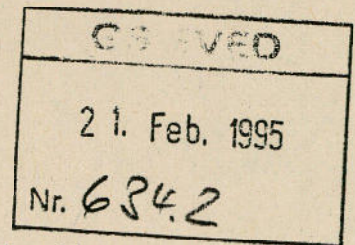




NEAT

Aufgrund des Aussprachepapiers des EVED vom 13. Februar 1995  
Aufgrund der Beratung wird

beschlossen:



1. Die NEAT wird insgesamt als Netzvariante auf der Basis des Bundesbeschlusses vom Oktober 1991 realisiert: der Bau der beiden Basistunnel wird bestätigt.
2. Das EFD erarbeitet, in Zusammenarbeit mit dem EVED, Varianten für ein neues Finanzierungsmodell, das dem Bundesrat unterbreitet wird. Im Vordergrund steht eine zeitlich begrenzte und zweckgebundene Erhöhung des Treibstoffzolls zur Finanzierung der NEAT.
3. Das EVED erhält den Auftrag, in Zusammenarbeit mit dem EFD zu prüfen, wie die verschiedenen Baulose (v.a. Zufahrten) so organisiert werden können, dass ein möglichst gleichmässiger Finanzierungsbedarf über die Baujahre entsteht, welcher mit der vorgesehenen Finanzierung in Uebereinstimmung gebracht werden kann.
4. Das EVED prüft zusammen mit den Kantonen kostengünstige Ausführungen betreffend Basis- und Alternativvarianten, um unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit möglichst im ursprünglichen Rahmen der Kostenvoranschläge bleiben zu können.
5. Das EVED überprüft die Gestaltung des Autoverlades.
6. Das EVED erarbeitet eine Liste der Organisationen, mit denen Gespräche geführt werden sollen (Kantone, Verkehrsverbände etc.). Ueber diese Liste beschliesst der Bundesrat am 22.2.1995.
7. Die Partei- und die Fraktionspräsidenten werden umgehend zu einer Informationssitzung am Montag, 20.2.1995 eingeladen.
8. Die Delegation des Bundesrates für diese Gespräche (Punkt 6 und 7) besteht aus dem Bundespräsidenten und den Bundesräten Ogi und Stich.
9. Die Pressekonferenz findet anschliessend an die Informationssitzung der Partei- und Fraktionspräsidenten am Montag, 20.2.1995, um 11.30 Uhr statt.

*JFU 4*

Für getreuen Protokollauszug:

*Allesatt Müller*

Protokollauszug an:

- Mitglieder des Bundesrates 7
- Herren Generalsekretäre 7
- Generalsekretariate EFD und EVED, z. Vollzug. je 7
- Bundeskanzlei (FC, AC, Mu, Bi, HS, Reg) 5
- Abgabe an Oeffentlichkeit (Pressekonferenz) des Wortlauts der Punkte 1-9



3003 Bern, 13. Februar 1995

An die Mitglieder des Bundesrates

### Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT. Weiteres Vorgehen

1. Die *Vorprojekte der NEAT* für die neuen Linien am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel (→ Anschluss Ostschweiz) geben (auf 100 m genau) Aufschluss insbesondere über die Linienführung, die Anschlussstellen, das Ausmass der Bahnhof- und Terminalbereiche, die Autoverladeanlagen und die Kreuzungsbauwerke. Sie sind soweit bearbeitet, dass sie demnächst dem Bundesrat unterbreitet werden können.

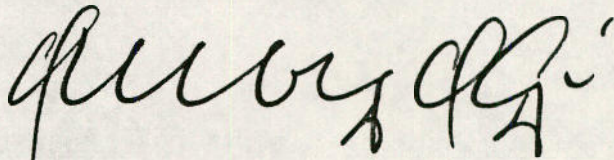
Die Vorprojekte bedürfen der Genehmigung des Bundesrates. Dieser bestimmt die *Linienführung, die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf*.

2. Nach der Genehmigung der Vorprojekte ist den Eidg. Räten sodann ein *Verpflichtungskredit* (Baukredit) zu beantragen: Bereitstellung der finanziellen Mittel für das Realisierungsprogramm des Bundesrates. In der entsprechenden Botschaft hat der Bundesrat unter anderem über die zu erwartenden Gesamtkosten für die Verwirklichung des Konzeptes zu informieren und eine auf den neuesten Stand gebrachte Wirtschaftlichkeitsrechnung vorzulegen. Ferner hat er insbesondere über die bisherige sowie die für die fünf nachfolgenden Jahre vorgesehene finanzielle Belastung des Bundes zu orientieren. Die in der Botschaft zu begründenden Entscheide des Bundesrates über die Linienführung, die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf können demnach indirekt über den - nicht referendumsfähigen - Kreditbeschluss von den Eidg. Räten überprüft werden.
3. Im Rahmen der Klausursitzung vom Dezember 1994 hat der Bundesrat den Wunsch geäußert, *vor* der Genehmigung der Vorprojekte und der entsprechenden Kreditbotschaft eine *grundsätzliche Aussprache über mögliche Szenarien* zu führen. In der Beilage übermittle ich Ihnen dazu die entsprechenden vertraulichen Unterlagen, insbesondere ein Aussprachepapier mit zahlreichen Beilagen.



4. Erst wenn die grundsätzliche Stossrichtung feststeht, wird das Departement dem Bundesrat in einem zweiten Schritt die Anträge zu den Vorprojekten (Ziff. 1 vorstehend) und in einem dritten Schritt den Antrag für eine Kreditbotschaft unterbreiten (Ziff. 2).

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Adolf Ogi', written in a cursive style.

Adolf Ogi

Beilagen erwähnt





BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI  
UFFIZI FEDERAL DA TRAFFIC

---

# AlpTransit

---

**Vorprojekte Gotthard und Lötschberg**

---

**Aussprachepapier Bundesrat**

---







# Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

## Inhaltsverzeichnis

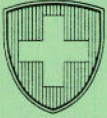
---

1. **Inhaltsverzeichnis**
2. **Aussprachepapier an den Bundesrat**  
Beilagen zum Aussprachepapier
3. **Koordination mit der Verkehrspolitik der EU**
4. **Rechtliche Auswirkungen bei Änderungen des NEAT-Konzeptes**
5. **Szenarien**
  - Untersuchte Szenarien für den Linienführungsentscheid
  - Kosten, Bauzeit und Termine für Szenarien
  - Jährlicher Finanzbedarf
6. **Linienführungsbeschreibung**
7. **Karten**
8. **Beurteilung Technik / Betrieb**
9. **Mont Cenis / Brenner - Stand der Planungen**
10. **Verkehrsprognosen**
  - Prognose Güterverkehr, Kurzbericht Graf, Personenverkehr
11. **Kapazitäten**
  - Verkehrspotential und Gütertransportkapazitäten
12. **Bericht Coopers & Lybrand**
13. **Kostentabelle**
  - Kostenübersicht Vorprojektvarianten und Anträge
14. **Finanzierung**
  - Maximale Belastung der Finanzrechnung
  - Belastung der Treibstoffzollkasse
15. **Entscheidung Bundesrat und Parlamentsbeschlüsse**
  - Übersicht
  - Terminplan "Optimistisches Programm"
16. **Übersicht Eisenbahngrossprojekte der EU**









3003 Bern, 13. Februar 1995

An den Bundesrat

## NEAT Aussprachepapier

---

### I Allgemeiner Teil

#### 1. Politische Ausgangslage

Mit Beschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale<sup>1)</sup> stimmten die Räte dem Konzept mit zwei neuen Transitachsen zu. Der Einbezug der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Alpentransversalen mittels Zimmerberg- und Hirzeltunnel bildet einen integrierenden Bestandteil des Beschlusses. Ebenso hat der Bund auf den Anschluss der Westschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hinzuwirken<sup>2)</sup>. Das Volk erteilte am 27. September 1992 mit einer Mehrheit von knapp zwei Dritteln diesem Vorhaben grünes Licht. Mit 21 von 23 zustimmenden Ständen war das Votum der Kantone noch deutlicher. Der Alpentransit-Beschluss ist nach wie vor unverändert in Kraft.

Die beiden Bahnen SBB und BLS haben die Vorprojekte mit je einer Basis- und einer Alternativvariante ausgearbeitet und dem BAV zur Prüfung unterbreitet<sup>3)</sup>. Das Vernehmlassungsverfahren bei den Bundesstellen, den Kantonen und den Gemeinden ist abgeschlossen. Im Rahmen der Verwirklichung des AlpTransit-Projekts folgen als nächste Schritte der Entscheid des Bundesrates über die Vorprojekte der beiden Achsen Gotthard und Lötschberg sowie der Eidg. Räte über eine zweite Kredittranche<sup>4)</sup>.

---

1) Alpentransit-Beschluss, SR 742.104.5

2) Die Verhandlungen mit Frankreich über die Anschlüsse von Genf und Basel an das französische TGV-Netz sind im Gange.

3) vgl. Beilage *Linienführungsbeschrieb und Karten*

4) 8,5 bis 8,8 Mia Franken



## 2. Wirtschaftliche und finanzielle Ausgangslage

Für die Realisierung von AlpTransit wurde ein Gesamtkredit von 14 Mia Franken bewilligt (Preisbasis 1991, ohne Anschluss Ostschweiz<sup>5)</sup>). Der Bund nimmt die Mittel für AlpTransit zu rund drei Vierteln auf dem Kapitalmarkt und zu rund einem Viertel bei der Treibstoffzollkasse auf und gibt sie als Darlehen an die Bahnen weiter<sup>6)</sup>. Die Mittelaufnahme am Kapitalmarkt hat keine zinstreibende Wirkung; der jährliche Finanzbedarf beträgt maximal 3 % der Gesamtnachfrage eines Jahres auf dem schweizerischen Kapitalmarkt.

Die jährlichen Aufwendungen entsprechen rund 0,3 % des Brutto-Inlandprodukts. Damit erwirtschaftet die Schweiz während der Bauphase jedes Jahr rund 300 Mal mehr finanzielle Mittel, als jährlich für AlpTransit ausgegeben werden.

Die Bahnen müssen diese Darlehen inklusive Zinsen aus den NEAT-Erträgen zurückzahlen. In den ersten Betriebsjahren reichen die Verkehrserträge noch nicht aus, um die Zinsen vollständig zu bezahlen. Der Bund wird vorübergehend weitere Darlehen gewähren müssen. Mit zunehmendem Verkehr werden die Erträge der Bahnen steigen und die Schuld kann abgetragen werden.

Die Darlehen an die Privatbahnen (BLS, SOB, BT) sowie die Darlehen zur Bezahlung der Zinsen in den ersten Betriebsjahren werden über die Finanzrechnung verbucht. Die maximale Belastung der Finanzrechnung wird im Jahr 2014 erreicht und beträgt zu Preisen von 1991 rund 680 Mio Franken<sup>7)</sup>.

## 3. Entwicklung seit der Volksabstimmung

In Europa sind Bestrebungen im Gange, die Verkehrsinfrastrukturen koordiniert weiterzuentwickeln. Zudem wird der kombinierte Verkehr verstärkt gefördert, wobei die erforderlichen Terminals europaweit geplant und gebaut werden. Für den Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr (HGV) und für den kombinierten Güterverkehr liegen europäische Leitschemata vor. AlpTransit mit den zwei Achsen Gotthard und Lötschberg ist Bestandteil beider Netze.

Die Planungsarbeiten am Mont Cenis werden verstärkt vorangetrieben. Der Rückstand gegenüber AlpTransit hat sich verringert. Die Arbeiten am Brenner-Basistunnel-Projekt haben sich in letzter Zeit eher verzögert.

