnenkilometer.

   Die Aussage, der internationale und damit der für den kombinierten Transport in Frage kommende Verkehr sei vernachlässigbar, trifft deshalb für unser Land nicht zu.

3. Strassen-Lastzüge brauchen pro Netto-Tonnenkilometer fünfmal soviel Wattstunden Energie als der kombinierte Verkehr. Pro 10 Millionen Tonnen, die unser Land auf der Strasse queren, entstehend rund 3'000 Tonnen Stickoxyde. Damit ist alles gesagt über die "Umweltfreundlichkeit" des Lastwagens.

NEAT; Energieverbrauch

Der Mehrverbrauch der NEAT an elektrischer Energie beträgt 530 bis 730 GWh pro Jahr.

Das enstpricht gut einem Prozent des heutigen Stromverbrauchs der Schweiz oder knapp der jährlichen Zunahme des Stromverbrauchs.

Bezogen auf den Output unserer Kraftwerke entspricht das etwa der Jahresproduktion eines grössern Flusskraftwerks, einem Drittel der Produktion der Grande Dixence oder knapp 10 Prozent der Leistung des KKW Gösgen.

Die NEAT ist energie- und kostengünstiger und auch umweltfreundlicher als alle Alternativen.

Dieses Argument gilt auch in Anbetracht des Luftverkehrs, der durch die NEAT bedeutend gedrosselt werden kann.

Es gilt aber ganz besonders für den Strassenverkehr: die NEAT schafft zusätzliche Kapazität für 30 Millionen Tonnen Güter oder 3 bis 4 Millionen Lastwagen-Durchfahrten pro Jahr.

Diese Lastwagen wiederum verbrauchen pro Jahr rund 400 Millionen Liter Treibstoff und erzeugen rund 10.000 Tonnen Stickoxyde.

Eine Umrechnung in Wattstunden pro Netto-Tonnenkilometer kommt zum Ergebnis, dass Strassen-Lastzüge fünfmal soviel Energie verbrauchen wie der kombinierte Verkehr.

Die Energiebeschaffung ist Bestandteil der langfristigen Energiepolitik, für welche im Aktionsprogramm "Energie 2000" Ziele gesetzt sind.

Die NEAT ist ein Energie-Sparprojekt wie kein zweites, indem sie die Verlagerung des Verkehrs von den energiefressenden Strassen- und Luftverkehrsmitteln auf die Schiene ermöglicht und indem sie genügend Kapazität dafür schafft, dass der Transitverkehr die Schweiz nicht auf grossen Umwegen umfahren muss und auf diese Weise noch mehr Energie verbraucht.

Die NEAT mit dem Argument des Energiesparens bekämpfen zu wollen, ist absurd.

Visum Direktor: Datum: 27.08.92

BUNDESAMT FÜR VERKEHR

Herrn Bundesrat Ogi

Sachbearbeiter: Herr Dr. Vogel, Sektion pl

ORIENTIERUNG

Gegenstand: **"NEAT light"**

Gemäss Alpentransit-Konzept wird der Verkehr auf die beiden Achsen Gotthard und Lötschberg verteilt.

Das hat den Vorteil, dass der Verkehr auch zwischen der Nordgrenze und dem Alpenrand über zwei verschiedene Achsen läuft.

Die Zufahrtslinien im Mittelland werden somit weniger stark belastet.

Würde nur eine Linie gebaut im Sinne von "NEAT light", so müssten zwischen Basel und Arth-Goldau entweder die bestehenden Zufahrten ausgebaut oder neue Verbindungen gebaut werden.

Die Aufarbeitung NEAT 1986-89, die von dieser Konzeption ausging, sah vor:

- Tiefbahnhof Luzern mit entsprechenden Zufahrten,
- eine neue Verbindung von Zürich durch den Uetliberg und über Zug nach Arth-Goldau sowie
- ein drittes Geleise zwischen Rupperswil und Arth-Goldau (Aargauer Südbahn).

Visum Direktor: iV Wiederkehr

Datum: 17.06.92

Es ist allerdings fraglich, ob diese Bauten überhaupt erstellt werden könnten, da die Umwelt zum Teil erheblich belastet würde.

Die Akzeptanz wäre kaum besser als für die BAHN 2000-Strecke Mattstetten - Rothrist.

Desgleichen war im Tessin eine Neubaustrecke zwischen Lugano und der Landesgrenze eingeplant.

Durch einen Verzicht auf den Lötschberg-Basistunnel müssten diese Zufahrten zum Gotthard wieder in die Planung einbezogen werden.

Der Gesamtbetrag würde dann kaum weniger als 14 Milliarden Franken ausmachen.