Die Ablehnung des EWR-Abkommens vom 6. Dezember 1992 durch Volk und Stände hat die Schweiz unter anderem auch in der Verkehrspolitik

---

5) Anschluss Ostschweiz mit Zimmerberg-Hirzellinie (730 Mio Franken), Ausbau der Strecke St. Gallen - Pfäffikon - Schwyz (120 Mio Franken)  
6) Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 1. Oktober 1991  
7) Für die maximale Belastung der anderen Ausbauszenarien vgl. Beilage *Finanzierung*



gegenüber Europa in eine schwierige Position versetzt. Die spezifischen verkehrspolitischen Interessen der Schweiz müssen nun in bilateralen Verhandlungen mit der Europäischen Union (EU) eingebracht werden.

Der Abschluss des Transitabkommens<sup>8)</sup> mit der EU bildet zwar gesetzliche Grundlage für die Akzeptanz Europas der schweizerischen Eckpfeiler im Strassengüterverkehr (28-Tonnen-Limite, Sonntags- und Nachtfahrverbot). Diese Eckpfeiler sind allerdings je nach verkehrspolitischer Ausrichtung der Schweiz sowie der Entwicklung der bilateralen Verhandlungen in den übrigen Dossiers nicht unumstösslich. Die hauptsächliche Verpflichtung der Schweiz gemäss Transitabkommen mit der EU und trilateralem Abkommen zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien besteht in der Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten für den Gütertransitverkehr auf der Bahn. Die EU und insbesondere unsere Nachbarstaaten wollen den Umwegverkehr im Strassengütertransport nicht mehr länger akzeptieren.

Mit der Inbetriebnahme des Huckepack-Korridors am Gotthard am 1. Januar 1994 ist ein Teilziel der im Transitabkommen vorgeschriebenen Infrastrukturausbauten erreicht. Im November 1997 wird der Huckepack-Korridor Lötschberg in Betrieb genommen. Längerfristig hat die Schweiz die beiden Transitachsen Gotthard und Lötschberg auszubauen. Dies ist im Staatsvertrag ausdrücklich vorgeschrieben. Dabei ist vorgesehen, dass erste Abschnitte des ausgebauten Transitnetzes im Jahre 2005 dem Verkehr übergeben werden.

Ein Markstein in der Geschichte der schweizerischen Transitpolitik ist die am 20. Februar 1994 vom Volk knapp angenommene Alpeninitiative. Danach muss ab 2004 im Ausmass des dazumal bestehenden Transit-Strassengüterverkehrs eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene erfolgen. Davon sind sowohl der Transit-, als auch der Import-, Export- und Binnenverkehr betroffen. Seitens der EU wurde die Annahme dieses Volksbegehrens zunächst als eine weitere helvetische Diskriminierung gegenüber den europäischen Partnern interpretiert. Die Bestrebungen für eine nicht-diskriminierende Umsetzung der Alpeninitiative sind aber auf allen Stufen voll im Gange. Der Bundesrat hat am 9. September 1994 einem Aussprachepapier betreffend Umsetzung von Art. 36<sup>sexies</sup> BV zugestimmt.

Die Finanzlage des Bundes ist in den letzten Jahren durch ein konjunkturell und strukturell bedingtes Defizit gekennzeichnet. Die Anstrengungen zur Sanierung des Bundeshaushaltes sind in allen Bereichen zu verstärken. Verschiedene parlamentarische Vorstösse greifen die Finanzierungsproblematik von AlpTransit auf und verlangen die Prüfung alternativer Modelle.<sup>9)</sup>

---

8) Transitabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz; SR 0.740.71

9) "NEAT-Rappen", A-fonds-perdu-Beiträge, Höhere Beiträge aus der Treibstoffzollkasse, Finanzierungshilfe EU



#### 4. Zielsetzung des Aussprachepapiers und weiteres Vorgehen

Im Rahmen der Klausursitzung vom Dezember 1994 hat der Bundesrat den Wunsch geäußert, vor der Genehmigung der Vorprojekte eine Aussprache über mögliche Szenarien zu führen. Er beabsichtigt, in einem ersten Schritt den zeitlichen Ablauf der Realisierung des AlpTransit-Konzeptes festzulegen. Es gilt, namentlich zwischen einem integralen und einem gestaffelten Vorgehen zu entscheiden. Sobald diese Stossrichtung feststeht, ist der Entscheid über die Linienführung der Achsen zu treffen.

Das Aussprachepapier liefert die Entscheidungsgrundlagen für die Festsetzung des Realisierungsprogramms. Es werden verschiedene Ausbauszenarien anhand ausgewählter Kriterien diskutiert und bewertet. Die eigentliche Beurteilung der Vorprojekte erfolgt später im Rahmen des bundesrätlichen Genehmigungsverfahrens.

## II Beschreibung und Bewertung der Ausbauszenarien

### 1. Beschreibung der Ausbauszenarien <sup>10)</sup>

Szenario I entspricht dem Alpentransit-Beschluss. Es beinhaltet die gleichzeitige Realisierung der beiden Achsen Gotthard und Lötschberg. Innerhalb einer Achse wird zuerst mit dem Bau der zeitkritischen Basistunnels begonnen, damit sämtliche Abschnitte einer Achse gleichzeitig in Betrieb genommen werden können.

Die weiteren Szenarien befassen sich mit der zeitlichen Rückstellung der einen oder anderen Achse, wobei die jeweilige Achse immer als Ganzes (Basistunnel und Zufahrtsstrecken) zu betrachten ist.

Szenario II sieht zuerst den Bau der Gotthardachse vor. Unmittelbar nach deren Inbetriebnahme wird die Lötschberg-Achse gebaut.

Szenario III zieht den Bau der Lötschbergachse vor. Nach deren Inbetriebnahme wird mit dem Bau der Gotthardachse begonnen.

Szenario IV verschiebt den Bau der Lötschbergachse auf unbestimmte Zeit.

---

10) Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Szenarien bezüglich Kosten, Bauzeit und Bauprogramm befindet sich in der Beilage *Szenarien*.



Bei jedem Szenario werden sowohl die Basis- als auch die Alternativvariante untersucht.

## 2. Bewertungsgrundlagen

Von der NEAT profitieren die Schweiz und Europa. Die Vorteile sind nicht nur verkehrstechnischer Art. Volkswirtschaftliche, innen- und aussenpolitische sowie umwelt- und raumordnungspolitische Aspekte müssen neben der betriebswirtschaftlichen Rentabilität ebenso berücksichtigt werden.

Diese gesamtheitliche Betrachtungsweise wird bei jedem Verkehrsprojekt angewendet. Auch bei der Strasseninfrastruktur steht nicht allein die betriebswirtschaftliche Rentabilität im Vordergrund. So haben zum Beispiel die Entscheidungsträger nur deshalb den 1,1 Mia Franken für die 3,1 km lange Nordtangente-Autobahn in Basel zugestimmt, weil dieses Projekt aus übergeordneter Sicht für die Region Basel und die Schweiz von grosser Bedeutung ist.

### 2.1 Aussenpolitik

Nach dem ablehnenden Votum der Schweiz zum EWR stellen die bilateralen Verhandlungen mit der EU das Schlüsselement der schweizerischen Europapolitik dar. Für einen erfolgreichen Abschluss dieser Verhandlungen ist es eminent wichtig, nicht nur die vertraglichen Verpflichtungen einzuhalten, sondern vielmehr auch die Glaubwürdigkeit und Berechenbarkeit der Schweiz als EU-Verhandlungspartnerin nicht zu gefährden. Vom Ergebnis der Verhandlungen hängt auch wesentlich die Standortgunst der Schweiz im europäischen Umfeld ab.

### 2.2 Innenpolitik

Das AlpTransit-Konzept mit den beiden Achsen Gotthard und Lötschberg ist als schweizerische Kompromisslösung zu betrachten, welche unter anderem auch darauf abzielt, die wirtschaftliche Vorrangstellung einzelner Regionen nicht noch weiter zu verstärken, sondern einen gewissen Ausgleich auch zugunsten wirtschaftlich schwächerer Gegenden zu bewirken. Die überdurchschnittlich gute Aufnahme dieses Konzeptes in der Westschweiz lässt die Schlussfolgerung zu, dass der Einbindung der Romandie in das europäische HGV-Netz und der Realisierung der Lötschberg- und Simplonachse besondere Beachtung geschenkt werden muss. Der Verzicht auf eine Achse bedürfte einer Änderung des Alpentransit-Beschlusses. Diese unterliegt dem Referendum.



### 2.3 Verkehrspolitische Ziele

Die Gotthard- und die Lötschbergachse erfüllen unterschiedliche Zwecke; sie ergänzen sich zu einem Gesamtkonzept.

#### *Gotthardachse:*

- ① Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung im internationalen Transit-Güterverkehr;
- ② Einbindung von Zürich, der Zentral- und der Ostschweiz in das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz;
- ③ Einbindung des Kantons Tessin in das Konzept BAHN 2000;
- ④ Kapazitätsbereitstellung für die Umsetzung der Alpeninitiative.

#### *Lötschbergachse*

- ① Einbindung von Bern, dem Mittelland und der Westschweiz in das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz;
- ② Integration des Ober- und Mittelwallis in das Konzept BAHN 2000;
- ③ Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung im internationalen Transit-Güterverkehr;
- ④ Aufwertung der Simplon-Linie;
- ⑤ Ersatz für die gestrichene Nationalstrassenverbindung durch den Rawil;
- ⑥ Kapazitätsbereitstellung für die Umsetzung der Alpeninitiative.

Die vollständige Realisierung des Netzkonzeptes steht zudem in unmittelbarem Zusammenhang mit dem vom Volk ebenfalls genehmigten Konzept BAHN 2000.

### 2.4 Kapazitätsanforderungen

Die Prognosen zum gesamten alpenquerenden Güterverkehr auf Strasse und Schiene von und nach Italien rechnen im Durchschnitt mit einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens in den nächsten 25-30 Jahren, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des Güterverkehrs von rund 2,5 % und des Personenverkehrs von 1,2 % entspricht. Ein Blick auf die seit den 60er-Jahren erstellten Verkehrsprognosen zeigt im übrigen, dass diese bezüglich der angenommenen Verkehrszunahmen regelmässig übertroffen worden sind. Heute wird die Schweiz im Strassengüterverkehr grösstenteils umfahren, bedingt durch die Strassenverkehrsgesetzgebung und die geringe Attraktivität des heutigen kombinierten Verkehrs.



Wenn allein die Faktoren Zeit und Distanz für die Routenwahl Nord - Süd ausschlaggebend wären, so hätte die Schweiz rund die Hälfte des alpenquerenden Güterverkehrs zu übernehmen. Die Schweiz stellt mit der Realisierung des AlpTransit-Konzeptes und dem Ausbau der beiden Huckepackkorridore Gotthard und Lötschberg die notwendige Infrastruktur zur Verfügung, damit die erforderlichen Kapazitäten auf der Schiene erreicht werden können.