Bern und die Westschweiz hätten jedoch keine verbesserte Verbindung mit dem Oberwallis und mit Italien.

Das Rawil-Versprechen wäre nicht eingelöst.

Zudem würde die Konzentration des Verkehrs auf den Gotthard nicht nur zu grössern Umweltbelastungen sowohl auf der Gotthardachse als auch auf den Zufahrten führen, sondern unser Transitsystem wäre auch viel verletzbarer.

Die "NEAT light" ist deshalb keine taugliche Alternative zum Konzept des Bundesrates.

EIN WOHLDIMENSIONIERTES , ÖKOLOGISCHES KONZEPT

Die NEAT wurde über eine Zeit von vielen Jahren umsichtig geplant. Die besten Ingenieure, Volks- und Betriebswirtschafter haben das Konzept vorgeschlagen. Sie haben den Bedarf abgeklärt und bejaht.

Sie haben alle erdenklichen **Varianten** untersucht und dazu umfangreiche, eingehende **Zweckmässigkeits- und Umweltverträglichkeitsprüfungen** vorgelegt.

In diesem Verfahren war die **Lösung mit Gotthard-Basislinie und Lötschberg-Basistunnel, also die nun zur Abstimmung kommende Vorlage, in allen Belangen weitaus überlegen.**

Die NEAT schafft die nötige Kapazität, um den gesamten inskünftig auf unser Land zurollenden alpenquerenden Gütertransit und grosse Teile des Binnenverkehrs auf der Schiene zu bewältigen.

In den Jahren nach der Eröffnung der NEAT muss mit einem Transportvolumen von 70 Millionnen Tonnen gerechnet werden, für welche der Weg durch die Schweiz die kürzeste Verbindung ist.

Die Verkehrsentwicklung können wir kaum beeinflussen. Ebensowenig können wir den Transitverkehr verbieten.

Nur mit der NEAT sind wir in der Lage, das Transportvolumen mit der Bahn abzuwickeln. (70 Millionnen Tonnen entsprechen der Durchfahrt von 7 bis 9 Millionen Lastwagen.)

Da die Bahn weit umweltfreundlicher ist als der Lastwagen, ist die ökologische Bilanz der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene ganz klar positiv.

Die NEAT trägt zur Vermeidung von Abgasemissionen bei. Die globale Verbesserung wird nicht zulasten der Anwohner an der NEAT erreicht. Auch sie werden entlastet.

Die NEAT ist eindeutig ein Projekt für die Umwelt! Darüber bestehen absolut keine Zweifel!

8. Rahmenkredit zur Förd. der KTU

~~Ich fasse zusammen:~~ Fazit

Der Regionalverkehr darf auf keinen Fall vernachlässigt werden.

Sein Weiterbestehen und sein zusätzlicher Ausbau im Sinn von Bahn 2000 ist mit den erforderlichen Mitteln sicherzustellen.

Der vorliegende Rahmenkredit 8, mit verfügbaren Bundesmitteln im Umfang von gesamthaft 1440 Mio Franken, gewährleistet dies.

Mit dem Einbezug in das Controlling- Projekt des Bundes manifestieren wir unseren Willen, die verfügbaren Mittel nicht nur zielgerecht, sondern auch effizient einzusetzen.

FAZIT

- Die NEAT ist das grösste und wichtigste Eisenbahnprojekt der Schweiz.
- Mit zwei neuen Achsen durch die Alpen rücken unsere Landesteile näher zusammen. Auch das Tessin und das Wallis können so an BAHN 2000 angeschlossen werden.
- Die NEAT ersetzt die Rawil-Autobahn.
- Sie sichert unseren Anschluss an die Hochgeschwindigkeitsnetze Europas und damit unseren Verkehrsstandort.
- Sie ist die unabdingbare Grundlage zur umweltschonenden Bewältigung des Transitverkehrs auf der Schiene.
- Dank der NEAT wahren wir unsere verkehrspolitische Eigenständigkeit in Europa, egal in welcher Form wir in Europa mitmachen.
- Die NEAT ist das Kernstück unserer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik. Sie ist **ein in allen Belangen ausgewogenes Konzept**.
- Die NEAT ist **genau richtig dimensioniert.**
- Die NEAT ist das **wichtigste Projekt für die Umwelt** im Verkehrsbereich.