AlpTransit darf jedoch nicht nur als "Kapazitätsinfrastruktur" betrachtet werden, die genau die richtige Kapazität zum richtigen Zeitpunkt bereitstellen muss. Es handelt sich vielmehr um eine Infrastruktur, welche die Qualität des Bahnangebotes zum richtigen Zeitpunkt verbessert. Die EU baut jetzt ihre Hochgeschwindigkeitsnetze aus. AlpTransit ermöglicht es der Schweiz, zeitgerecht in diese Netze integriert zu werden. Aus dem Bericht von Coopers & Lybrand könnte zwar der Schluss gezogen werden, bei einer Vollausslastung der Bergstrecken sei AlpTransit bis ins Jahr 2022 aus Kapazitätsgründen nicht notwendig<sup>11)</sup>. Es wäre technisch wohl möglich, die Bergstrecken bis an die Grenzen auszulasten und mit dem Bau von AlpTransit zuzuwarten. In der Zwischenzeit wird aber die EU ihre Hochgeschwindigkeitsnetze des Personen- und des kombinierten Verkehrs um die Schweiz herum realisieren, da diese die Lücken durch die Alpen nicht rechtzeitig füllen will. Die Schweiz würde zur Verkehrsinsel in Europa verkommen.

## 2.5 Volkswirtschaftlicher Aspekt

In volkswirtschaftlicher Hinsicht geht es um die Konkurrenzfähigkeit des Wirtschafts- und Tourismusstandortes Schweiz. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Schweiz hängt entscheidend von der Erreichbarkeit im Personen- und Güterverkehr ab. Durch die Einbindung der einzelnen Regionen der West- und Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz des Personen- und Güterverkehrs werden günstige Voraussetzungen für eine positive, ausgeglichene wirtschaftliche Entwicklung geschaffen. Eine Inbetriebnahme von AlpTransit vor Mont Cenis und Brenner bedeutet zudem einen erheblichen Wettbewerbsvorteil für die Schweiz.

Die Einbindung der einzelnen Regionen im Berner Oberland, im Ober- und Mittelwallis sowie im Tessin stärkt in diesen Regionen die Attraktivität der Wirtschaftsstandorte allgemein und den Tourismussektor als Hauptarbeitgeber im besonderen.

---

11) Vgl. Gutachten Coopers & Lybrand



## 2.6 Stand der Kosten

Gemäss Bundesbeschluss sind für die Achse Gotthard 9,7 Mia und für die Achse Lötschberg 4,25 Mia Franken (Preisstand 1991, Projektierungsstand 1989) bewilligt. Gestützt auf die Berechnungen der Bahnen und das Ergebnis der Vernehmlassungen kann folgendes festgehalten werden:

Die beiden Basistunnel liegen im Kostenrahmen des Beschlusses.

Auf den übrigen Strecken liegen die Basisvarianten im Kostenrahmen. Die Realisierung der Alternativvarianten und die Berücksichtigung weiterer Begehren, namentlich der Forderungen von Kantonen und Bundesämtern im Umweltbereich, würden diesen übersteigen.

Für die neue Linie am Gotthard stellen die SBB einen Antrag, der den Kostenrahmen um 3 % übersteigt. Die Realisierung der Alternativvariante führen zu 11 % und die der Maximalvariante zu 20 % Mehrkosten gegenüber dem Kostenrahmen.

Für die neue Linie am Lötschberg stellt die BLS zwei Anträge, wobei die Basisvariante den Kostenrahmen um 2 % unter-, die Alternativvariante um 11 % überschreitet. Eine Maximalvariante könnte bei etwa +19 % liegen. Eine erste summarische Überprüfung der Lötschbergachse hat ergeben, dass im Vorprojekt der BLS ein Sparpotential vorhanden ist. Dieses wird zur Zeit quantifiziert.

Mit dem vom Parlament gesprochenen Gesamtkredit von 14 Mia Franken (ohne Anschluss Ostschweiz) können demnach auf beiden Achsen lediglich die Basisvarianten realisiert werden. Sollten die Alternativvarianten gewählt werden, ist ein Zusatzkredit erforderlich. Allenfalls wären alternative Finanzierungsmodelle zu untersuchen (z.B. finanzielle Beteiligung der Kantone).

## 2.7 Überprüfung der betriebswirtschaftlichen Rentabilität durch Coopers & Lybrand

Die in der NEAT-Botschaft wiedergegebene Wirtschaftlichkeitsrechnung ist gemäss Artikel 20 des Alpentransit-Beschlusses vom BAV auf den neuesten Stand gebracht worden. Das Ergebnis jeder Wirtschaftlichkeitsüberprüfung hängt von den getroffenen Annahmen ab. Deshalb wurde vom EVED zusätzlich die Beratungsfirma Coopers & Lybrand beauftragt, unabhängig von den bestehenden Untersuchungen die betriebswirtschaftliche Rentabilität von AlpTransit zu ermitteln.

Coopers & Lybrand bestätigt die Aussagen der NEAT-Botschaft. Ohne flankierende Massnahmen, die in der Botschaft aufgelistet sind, ist die



betriebswirtschaftliche Rentabilität nicht gewährleistet. Werden diese in der Wirtschaftlichkeitsrechnung der NEAT-Botschaft unterstellten und in der Zwischenzeit von der Schweiz und der EU bereits in Angriff genommenen flankierenden Massnahmen<sup>12)</sup> weiterverfolgt, so kann auch nach Coopers & Lybrand die NEAT rentabel betrieben werden. Die Gutachter weisen im übrigen auf den einsetzenden Trend zur Kostenwahrheit in Europa und auf das Transitabkommen hin, welche den Modal Split zugunsten der Bahn beeinflussen und die Wahrscheinlichkeit einer betriebswirtschaftlich rentablen NEAT erhöhen. Die Umsetzung der flankierenden Massnahmen dürfte in der EU und in der Schweiz politisch eine hohe Hürde darstellen.

## 2.8 Umwelt und Raumordnung

AlpTransit leistet einen erheblichen Beitrag zum Umweltschutz. Der gesamte Umwegverkehr über Frankreich und Österreich kann umweltfreundlich übernommen werden. Dadurch lassen sich die Luft- und Lärmbelastungen in den engen Alpentälern in der Schweiz, in Frankreich und in Österreich drastisch reduzieren. Die durch AlpTransit zusätzlich geschaffene Kapazität entspricht 3 bis 4 Mio Lastwagendurchfahrten pro Jahr im alpenquerenden Transitgüterverkehr. Wird diese Kapazität beansprucht, so reduzieren sich beispielsweise die Stickoxid-Emissionen pro Jahr um rund 10'000 Tonnen.

Die Netzkonzeption AlpTransit entspricht der Raumordnungspolitik des Bundes. Es ist eine dezentrale Konzentration der Siedlungs- und Wirtschaftszentren in der Schweiz anzustreben.

## 3. Bewertung der einzelnen Szenarien anhand der dargestellten Kriterien

### 3.1 Aussenpolitischer Bereich

Mit dem Bau der Gotthard- und Lötschbergachse wird dem Transitabkommen vollumfänglich entsprochen. Die Verlautbarungen des EU-Verkehrskommissars Neil Kinnock zeigen deutlich, dass dies von der EU erwartet wird.

Die zeitlich gestaffelte Realisierung von AlpTransit (Szenarien II und III und insbesondere IV) gefährdet die Berechenbarkeit der Schweiz als Verhandlungspartnerin und dürfte sich auf die Verhandlungsposition der Schweiz in den laufenden bilateralen Verhandlungen mit der EU negativ auswirken.

---

12) Vgl. Beilage *Brief Botschafter Lautenberg, Schweizerische Mission bei den Europäischen Gemeinschaften*



Das trilaterale Abkommen zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien wird dann verletzt, wenn die Lötschbergachse auf unbestimmte Zeit verschoben wird (Szenario IV). Die Schweiz würde jegliche Glaubwürdigkeit und Berechenbarkeit als Verhandlungspartnerin verlieren. Auch Italien dürfte sich in diesem Fall nicht mehr an die Vereinbarungen betreffend Ausbau der Simplonlinie gebunden fühlen.

### **3.2 Innenpolitisches Umfeld**

Ein Zurückstellen (Szenario II und III) oder gar ein faktischer Verzicht auf eine der beiden Achsen (Szenario IV) respektierten den Volkswillen nicht, führten zu regionalen Benachteiligungen und stellten die Realisierung des überarbeiteten Konzeptes BAHN 2000 in Frage. Dadurch würden auch die Bestrebungen zugunsten eines stärkeren nationalen Zusammenhalts zwischen den einzelnen Sprach- und Kulturräumen der Schweiz zunichte gemacht. Ebenso widerspräche ein solches Vorgehen der Haltung der Mehrheit aller Parteien und Verbände im Vorfeld der NEAT-Volksabstimmung. Alle Regierungsparteien sprachen sich für die Netzvariante mit den beiden Achsen Gotthard und Lötschberg aus.

Für eine politische Akzeptanz des AlpTransit-Konzeptes in der Bevölkerung ist die gleichzeitige Realisierung beider Achsen sehr wichtig.

Ein unbefristetes Hinausschieben der Lötschbergachse lässt die Diskussionen über einen Nationalstrassen-Tunnel durch den Rawil wieder aufleben. Die 2,5 Mia Franken Treibstoffzollmittel, welche für die Lötschbergachse eingesetzt werden, dürften für einen Rawil-Nationalstrassentunnel nicht ausreichen. Die Belastung der Treibstoffzollkasse wäre noch höher. Die Verwendung eingesparter Mittel zugunsten einer Kompensation in Form eines TGV-Anschlusses der Romandie würde dazu führen, dass die mit der Netzlösung AlpTransit und mit dem Konzept BAHN 2000 anvisierten verkehrspolitischen Ziele zum Teil in Frage gestellt werden. Zur Zeit sind intensive politische Diskussionen im Gange, welche eine Überprüfung der von Volk und Ständen angenommenen Netzvariante fordern. Der Bundesrat hat in dieser Situation seine Führungsaufgabe wahrzunehmen und verbindlich über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

### **3.3 Verkehrspolitik**

Nur die gleichzeitige Realisierung beider Achsen (Szenario I) kann die gesetzten Ziele erreichen. Ohne gleichzeitige Einbindung von Zürich und Bern in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahnen ist zu befürchten, dass sich die Verkehrsströme auf den anderen Routen etablieren werden. Bei der späteren Realisierung der zurückgestellten Achse (Szenarien II und III) besteht die Gefahr, dass nur wenig HGV-Züge von der bereits



bestehenden Achse verlagert werden und die Gesamtrentabilität reduziert wird.

Ein Zweiachs-Konzept hat zudem betriebliche Vorteile im Falle von ausserordentlichen Ereignissen wie z.B. Betriebsunterbrüchen.

Die Umsetzung der Alpeninitiative ist nur beim Bau beider Achsen zweifelsfrei möglich. Sollte die Lötschbergachse zuerst gebaut werden (Szenario III), lässt sich die Alpeninitiative aus Kapazitätsgründen nicht im vorgeschriebenen Rahmen umsetzen.

### **3.4 Volkswirtschaftlicher Nutzen**

Der grösste Nutzen erwächst der Schweiz beim gleichzeitigen Bau beider Achsen gemäss Szenario I. Damit in sämtlichen vom Projekt AlpTransit betroffenen Regionen ein gleichmässiges Wirtschaftswachstum einsetzen kann, ist die gleichzeitige Realisierung beider Achsen unerlässlich. Ein Zurückstellen einer der beiden Achsen hätte für die betroffene Region negative Auswirkungen (Standortnachteil, Arbeitslosigkeit, ungenügende Zukunftsaussichten für den Wirtschaftsaufschwung, wenig Entwicklungspotential, Abwanderung bestehender Unternehmen in zukunftssträchtigere Gebiete).

Die Regionen Tessin sowie Ober- und Mittelwallis kämpfen heute mit wirtschaftlichen Problemen (z.B. Alusuisse-Lonza im Wallis, Monteforno im Tessin). Deshalb ist eine rasche Anbindung dieser Regionen an das Konzept BAHN 2000 notwendig. Bei einer Rückstellung einer Achse dürfte sich die Abwanderung von Unternehmungen und Bewohnern aus diesen Regionen verstärken. Eine spätere Anbindung hätte dann nicht mehr die gleichen wirtschaftlichen Impulse, da das wirtschaftliche Fundament zerstört wäre.

Der gleichzeitige Bau beider Achsen von AlpTransit schafft rund 10'000 neue Arbeitsplätze. Diese fallen nicht nur auf den Baustellen, Planungsbüros und Zulieferbetrieben an. Da jeder NEAT-Beschäftigte wiederum Geld ausgibt, profitieren auch weitere Branchen. Eine Berechnung der Hochschule St. Gallen ergab, dass jede Million Lohneinkommen der NEAT-Beschäftigten weitere rund 550'000 Franken Einkommen in anderen Branchen schafft.

### **3.5 Betriebswirtschaftliche Rentabilität**

Beim gleichzeitigen integralen Bau beider Achsen (Szenario I) werden die Bahnen voraussichtlich in der zweiten Hälfte des nächsten Jahrhunderts in der Lage sein, den Baukredit einschliesslich Zinsen zurückzuzahlen. Dies setzt allerdings voraus, dass der entsprechende politische Wille vorhanden



ist, die Kostenwahrheit in Europa und in der Schweiz in den nächsten zehn Jahren zu verwirklichen.

Je eher in Europa eine Politik in Richtung der in der NEAT-Botschaft dargestellten flankierenden Massnahmen im Güterverkehr (Kostenwahrheit, Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite, Bereitstellung der Bahninfrastrukturen für den kombinierten Verkehr) eingeschlagen wird, desto besser ist die betriebswirtschaftliche Rentabilität von AlpTransit.

Das Szenario II (Gotthard zuerst) weist gegenüber Szenario I eine lediglich geringfügig bessere betriebswirtschaftliche Rentabilität auf. Gemäss den Berechnungen des BAV verkürzt sich die Amortisationsdauer bei einer Rückstellung der Lötschbergachse um bloss vier Jahre. Die maximale Jahresbelastung der Finanzrechnung reduziert sich um lediglich 10 Mio Franken (zu Preisen von 1991)<sup>13</sup>). Auch Coopers & Lybrand kommt zu einer geringfügigen Ergebnisverbesserung von nur 6 %<sup>14</sup>).

Hingegen zeigt sich, dass beim Szenario III (Lötschberg zuerst) die betriebswirtschaftliche Rentabilität im Vergleich zum Szenario I (gleichzeitiger Bau beider Achsen) schlechter ist. Die beste betriebswirtschaftliche Rentabilität weist das Szenario IV (Gotthard allein) auf. Gleichwohl ist der Unterschied zu den Szenarien I und II (Gotthard und Lötschberg gleichzeitig, resp. Gotthard zuerst) als gering zu bezeichnen<sup>15</sup>).

Rund 2,5 Mia Franken von insgesamt 4,25 Mia Franken des Lötschberg-Kredits stammen aus der Treibstoffzollkasse. Sie würden bei einer Zurückstellung der Lötschbergachse (Szenario IV) auf unbestimmte Zeit zweckgebunden dem Strassenverkehr zufließen und nichts zur Sanierung der Bundesfinanzen beitragen<sup>16</sup>).

Weil das Gutachten von Coopers & Lybrand allgemein von einer gesamthaft geringeren Nachfrage ausgeht, führt ein Verzicht auf die Lötschbergachse zu einer im Vergleich zu anderen Szenarien deutlich besseren betriebswirtschaftlichen Rentabilität<sup>17</sup>). Aus rechtlichen Gründen ist allerdings ein allfälliger Mitteltransfer im Rahmen des gesprochenen Gesamtkredits von der einen auf die andere Achse ohne anderslautenden Bundesbeschluss nicht zulässig, weil für beide Achsen im derzeit geltenden Bundesbeschluss die entsprechenden Verpflichtungskredite vorgesehen sind.

---

13) vgl. Beilage *Finanzierung (Maximale Belastung der Finanzrechnung)*

14) vgl. Gutachten Coopers & Lybrand

15) vgl. Gutachten Coopers & Lybrand

16) vgl. Beilage *Finanzierung (Belastung der Treibstoffzollkasse)*

17) vgl. Beilage *Kostenübersicht Vorprojektvarianten und Anträge*



### 3.7 **Umweltpolitik**

Die NEAT ist ein Beitrag zum Schutz der Umwelt. Sie ermöglichte es der Schweiz, mit der EG das Transitabkommen auszuhandeln und den von der EG geforderten 40-Tonnen-Korridor durch die Schweiz abzuwenden. Bei der Nichteinhaltung des Transitabkommens muss damit gerechnet werden, dass die EU auf ihre Forderung nach einem 40-Tonnen-Korridor durch die Schweiz zurückkommen wird.

Der Umwegverkehr über Frankreich und Österreich ist zu vermeiden. Die Alpentäler sind vom Strassenverkehr zu entlasten. Bei einem Verzicht auf den Lötschberg (Szenario IV) könnte diesem Postulat nicht entsprochen werden.

Beim gleichzeitigen Bau beider Achsen wird die Lärmbelastung im Mittelland reduziert, da sich der NEAT-Verkehr auf mehrere Zufahrtsachsen verteilen kann. Auch werden die Alpentäler in den Kantonen Uri, Tessin, Bern und Wallis bei der Realisierung der integralen NEAT vom Durchgangsverkehr auf der Strasse entlastet.

Wird eine Achse zurückgestellt, so verharrt die strassenverkehrsbedingte Umweltbelastung auf dieser Achse auf hohem Niveau. Im Falle der Rückstellung der Lötschbergachse (Szenario II) würde zudem auch auf der Umfahrroute via N12/N9 die Umweltbelastung steigen.

## 4. **Fazit**

Eine Rückstellung der Lötschbergachse auf unbestimmte Zeit (Szenario IV) kann sich die Schweiz aus aussen- und innenpolitischen Gründen nicht leisten. Folglich ist nur zwischen einem integralen - beide Achsen gleichzeitig - sowie einem etappierten Realisierungskonzept zu entscheiden.

Ein Zurückstellen der Gotthardachse (Szenario III) hat neben den bekannten politischen und volkswirtschaftlichen Nachteilen insbesondere eine schlechtere betriebswirtschaftliche Rentabilität zur Folge und stellt die Umsetzung der Alpeninitiative wegen ungenügender Kapazitäten in Frage. Dieses Vorgehen fällt deshalb ebenfalls ausser Betracht.

Die zeitliche Rückstellung der Lötschbergachse gemäss Szenario II gefährdet die demokratischen Spielregeln in der Schweiz und hat negative Auswirkungen auf die bilateralen Verhandlungen der Schweiz mit der EU. Angesichts der nur geringfügigen Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Rentabilität im Vergleich zum gleichzeitigen Ausbau der Gotthard- und Lötschbergachse rechtfertigen sich die mit diesem Szenario verbundenen erheblichen Nachteile nicht.



Aus diesen Gründen sind beide Achsen gleichzeitig zu realisieren (Szenario I), wie dies im Bundesbeschluss vorgesehen ist und von Volk und Ständen deutlich bestätigt wurde. Dabei sind die zeitkritischen Abschnitte (Basis-tunnel) in erster Dringlichkeit in Angriff zu nehmen, während die Zufahrts-strecken zeitlich gestaffelt realisiert werden können. Wesentlich ist, dass die Achsen jeweils als Ganzes in Betrieb genommen werden können.

Ein Verzicht auf die Realisierung einer Achse würde den von Volk und Ständen gutgeheissenen Alpentransit-Beschluss verletzen und bedürfte einer Änderung des Bundesbeschlusses. Diese unterliegt dem Referendum.

Ein Abweichen vom vorgesehenen Realisierungsprogramm würde im Widerspruch zu den vertraglichen Verpflichtungen stehen, welche die Schweiz gegenüber der EU eingegangen sind. Die politische Glaubwürdigkeit und Berechenbarkeit der Schweiz als EU-Verhandlungspartnerin würde aufs Spiel gesetzt.

Im In- und Ausland wird erwartet, dass der Bundesrat seine Führungsaufgabe wahrnimmt und in nächster Zeit einen verbindlichen Entscheid über das Realisierungsprogramm von AlpTransit trifft.

### **III Anträge**

1. Der Bundesrat nimmt von diesem Aussprachepapier zustimmend Kenntnis.
2. Der Bundesrat beauftragt das EVED, den Antrag betreffend die Genehmigung der Vorprojekte im Sinne des Szenarios I auszuarbeiten und die Botschaft betreffend 2. Kredittranche vorzubereiten.







## Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

### Koordination der Verkehrspolitik der EU

---

Zu den in Ihrem Schreiben vom 8.2.1995 aufgeworfenen Fragen nach der Haltung der EU kann ich aufgrund einschlägiger EU-Dokumente und der Kontakte mit hiesigen Vertretern verschiedener EU-Institutionen wie folgt Stellung nehmen:

1. Zielsetzungen und Massnahmen der **EU-Verkehrspolitik** sind im sogenannten "Weissbuch Verkehr" vom 2.12.1992 aufgeführt, das auf dem Grundkonzept der "nachhaltigen Mobilität" basiert. Eine der darin enthaltenen zentralen Forderungen betrifft  
"eine gerechtere Anlastung der Kosten an die einzelnen Verkehrsträger und die Abgeltung aller Wegkosten, einschliesslich der externen Kosten (Umweltverschmutzung, schädliche Auswirkungen) durch die Verkehrsnutzer und den Ausbau des kombinierten Verkehrs unter Einbeziehung aller Verkehrsträger."

Rat und Parlament haben 1993 von diesem Weissbuch in zustimmenden Sinn Kenntnis genommen, so wie auch Verkehrskommissar N. Kinnock kürzlich vor dem Parlament die Realisierung der Kostenwahrheit als einer der Schwerpunkte seines Arbeitsprogrammes bezeichnete. Zu diesem Zweck will die Kommission Mitte 1996 ein Grünbuch zur Frage der externen Kosten unterbreiten. Ausserdem ist vorgesehen, dass die Kommission die am 1.1.1995 in Kraft getretene Richtlinie 93/89 zur Strassenfiskalität ("Eurovignette") bis Ende 1997 überarbeitet und weiterentwickelt. In diesem Zusammenhang ist ferner erwähnenswert, dass sich die EU im Transitabkommen mit der Schweiz verpflichtet hat, Lösungen für die Strassenfiskalität anzustreben, die darauf abzielen, den LKW in einer ersten Phase die Wegekosten und einer zweiten Phase die externen Kosten anzulasten (Art. 12).

Während die Grundausrichtung der EU-Verkehrspolitik somit hinreichend genau definiert ist, sind die Umsetzungsmodalitäten, insbesondere in bezug auf die Verwirklichung der Kostenwahrheit (zeitlicher Rahmen und Ausmass der Internalisierung externer Kosten), angesichts der Komplexität der Probleme noch nicht im Detail bekannt und noch nicht entschieden. Diese Situation wird von Kommissionsvertretern wie folgt zusammengefasst: Die EU wird sicher in Richtung Kostenwahrheit gehen, wann und wieviel kann jedoch heute noch nicht genau vorausgesagt werden.

2. Es ist unbestritten, dass die EU die Verkehrspolitik im **Alpenraum** harmonisieren und sich mit allen Beteiligten, also auch der Schweiz, absprechen möchte.