NEAT: Kosten, Rentabilität, Finanzierung - Daten, Fakten Argumente

- Der Bau der NEAT kostet 14, der Anschluss der Ostschweiz 0,9 Milliarden Franken (Preisniveau 1991). **Das sind die realen Kosten , nur sie sind dem Entscheid zugrundezulegen!**

- **Teuerungsbedingte Mehrkosten spielen demgegenüber keine Rolle.** Es ist nicht sinnvoll, nominale Endkosten zu schätzen: je nach Annahmen ergeben sich die **fantasievollsten Ergebnisse, die realwirtschaftlich irrelevant sind**. Teuerungsbedingte Mehrkosten werden zudem automatisch kompensiert, indem wir sie mit zunehmend weniger wertvollen Franken zahlen. Bei Inflation profitiert im übrigen der Schuldner.

- Die Kosten lassen sich aus Betriebserträgen der NEAT über eine Betriebsdauer von rund 60 Jahren verzinsen und zurückbezahlen. **(Betriebliche Eigenwirtschaftlichkeit!)**

- Auf die Dauer trägt somit der Benützer der NEAT die Kosten, und zwar der in- wie der ausländische. **Das Ausland bezahlt mithin einen grossen Teil der Kosten.**

- Die investierten Mittel, woher sie auch kömmen mögen, sind als **Vorschüsse** zu betrachten.

- Bedingung für diese Eigenwirtschaftlichkeit ist, dass die **realen** Baukosten für die 160 km Neubaustrecken eingehalten werden. (Teuerungsbedingte Mehrkosten spielen keine Rolle, s. oben, Punkt 2.)

- **In der betriebswirtschaftlichen Rechnung werden zwar alle Kosten, aber bei weitem nicht alle Erträge erfasst.** Es fehlen Erträge, die nicht bei den Bahnen anfallen. (Beschäftigungswirkung des Baus, verkehrswirtschaftliche, staatspolitische, umweltpolitische Vorteile.) Zudem ist bei den angenommenen Erträgen der Produktivitätsfortschritt nicht berücksichtigt worden.

- **Unter Berücksichtigung all dieser positiven Nebeneffekte ist die NEAT ein Projekt mit hoher gesamtwirtschaftlicher Rentabilität! Daran gibt es nichts zu rütteln.**

- **Zur Finanzierung der NEAT sind keine à-fonds-perdu-Zahlungen zulasten des Steuerzahlers zu leisten. Der Steuerzahler zahlt Steuern, aber nicht die NEAT!** Im übrigen zeigt eine Studie von Prof. Franz Jäger, dass die Sanierung des Bundeshaushaltes durch den Bau der NEAT nicht gefährdet wird.

- 3,5 Milliarden Franken werden aus der zweckgebundenen Treibstoffzollkasse entnommen, bzw. vorgeschossen, der grosse Rest wird über den Kapitalmarkt finanziert. Der allgemeine Bundesfinanzhaushalt wird dabei nur geringfügig belastet (Zinsendienst).

- Bei der Inbetriebnahme der NEAT werden sämtliche Mittel inklusive Zinsen zu Darlehen an die Bahnen umgewandelt und durch diese verzinst und amortisiert. **Das heisst im Klartext, dass auf die Dauer sämtliche Mittel an ihren Ursprung zurückfliessen können.**

- Die Beanspruchung des Kapitalmarktes während des Baus wird kaum zinssteigernde Wirkung haben, sie ist mit zwischen 0,9 und 1,1 Milliarden Franken oder weniger als 3 Prozent des Emissionsvolumens gering. Dabei wird der Kapitalmarkt mit einem einheimischen **Sparüberhang von über 10 Milliarden Franken** überschwemmt, welcher im übrigen nach Anlagemöglichkeiten im Ausland suchen muss (Studie Jäger).

- **Die Automobilisten werden aus der Treibstoffzollkasse während des Baus weniger als 4 Rappen je Liter Treibstoff beitragen, als Vorschuss, der später zurückerstattet werden soll.**

BAV, sam/pl, 24.6.92

Lieber Rolf,

ich notiere fortwährend die Argumente, die gegen die NEAT an Veranstaltungen vorgetragen werden und wo man etwas dazu sagen kann. → z.K.

Rü

15.6.92

Antworten auf Vorbehalte Strassenvertreter

1. Bis wann sind voraussichtlich die 1,7 Mrd Franken Rückstellungen Strassenbau aufgebraucht, falls keine Zusatzeinnahmen erschlossen werden ?

Mit dem 4. langfristigen Bauprogramm Nationalstrassen dürften die Rückstellungen im Jahre 1994 ins Minus geraten, falls keine Erhöhung des Grundzolls erfolgt. Natürlich könnte das Bauprogramm immer noch weiter erstreckt werden , das wollen aber die Strassenvertreter kaum.

(Quelle: Bericht 4. langfr. NS-Bauprogramm, Bericht, Abbildung 6)

2. Gemäss Aussagen von "Strassenkreisen" wird die Strassenrechnung 1989 insbesondere für den Schwerverkehr eine Ueberdeckung aufzeigen. Argumente ?