Das Anliegen der Kommission, die drei verschiedenen Schwerverkehrs-Regimes, die auf den Alpenübergängen gelten (Oekopunktesystem in A, 28-Tonnenregime in der CH, kontingentloses Péagesystem in F/I), einander anzunähern, entspricht der integrationspolitischen Logik Brüssels. Damit soll der Umwegverkehr verhindert bzw. eine Optimierung der Verkehrsströme erreicht werden, und durch Kostenwahrheit und Förderung des kombinierten Verkehrs möchte man dem Alpen-Umweltschutz Rechnung tragen. In der Beitrittsakte der drei neuen Mitgliedsländer hält die Union denn auch fest, dass sie eine Rahmenregelung zur Lösung der vom Schwerverkehr verursachten Umweltprobleme (insbesondere in der Alpenregion) ausarbeiten werde. Diese "Regelung wird geeignete Massnahmen über Strassenbenützungsgebühren, Schienenwege, Einrichtungen des kombinierten Verkehrs und technische Normen für Fahrzeuge umfassen" (Erklärung 34).

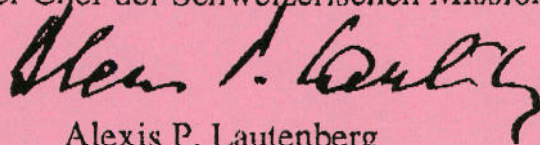
Auch im Transitabkommen CH-EU wird festgehalten, dass "nach Möglichkeit koordinierte Lösungen" für die Strassenfiskalität anzustreben und diesbezüglich Konsultationen durchzuführen seien (Art. 12).

Neben diesen längerfristig angelegten Harmonisierungsplänen möchte die Kommission den bereits begonnenen Konsultationsprozess bei den grossen Eisenbahn-Infrastrukturvorhaben weiterführen bzw. vertiefen, insbesondere in bezug auf die makroökonomischen Rahmenbedingungen, welche Planung und Bau der Projekte beeinflussen. Die Union hat ein grosses Interesse, dass die 3 Grossvorhaben (Mt. Cenis, Brenner und NEAT) so aufeinander abgestimmt sind, dass sie rentabel betrieben werden können. Ohne zufriedenstellenden Rentabilitätsnachweis, dem Annahmen betr. Nachfrageentwicklung, Bahntarife und Strassenfiskalität zugrunde gelegt werden müssen, würden sich aus der Sicht der politischen EU-Institutionen wie auch der Europäischen Investitionsbank (EIB) die Projekte ja auch gar nicht finanzieren lassen.

3. Bei dem von Brüssel angestrebten intensivierten Dialog über die Infrastrukturvorhaben in den Alpen sollen jedoch primär die Ausführungsmodalitäten erörtert werden. Die Kommission geht eindeutig davon aus, dass die Schweiz die NEAT so baut, wie im Transitabkommen vereinbart: "Pacta sunt servanda". Die NEAT ist denn auch in den EU-Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz, in das sie integriert werden soll, zweiachsig eingetragen.

Ein Infragestellen des Transitabkommens würde in Brüssel auf sehr wenig Verständnis stossen und gerade auch im Lichte der erst vor kurzem angenommenen, Verwirrung stiftenden Alpeninitiative nicht ohne Folgen bleiben. Ein solches Infragestellen würde hier umso weniger verstanden, als es sich im Gegensatz zu den Abstimmungen über den EWR und die Alpeninitiative nicht um einen Volksentscheid, sondern um einen Positionswechsel der Regierung selbst handeln würde.

Der Chef der Schweizerischen Mission



Alexis P. Lautenberg







## Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

### Rechtliche Konsequenzen der verschiedenen Szenarien

---

#### A. Rechtliche Grundlagen

Die massgeblichen **rechtlichen Grundlagen** im Zusammenhang mit der Realisierung des AlpTransit-Konzepts sind

##### 1. Transitabkommen CH / EU

Die Schweiz verpflichtet sich gegenüber der EU im wesentlichen,

- zur kurz- und mittelfristigen Erhöhung der Kapazität im kombinierten Verkehr. Der Huckepack-Korridor Gotthard ist seit 1.1.1994 in Betrieb, der Huckepack-Korridor Lötschberg folgt 1997;
- zum langfristigen Ausbau der Transitstrecken durch die Alpen, d.h.
  - Bau einer neuen Linie zwischen Arth-Goldau und Lugano, inkl. Gotthard-Basistunnel, Bauzeit rund 12-15 Jahre
  - Bau einer Basislinie zwischen Frutigen und dem Rhonetal, inkl. Lötschberg-Basistunnel, Bauzeit rund 7-10 Jahre.

Die EU verpflichtet sich im Gegenzug im wesentlichen

- zum Bau neuer und der Verbesserung bestehender Terminals;
- zur Erweiterung der Lichtraumprofile auf den norditalienischen Eisenbahnstrecken;
- zur Anhebung der Kapazität auf Teilstrecken in D sowie Norditalien.

Gemäss Anhang 2 zum Transitabkommen sind die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes im Jahr 2005 dem Verkehr zu übergeben. Im Januar des gleichen Jahres läuft die Geltungsdauer des Abkommens aus (12 Jahre nach Inkrafttreten am 22.1.1993).



Das Transitabkommen ist ein völkerrechtlicher Vertrag. Gemäss der neueren bundesgerichtlichen Praxis und der herrschenden Lehre geht ein Staatsvertrag einem Bundesgesetz bzw. einem referendumspflichtigen allgemeinen Bundesbeschluss vor.

Das Transitabkommen sieht bei einer Verletzung seiner Bestimmungen durch die Vertragsparteien kein Sanktionensystem vor. Rechtlich hat eine Nichterfüllung von Bestimmungen des Transitabkommens somit keine Konsequenzen. Selbstverständlich besteht aber ein erheblicher politischer Druck, angesichts der bilateralen Verhandlungen mit der EU insbesondere für die Schweiz, sich an die Bestimmungen des Transitabkommens zu halten.

## 2. **Alpentransit-Beschluss (AT-Beschluss)**

Im AT-Beschluss wird u.a. verbindlich festgelegt, mit welchen baulichen Massnahmen die Schweiz das umfassende Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung in Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen verwirklicht (Art. 1).

Das Konzept umfasst den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon als Gesamtsystem (Art. 3).

Der AT-Beschluss beschreibt die neuen Linien entsprechend dem Transitabkommen. Er erweitert demgegenüber die baulichen Vorkehren um einen Autoverlad am Lötschberg und diejenigen Massnahmen, die für einen besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard erforderlich sind. Es handelt sich dabei insbesondere um den Bau einer neuen Linie aus dem Raum Wädenswil-Au (Hirzel) und dem Raum Thalwil (Zimmerberg) nach Littli/Baar.

Der **Alpentransit-Beschluss verlangt die Realisierung des Gesamtsystems, bestehend aus den beiden neuen Linien am Gotthard und Lötschberg, inkl.**

- den jeweiligen Basistunnel
- einen Autoverlad am Lötschberg mit Standort Heustrich
- die Integration der Ostschweiz

## 3. **Art. 36<sup>sexies</sup> und Übergangsbestimmungen Art. 21 BV (Alpeninitiative)**

Die in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 angenommenen neuen BV-Bestimmungen geben dem Bund den verfassungsmässigen Auftrag zur **Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze innert 10 Jahren.**



## B. Rechtliche Konsequenzen nach Wahl des Szenarios

### 1. Szenario 1: Sofortiger Bau beider Achsen Gotthard und Lötschberg

Entspricht dem Transitabkommen und dem AT-Beschluss und schafft zudem die Voraussetzungen für die Umsetzung der Alpeninitiative. Je nach Verfahrensgang ist es fraglich, ob bereits 2005 erste Abschnitte dem Verkehr übergeben werden können, wie es das Transitabkommen grundsätzlich vorsieht.

- keine Anpassung/Änderung der Rechtsgrundlagen erforderlich
- kein Verstoß gegen geltendes Recht

### 2. Szenario 2: Zuerst Gotthard, dann Lötschberg zeitlich gestaffelt

Der Bundesrat bestimmt im Rahmen der Vorprojektgenehmigung gemäss Art. 11 Abs. 5 AT-Beschluss die Linienführung, die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf. Damit hat er auch die Möglichkeit, im Rahmen des Gesamtsystems eine Achse bzw. zeitkritische Teile derselben gegenüber der anderen Achse zeitlich vorzuziehen. Eine Verpflichtung zur gleichzeitigen integralen Realisierung beider Achsen ist weder dem AT-Beschluss, noch dem Transitabkommen zu entnehmen. Obgleich im Transitabkommen kein verbindlicher Zeitpunkt für die Inangriffnahme der Bauarbeiten genannt wird, sondern im Anhang lediglich Schätzungen der Bauzeit enthalten sind, kann doch davon ausgegangen werden, dass das Abkommen von den Vertragsparteien im Willen abgeschlossen wurde, die erforderlichen Massnahmen innert nützlicher Zeit einzuleiten. Indizien hierfür sind einerseits die Bestimmung, wonach erste Abschnitte 2005 dem Verkehr zu übergeben sind und andererseits der Aufgabenbereich des sog. Gemischten Ausschusses, der u.a. alle 3 Jahre eine Überprüfung des Abkommens hinsichtlich der gemachten Fortschritte durchführt. Auch in der NEAT-Botschaft drückt der Bundesrat seinen Willen aus, die Verwirklichung der NEAT möglichst zügig voranzutreiben.

Da das Szenario 2 nicht einen Verzicht auf den Ausbau der Lötschberg-Achse vorsieht, sondern deren Realisierung unmittelbar nach Inbetriebnahme der integral fertiggestellten Gotthardachse in Angriff genommen wird, entspricht dieses Szenario dem AT-Beschluss. Ebenso ist grundsätzlich kein Verstoß gegen das Transitabkommen ersichtlich, da an der Realisierung der beiden Achsen festgehalten wird. Damit wird auch die Kapazität von 67 Mio Tonnen, welche mit der neuen Infrastruktur gemäss Anhang 2 zum Transitabkommen bewältigt werden können, nicht in Frage gestellt. Allerdings sind die oben genannten Vorbehalte hinsichtlich der zeitlichen Abwicklung des NEAT-Konzepts zu beachten.

Je nach Verfahrensgang ist es fraglich, ob bereits 2005 erste Abschnitte dem Verkehr übergeben werden können, wie es das Transitabkommen grundsätzlich vorsieht. Allerdings ist *nicht* festgeschrieben, dass *auf beiden Achsen* erste Abschnitte dem Verkehr übergeben werden müssen. Es steht deshalb im Einklang mit dem Transitabkommen, wenn zunächst auf der Gotthardachse erste Abschnitte in Betrieb genommen werden können. 2004 muss gemäss Art. 21 Übergangsbestimmungen BV der Transitverkehr durch die Alpen auf die Schiene umgelagert werden. Selbst bei optimistischen Zeitannahmen wird es nicht möglich sein, zu diesem Zeitpunkt die neue Basislinie am Gotthard integral in Betrieb zu nehmen.



Sofern die erforderliche Kapazität nicht bereitgestellt werden kann, steht dieses Szenario in Widerspruch zu den Forderungen der Alpeninitiative.