Die Strassenrechnung 1989 zeigt für den Schwerverkehr inklusive SVA eine **Unter**deckung von 6 Mio Franken (rund -1 Prozent), somit immer noch keine Ueberdeckung.

Dagegen dürfte für 1990 mit dem Einbruch im Baugewerbe und der Abnahme der Lastwagenleistungen eine erneute Verschlechterung der Ergebnisse zu erwarten.

Darüber hinaus aber hat der Schwerverkehr in den letzten fünf Jahren insgesamt eine Unterdeckung von rund 100 Mio Franken verursacht und damit in seiner Wettbewerbsstellung profitiert.

Unterdeckung Schwerverkehr 1985 bis 89
(ohne öffentl. Fahrzeuge und private Cars)

Jahr	Mio Fr.
1985	42.2
1986	ca. 25.0
1987	16.0
1988	10.7
1989	3.9
Total	97.8

3. Der Transitvertrag ist auf 12 Jahre befristet. Die NEAT wird 2010 - 2015 den Betrieb aufnehmen. Wir streben EG-Beitritt an und EG bedeutet Zulassung von 40-Tonnen - Lastwagen.

→ **NEAT ist Schrott, bevor ein Zug rollt.**

3.A Die EG hat einer von ihren Prinzipien abweichenden Regelung in der Transitverträgen mit Oesterreich und der Schweiz zugestimmt. Dies stellt die grosse Aenderung der Grundhaltung der EG dar: Bisher waren nur einheitliche Regelungen zugelassen.

Dies wird auch von Vertretern der Brüsseler Kommission als Hinweis dahin interpretiert, dass künftig eine Abkehr von EG-weiten einheitlichen Regeln zu territorial abgestimmten Rücksichtnahmen wahrscheinlich ist.

Somit besteht Grund zur Annahme, dass ein EG-Beitritt für die Schweiz nicht zwingend einer Anerkennung der 40-Tonnen - Limite gleichkommt.

3.B Bis zur Inbetriebnahme der NEAT (Lötschberg ca. 2005/10!) werden wir in der Schweiz eine von der EG im Grundsatz bereits anerkannte territorial festgesetzte, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Kraft gesetzt haben.

Eine solche SVA könnte dann ohne weiteres den Transitverkehr entsprechend den Kosten der teuren Nord-Süd-Achse belasten. Somit besteht mit dieser SVA ein Steuerungselement.

Das werden wir aber nur tun können, wenn wir eine Alternative, nämlich den Kombiverkehr auf der Schiene anbieten können. Folgedessen ist auch für die Erhebung der dannzumaligen SVA eine NEAT erforderlich (und umgekehrt!).

4. NEAT braucht Strom, 25 % mehr als heutiger Bahnbetrieb. Wir produzieren in CH keine Kilowatt-Stunden mehr, im Gegenteil: Restwasser. BLS kann schon heute Kapazität nur zu 60% auslasten wegen Strommangel.

Die Bahnen verbrauchen heute nur rund 5 Prozent des gesamten Endverbrauchs an elektrischer Energie (Quelle: Elektrizitätsstatistik BEW).

Der Mehrverbrauch für die NEAT macht somit rund ein Viertel von 5 Prozent, folglich rund 1¼ Prozent aus. Dies ist aber nur gerade die Hälfte des in den letzten Jahren jeweils verzeichneten jährlichen Wachstums des Elektrizitätskonsums !

Weil wir aber dank der NEAT und der Verlagerung von Transporten auf die Schiene Erdöl einsparen können, sollte dies wohl noch verkraftbar sein.

5. Fehlkonstruktion bei der Finanzierung: Das Ausland beteiligt sich nicht. Seinerzeit wurde Gotthard mit namhafter ausländischer Beteiligung gebaut.

Eine Beteiligung ausländischer Stellen bei der Finanzierung wurde sehr wohl geprüft.

Zwei Formen wären möglich gewesen:
a) Beteiligung ausländischen privaten Kapitals; dies wurde aus den gleichen Gründen verworfen, wie die private Finanzierung der NEAT überhaupt.

b) Beteiligung ausländischen Staaten bzw. der EG; auch diese Variante wurde geprüft. Weil aber mit einer Kreditgewährung (à-fonds-perdu oder als Darlehen) meist Bedingungen gestellt werden, wollte sich die Schweiz hier nicht dreinreden lassen.

Es wäre zu befürchten gewesen, dass beispielsweise die EG als Gegenleistung zum Finanzbeitrag noch höhere Zahlen für das "Ueberlauf-Modell" oder gar generelle Zulassung von 40-Tonnen - Fahrzeugen gefordert hätte.