- keine Anpassung/Änderung der Rechtsgrundlagen erforderlich
- Verstoss gegen Art. 36<sup>sexies</sup> BV bzw. Art. 21 ÜBest BV, wenn die erforderlichen Kapazitäten für die Umlagerung des Transitverkehrs gemäss den Anforderungen der Alpeninitiative nicht bereitgestellt werden können. Die Nichteinhaltung der Übergangsfrist von 10 Jahren hat rechtlich keine, wohl aber politische Konsequenzen (vgl. z.B. den seit Jahrzehnten bestehenden Verfassungsauftrag zur Einrichtung einer Mutterschaftsversicherung).

3. Szenario 3: Zuerst Lötschberg, dann Gotthard zeitlich gestaffelt

vgl. sinngemäss Szenario 2

Im Gegensatz zum Gotthard kann am Lötschberg zwar mit einer kürzeren Bauzeit gerechnet werden. Demgegenüber kann die erforderliche Kapazität - selbst ohne Berücksichtigung der Alpeninitiative - nicht bereitgestellt werden.

- keine Anpassung/Änderung der Rechtsgrundlagen erforderlich
- Verstoss gegen Art. 36<sup>sexies</sup> BV bzw. Art. 21 ÜBest BV, da die erforderlichen Kapazitäten für die Umlagerung des Transitverkehrs gemäss den Anforderungen der Alpeninitiative kaum bereitgestellt werden können. Die Nichteinhaltung der Übergangsfrist von 10 Jahren hat rechtlich keine, wohl aber politische Konsequenzen (vgl. z.B. den seit Jahrzehnten bestehenden unerfüllten Verfassungsauftrag zur Einrichtung einer Mutterschaftsversicherung).

4. Szenario 4: Sofortiger integraler Bau der Gotthardachse, Zurückstellen der Lötschbergachse auf unbestimmte Zeit

Hier gilt grundsätzlich das zu Szenario 2 Gesagte. Im Gegensatz dazu wird nicht ein bestimmter Zeitpunkt für den Beginn der Bauarbeiten am Lötschberg (gemäss Szenario 2 die integrale Inbetriebnahme der Gotthardachse) genannt, sondern dieser wird auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben, ohne allerdings definitiv auf die Realisierung der Achse zu verzichten.

Im Gegensatz zu den Szenarien 2 und 3, wo die Realisierung der beiden Achsen wohl zeitlich auseinanderfällt, die Verwirklichung des Gesamtsystems aber innert eines Zeitrahmens von ca. 20 Jahren möglich bleibt, bewirkt Szenario 4 Abrücken vom im AT-Beschluss klar verankerten Gesamtsystem. Eine Etappierung in dem Sinn, dass der Lötschberg auf unbestimmte Zeit zurückgestellt wird, steht im Widerspruch zu den Grundsätzen, auf denen der AT-Beschluss beruht.

- Wie bei einem definitiven Verzicht auf eine Achse widerspricht ein zeitlich unbegrenztes Hinausschieben der Realisierung der Lötschbergachse dem Willen des Gesetzgebers, innert nützlicher Frist ein Gesamtsystem Gotthard - Lötschberg in Betrieb zu nehmen.



- Verstoss gegen den AT-Beschluss.
- Änderung des Alpentransit-Beschlusses nötig; im übrigen gelten die zu den Szenarien 2 und 3 gezogenen Schlussfolgerungen.
- Verstoss gegen das Transitabkommen.

## 5. Massnahmen, die eine Änderung des Alpentransit-Beschlusses erfordern

### 5.1 Definitiver Verzicht auf den Ausbau einer Achse

Der definitive Verzicht auf eine Achse stünde im Widerspruch zu den Bestimmungen des AT-Beschlusses wie auch des Transitabkommens. In rechtlicher Hinsicht bedarf ein solcher Schritt der Abänderung des AT-Beschlusses im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren. Der in Form eines allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses erlassene AT-Beschluss ist demnach durch einen Beschluss gleicher Stufe zu ersetzen und ebenfalls dem fakultativen Referendum zu unterstellen.

Ogleich ohne völkerrechtliche Konsequenzen, hätte das Abweichen vom beschlossenen Zwei-Achs-Konzept aufgrund des Verstosses gegen das Transitabkommen zweifellos negative Folgen auf politischer Ebene.

### 5.2 Verschiebung der Autoverladeanlagen Nord (Heustrich) oder gänzlicher Verzicht auf einen Autoverlad am Lötschberg

Der Standort der Autoverladeanlage Nord am Lötschberg wurde mit Heustrich ausdrücklich in den AT-Beschluss aufgenommen. Zugrundegelegt wurde dieser Entscheidung der am Lötschberg einzurichtende Autoverlad durch den Basistunnel. Die Nennung von Heustrich als Standort ist rechtlich verbindlich. Eine Änderung des AT-Beschlusses wie oben, Ziff. 5.1 beschrieben, müsste deshalb zwingend auch bei einer Verschiebung des Autoverladestandorts im Kandertal (z.B. von Heustrich nach Frutigen) und a fortiori bei einem gänzlichen Verzicht auf den Autoverlad am Lötschberg.







# Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

## Linienführungsbeschreibung

---

### 1 Projektbeschreibung

#### 1.1 Vorbemerkung

Mit Blick auf die Grössenordnung der hier zu beurteilenden Projekte ist es unabdingbar, die beiden Achsen jeweils in Abschnitte zu unterteilen. Im Interesse einer einheitlichen Terminologie gilt folgende Unterteilung:

Jede Achse wird in drei *Abschnitte*, Nord / Basistunnel / Süd, unterteilt. Diese Abschnitte werden ihrerseits in *Teilabschnitte* aufgegliedert. In den jeweiligen Teilabschnitten werden nachfolgend bei beiden Achsen die Basis- und die Alternativvariante gegenübergestellt.

Ebenso ist es unerlässlich, für beide Achsen eine einheitliche Terminologie für die Bezeichnung der einzelnen Varianten zu wählen. Im Einklang mit den Begriffen der einschlägigen Spezialgesetzgebung wird demnach das von der BLS AlpTransit AG "Etappierter Ausbau" genannte Vorprojekt als Basisvariante, der sog. "Gesamtausbau" als Alternativvariante bezeichnet.

#### 1.2 Achse Gotthard

##### Basisvariante

##### Alternativvariante

##### 1.2.1 Abschnitt Nord (Arth-Goldau - Erstfeld)

###### 1) Teilabschnitt Rigi

Aus- und Umbau Bahnhof Arth-Goldau. Anschluss der Neubaustrecke an die Stammlinie im Bahnhof Arth-Goldau. Weiterführung in einer Schleife ("Sauschwänzli") zum doppelspurigen Urmiberg-Tunnel (6'642 m).

Vor dem Bahnhof Arth-Goldau Abzweigung der Neubaustrecke in den doppelspurigen Urmiberg-Tunnel und damit Westumfahrung von Arth-Goldau. Anschluss des Bahnhofs an die Neubaustrecke mittels "Sauschwänzli". Zwischenangriff im Raum Buosigen.

Ab Südportal Urmiberg-Tunnel Querung des Felderbodens zunächst auf einem Viadukt von 760 m Länge und daran anschliessender offener Linienführung (Damm, Einschnitt) von 632 m Länge bis zum Nordportal des Axen-Tunnels.

Verlängerung Urmiberg-Tunnel mittels ca. 1'300 m langem Tagbautunnel bis nördlich Ingenbohl mit Unterquerung der Muota. Anschliessend offener Abschnitt (ca. 300 m) bis Nordportal Axen-Tunnel.



## 2) Teilabschnitt Axen

Doppelspuriger Axen-Tunnel (12'148 m) bis zum Südportal im Bereich Moosbad, nördlich Altdorf. Ost-Umfahrung Flüelen (Ersatz der Gotthard-Stammlinie entlang Flüelen) in ca. 3'600 m bzw. 3'300 m langen, teils doppelspurigen, teils einspurigen Tunneln. Verknüpfung mit der Neubaustrecke im Bereich Moosbad.

Doppelspuriger Axen-Tunnel (12'197 m) bis Moosbad. Ost-Umfahrung Flüelen mit ca. 3'300 m bzw. ca. 2'700 m langen einspurigen Tunneln. Im Spurwechselbereich ist ein 540 m langer Doppelspurtunnel eingefügt. Verknüpfung mit der Neubaustrecke im Bereich Moosbad.

## 3) Teilabschnitt Uri

Ab Südportal Axen-Tunnel offene, ebenerdige Linienführung bis zum Nordportal des Gotthardbasistunnels bei Erstfeld. Ausbau Bahnhof Altdorf. Überquerung des Schächenbachs. Überholgleisanlage und Verknüpfung Neubaustrecke/Stammlinie vor Nordportal Basistunnel nordwestlich von Erstfeld auf ca. 465 m.ü.M.

Abgesenkte Linienführung zwischen Südportal Axen-Tunnel. Ausbau Bahnhof Altdorf. Ebenerdige Linienführung beim Bahnhof Altdorf und bei der Überholgleisanlage. Unterquerung Schächenbach. Überholgleisanlage und Verknüpfung Neubaustrecke/Stammlinie vor Nordportal Basistunnel.

### 1.2.2 Abschnitt Basistunnel (Erstfeld - Bodio)

2 Einspurröhren von je ca. 57 km Länge. Querverbindungen ca. alle 650 m. 4 doppelte Spurwechsel. Zwischenangriffe in Amsteg, Sedrun (Plangenehmigungsverfahren im Gang) und Faido. Sondiersystem Piora-Mulde (im Bau). Scheitelpunkt Basistunnel auf ca. 571 m.ü.M.

Wie Basisvariante.

### 1.2.3 Abschnitt Süd (Bodio - Lugano)

#### 1) Teilabschnitt Riviera

Nach Südportal Basistunnel zwischen Bodio und Pollegio (ca. 310 m.ü.M.) Verknüpfung von Stammlinie und Neubaustrecke à niveau vor Pollegio, worauf die Neubaustrecke auf rund 13 km oberirdisch bis Molegno weitgehend unmittelbar (östlich) entlang der Autobahn N2 geführt wird. Überholgleis westlich von Biasca. Knoten Giustizia mit niveaufreier Verknüpfung von Stammlinie und Neubaustrecke von und nach Bellinzona und Verknüpfung à niveau von und nach dem Bahnhof Biasca.

Verknüpfung Stammlinie und Neubaustrecke à niveau bei Pollegio. Neubaustrecke parallel zur Autobahn N2. Überholgleis westlich von Biasca. Verlegung der Stammlinie an die Neubaustrecke bei Pollegio und Tieferlegung der Stammlinie durch Biasca. Verknüpfung à niveau von und zum Bahnhof Biasca bei Giustizia.

Offene Führung der Neubaustrecke parallel zur Autobahn N2. Zwei Überquerungen des Ticino bei Lodrino und vor Claro sowie Lehnenviadukt entlang des rechten Flussufers bei Moleno.

Doppelspurtunnel (6,6 km) zwischen Giustizia und Claro. Knoten Claro mit doppelspuriger, niveaufreier Verknüpfung von und nach Bellinzona. Querung der Claro-Ebene auf Via-



Querung der Claro-Ebene auf Viadukt; Brücke über den Ticino vor Gnosca.

dukt; Brücke über den Ticino vor Gnosca.

Zwischenangriff und drei Lüftungsstollen zwischen Osogna und Cresciano.

## 2) Teilabschnitt Bellinzona / Magadino

Doppelspurtunnel (7,6 km) zwischen Gnosca und Sementina mit Südportal beim Naturschutzgebiet Boschetti.

Doppelspurtunnel (7,1 km) zwischen Gnosca und Sementina. Unterquerung der Siedlung Sementina beim Südportal. Zwischenangriff (1,3 km) bei Carasso.

Querung der Magadinoebene auf einem Viadukt (3,2 km) zwischen Sementina und Cadenazzo. Niveaufreie Verknüpfung der Neubaustrecke mit der Stammlinie bei S. Antonio (Verbindung Bellinzona - Lugano und Abzweigung nach Luino).

Querung der Magadinoebene auf einem Viadukt (2,6 km) nahe der Autobahn N2 zwischen Sementina und S. Antonio/Camorio. Niveaufreie Verknüpfung der Neubaustrecke mit der Stammlinie bei Camorino nahe des Autobahnanschlusses (Verbindungen wie Basisvariante).

## 3) Teilabschnitt Ceneri

Ceneri-Basistunnel (10,9 km) zwischen Cadenazzo und Taverne. Anschluss an die Stammlinie im Bahnhof Taverne. Zwischenangriff Mezzovico (1,8 km) und Schutterstollen Sigrino (1,1 km).

Ceneri-Basistunnel (17,2 km) zwischen S. Antonio/Camorino und Massagno. Anschluss an die Stammlinie nördlich des Bahnhofs Lugano. Zwischenangriff Mezzovico (2,5 km), Schutterstollen Sigrino (3,0 km), zusätzlicher Zwischenangriff (0,9 km) bei Vezia.

## 1.3 Achse Lötschberg

### Basisvariante

### Alternativvariante

#### 1.3.1 Abschnitt Nord

##### 1) Teilabschnitt Heustrich

Autoverladeanlage in Heustrich mit 4 Verlade- bzw. Abstellgleisen, Länge je 600 m, Flächenbedarf ca. 14 ha. Die Anlage wird zwischen den zu spreizenden Streckengleisen erstellt. Anbindung der Verladeanlage an die Umfahrungsstrasse Emdthal (kantonales Strassenbauprojekt).

Wie Basisvariante.

##### 2) Teilabschnitt Unteres Kandertal

Kein Niesenflankentunnel. Anpassung der bestehenden Strecke zwischen Heustrich und Wengi-Ey

Südlich Autoverlad Querung der Kander und Einfahrt in den Niesenflanken-Tunnel mit



an das erforderliche Lichtraumprofil. Zwischen Heustrich und Wengi-Ey verkehren alle Züge über die bestehende Strecke. In Wengi-Ey Verknüpfung mit der Neubaustrecke im Einschnitt Feldmatte.

zwei Einspurröhren (Länge 4'238 m). Nach Unterquerung der bestehenden Eisenbahnlinie durch den Niesenflanken-Tunnel im Raum Wengi-Ey Übergang in den Einschnitt Feldmatte (400 m).

### 3) Teilabschnitt Frutigen

Umfahrung von Frutigen in einem Tagbautunnel (1'928 m) über den stillgelegten Flugplatz, danach offener Einschnitt Telefeld (300 m) bis zum Nordportal des Basistunnels.

Wie Basisvariante.

## 1.3.2 Abschnitt Basistunnel

### 1) Teilabschnitt Stollen Kandertal

Sondierstollen (9'500 m) zur Erkundung von Geologie und Hydrogeologie. Fensterstollen (1'538 m) in Mitholz. Verlauf parallel zum Basistunnel. Im Bau.

Wie Basisvariante.

### 2) Teilabschnitt Basistunnel

Basistunnel zwischen Frutigen und Steg (Autoverlad, Anbindung Reisezüge Richtung Sion) bzw. Frutigen und Raron Ost (Transit) mit Verzweigung 27,4 km ab Nordportal. 2 Einspurröhren mit Profil Lötschberg-Shuttle zwischen Frutigen und Steg, Doppelspurröhre mit Profil EBV 4 bzw. EBV 3 ab Verzweigung bis Raron Ost. Länge Basistunnel Frutigen - Steg: 33,0 km; Frutigen - Raron Ost: 35,9 km.

Wie Basisvariante, aber kein Tunnelausgang bei Raron Ost, sondern Weiterführung des Doppelspurtunnels mit Profil EBV4 bis Mundbach. Länge Basistunnel Frutigen - Mundbach: 41,9 km.

Zwischenangriffe in Mitholz (1'538 m) und Goppenstein (3'880 m).

Zwischenangriffe in Mitholz, Goppenstein und Raron Ost (3'100 m).

## 1.3.3 Abschnitt Süd

Autoverladeanlage im Raum Steg zwischen Alusuisse und Rhone mit Strassen- und Bahnanschluss. 4 Verladegleise mit je 600 m Länge.

Wie Basisvariante.

Anschluss der Transitlinie an die bestehende Rhonetallinie im Raum Raron Ost. Rhonequerung mittels einer Einspurbrücke. Anschluss an die Rhonetallinie der SBB. Diese Anbindung erfordert die Verschiebung der SBB-Doppelspur und deren Höherlegung.

Ab Portal Mundbach Rhonequerung auf einer zweispurigen Brücke von ca. 320 m Länge und zweispuriger à-niveau-Anschluss an die Rhonetallinie bzw. an die Gleistopologie des Bahnhofs Brig.







## Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

### Untersuchte Szenarien für den Linienführungsentscheid

---

Vier Etappierungsszenarien werden in bezug auf das politische Umfeld, die Wirtschaftlichkeit und die technisch/betrieblichen Aspekte analysiert.

#### **Szenario I: Sofortiger integraler Bau beider Achsen Gotthard und Lötschberg**

Die beiden Basislinien am Gotthard und am Lötschberg werden gleichzeitig in Angriff genommen.

Der Entscheid zu den **Linienführungen** in den einzelnen Abschnitten erfolgt in einem zweistufigen Vorgehen:

- 1. Entscheid im Frühjahr 1995: Genehmigung der Vorprojekte der beiden Basistunnel Gotthard (Erstfeld bis Bodio, allenfalls bis Giustizia) und Lötschberg (Frutigen bis Steg): Rasche und zeitgleiche Inangriffnahme der weiteren Arbeiten zur Realisierung der beiden zeitkritischen Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg.
- 2. Entscheid 1996: Genehmigung der Vorprojekte der übrigen (nicht zeitkritischen) Strecken nach Vorliegen weiterer Entscheidungsgrundlagen und Zusatzabklärungen. Entsprechende Aufträge werden mit dem ersten Entscheid erteilt: Verfeinern und optimieren der Linienführungen ausserhalb der Basistunnel in den Kantonen Bern, Wallis, Schwyz, Uri und Tessin.

Die **Bauetappen** werden so festgelegt, dass eine gleichzeitige Inbetriebnahme aller Abschnitte einer Achse erfolgen kann. Daraus resultiert auch der **zeitliche Ablauf**, wonach aus wirtschaftlichen Erwägungen das Bauprogramm so festzulegen ist, dass bei einem möglichst späten Baubeginn der einzelnen nicht zeitkritischen Bauobjekte, die für eine Achse kürzeste Bauzeit realisiert werden kann.

#### **Szenario II: Zuerst Gotthard, dann Lötschberg zeitlich gestaffelt**

Zuerst wird die Basislinie am Gotthard in allen Abschnitten realisiert. Unmittelbar nach deren Inbetriebnahme beginnen die Bauarbeiten der Basislinie am Lötschberg.

Der Entscheid zu den **Linienführungen** in den einzelnen Abschnitten auf der Achse Gotthard erfolgt in einem zweistufigen Vorgehen analog Szenario I:

- Rasche Inangriffnahme der weiteren Arbeiten zur Realisierung des zeitkritischen Gotthard-Basistunnels.



- Verfeinern und optimieren der Linienführungen ausserhalb des Basistunnels in den Kantonen Schwyz, Uri und Tessin.

Festlegen des Baubeginns am Lötschberg unmittelbar nach Inbetriebnahme der Gotthard-Basislinie, d.h. Inbetriebnahme Lötschberg 9 - 10 Jahre nach Inbetriebnahme Gotthard.

Die Festlegung der **Bauetappen** und des **zeitlichen Ablaufs** erfolgt analog Szenario I.

### **Szenario III: Zuerst Lötschberg, dann Gotthard zeitlich gestaffelt**

Zuerst wird die Basislinie am Lötschberg in allen Abschnitten realisiert. Nach deren Inbetriebnahme beginnen die Bauarbeiten der Basislinie am Gotthard.

Der Entscheid zu den Linienführungen in den einzelnen Abschnitten auf der Achse Lötschberg erfolgt in einem zweistufigen Vorgehen analog Szenario I:

- Rasche Inangriffnahme der weiteren Arbeiten zur Realisierung des zeitkritischen Lötschberg-Basistunnels.
- Verfeinern und optimieren der Linienführungen ausserhalb des Basistunnels in den Kantonen Bern und Wallis, sowie Ueberprüfung des Standortes Autoverlad Nord.

Festlegen des Baubeginns am Gotthard unmittelbar nach Inbetriebnahme der Lötschberg-Basislinie, d.h. Inbetriebnahme Gotthard 11 - 12 Jahre nach Inbetriebnahme Lötschberg.

Festlegung der **Bauetappen** und des **zeitlichen Ablaufs** analog Szenario I.

### **Szenario IV: Sofortiger integraler Bau der Achse Gotthard, Etappierung Lötschberg auf unbestimmte Zeit**

Die Basislinie am Gotthard wird in allen Abschnitten realisiert. Die Arbeiten am Lötschberg werden im Rahmen des 1. Verpflichtungskredites<sup>1</sup> abgeschlossen. Anschliessend werden die Arbeiten eingestellt. Der Bundesrat trifft keine Beschlüsse zum zeitlichen Ablauf am Lötschberg.

Der Entscheid zu den Linienführungen in den einzelnen Abschnitten am Gotthard erfolgt in einem zweistufigen Vorgehen analog Szenario II.

---

1 250 Mio Franken für Projektbereinigung und Bauvorbereitung am Lötschberg



		I. Integraler Bau beider Achsen Gotthard und Lötschberg				II. Zuerst Gotthard, dann Lötschberg zeitlich gestaffelt			
		I.1		I.2		II.1		II.2	
		Gotthard	Lötschberg	Gotthard	Lötschberg	Gotthard	Lötschberg	Gotthard	Lötschberg
<b>Kosten</b>									
	Basis	9'700	4'150			9'700	4'150		
	Alternativ			10'760	4'940			10'760	4'940
	Reserve			200				200	
	SKK/BAV	48	22	48	22	48	22	48	22
	TOTAL:	9'748	4'172	11'008	4'962	9'748	4'172	11'008	4'962
	Gesamttotal:		13'920		15'970		13'920		15'970
<b>Bauzeit / Termine</b>									
	Baubeginn	1996	1996	1997	1'997	1996	2'007	1997	2009
	Inbetriebnahme	2006	2004	2'008	2'006	2006	2'015	2'008	2'018

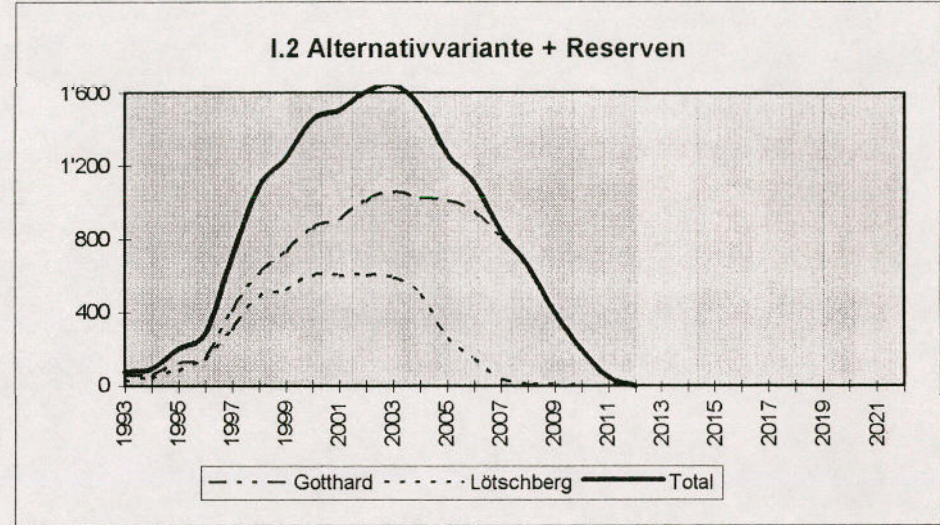
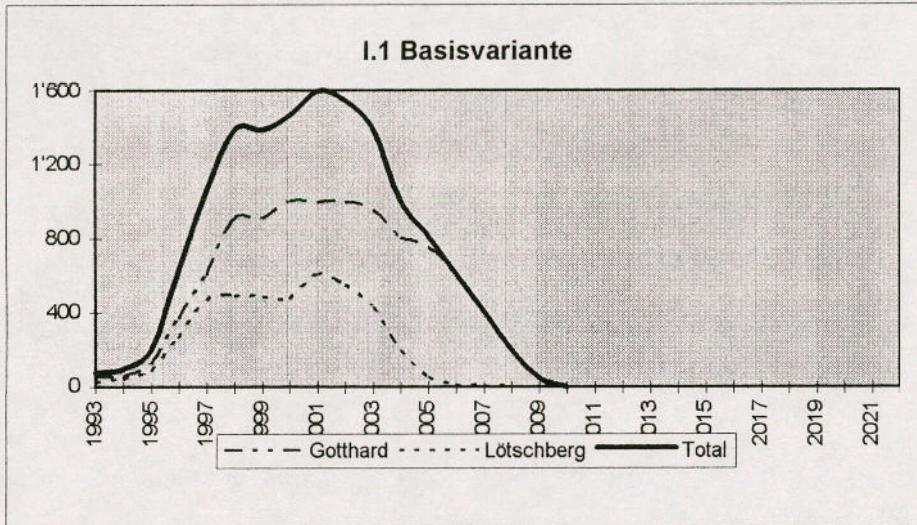


		III. Zuerst Lötschberg dann Gotthard zeitlich gestaffelt				IV. Bau nur Gotthard Integral			
		III.1		III.2		IV.1		IV.2	
		Gotthard	Lötschberg	Gotthard	Lötschberg	Gotthard	Lötschberg	Gotthard	Lötschberg
<b>Kosten</b>									
	Basis	9'700	4'150			9'700	250		250
	Alternativ			10'760	4'940			10'760	
	Reserve			200				200	
	SKK/BAV	48	22	48	22	70		70	
	TOTAL:	9'748	4'172	11'008	4'962	9'770	250	11'030	250
	Gesamttotal:		13'920		15'970		10'020		11'280
<b>Bauzeit / Termine</b>									
	Baubeginn	2005	1996	2006	1997	1996	-	1997	-
	Inbetriebnahme	2015	2004	2017	2005	2006	-	2'008	-

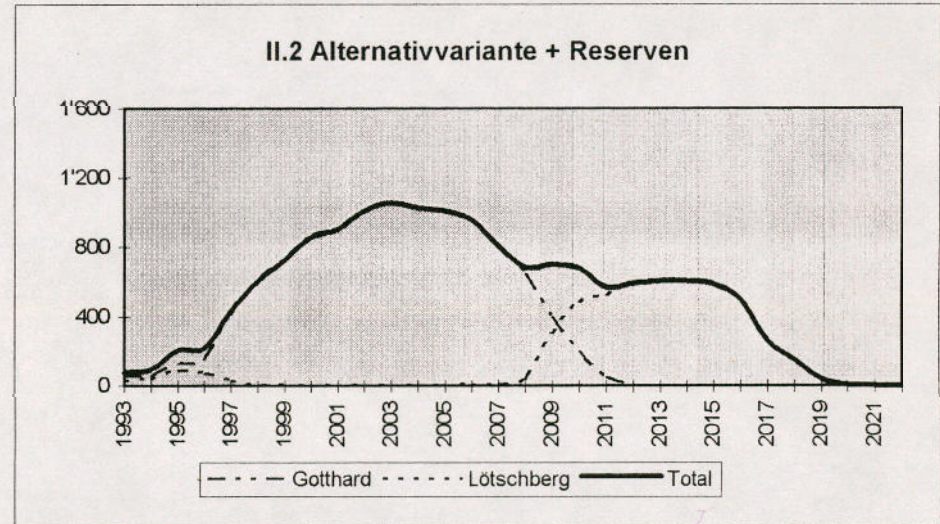
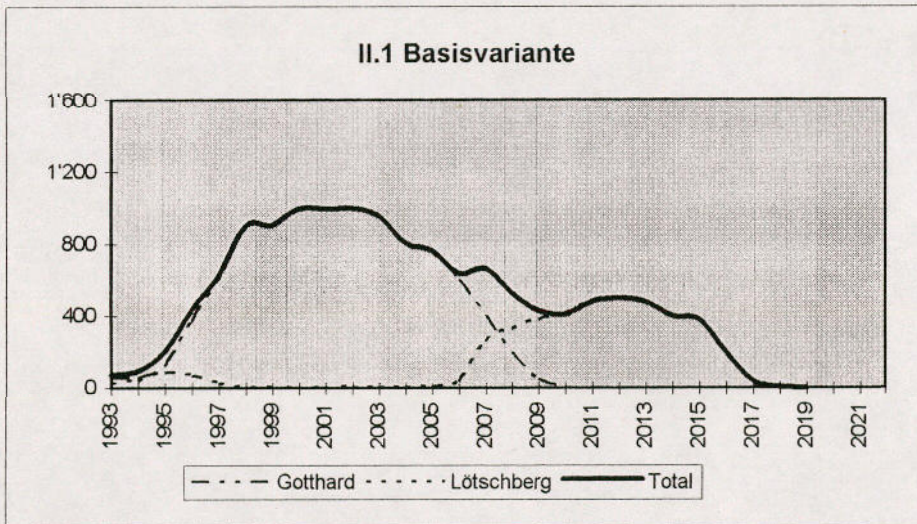


# Szenarien für Wirtschaftlichkeitsuntersuchung: Geschätzter jährlicher Finanzbedarf

## I. Intergraler Bau beider Achsen Gotthard und Lötschberg



## II. Zuerst Gotthard, dann Lötschberg zeitlich gestaffelt

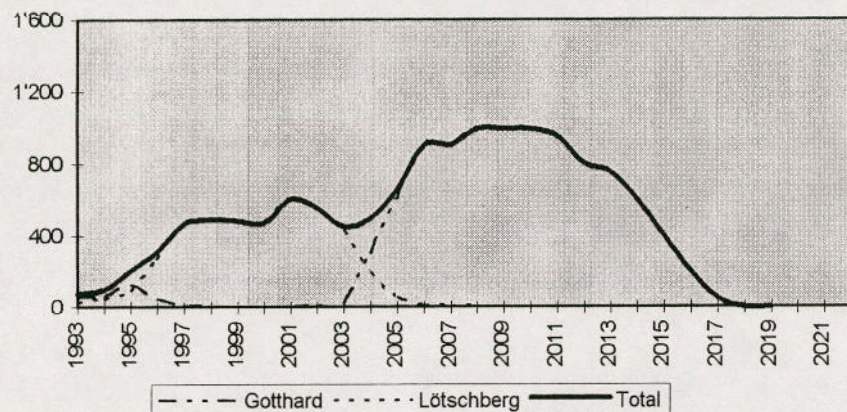




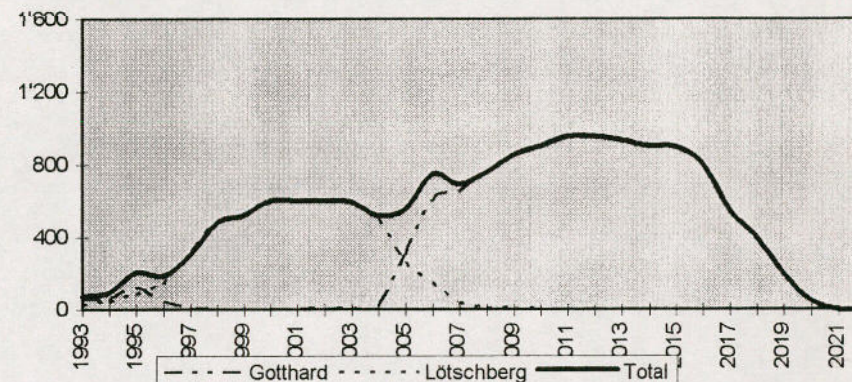
# Szenarien für Wirtschaftlichkeitsuntersuchung: Geschätzter jährlicher Finanzbedarf

## III. Zuerst Lötschberg, dann Gotthard zeitlich gestaffelt

### III.1 Basisvariante

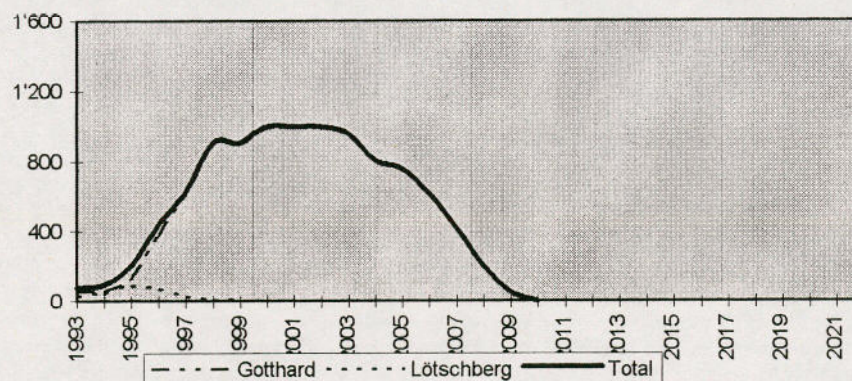


### III.2 Alternativvariante + Reserven

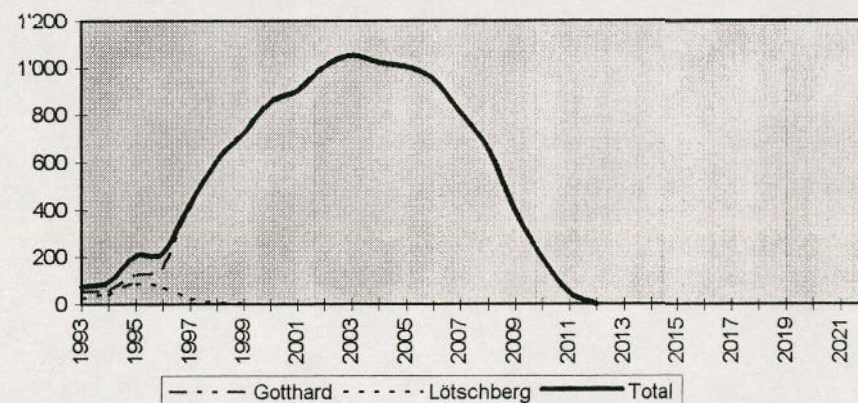


## IV. Bau nur Gotthard integral

### IV.1 Basisvariante



### IV. Alternativvariante + Reserven









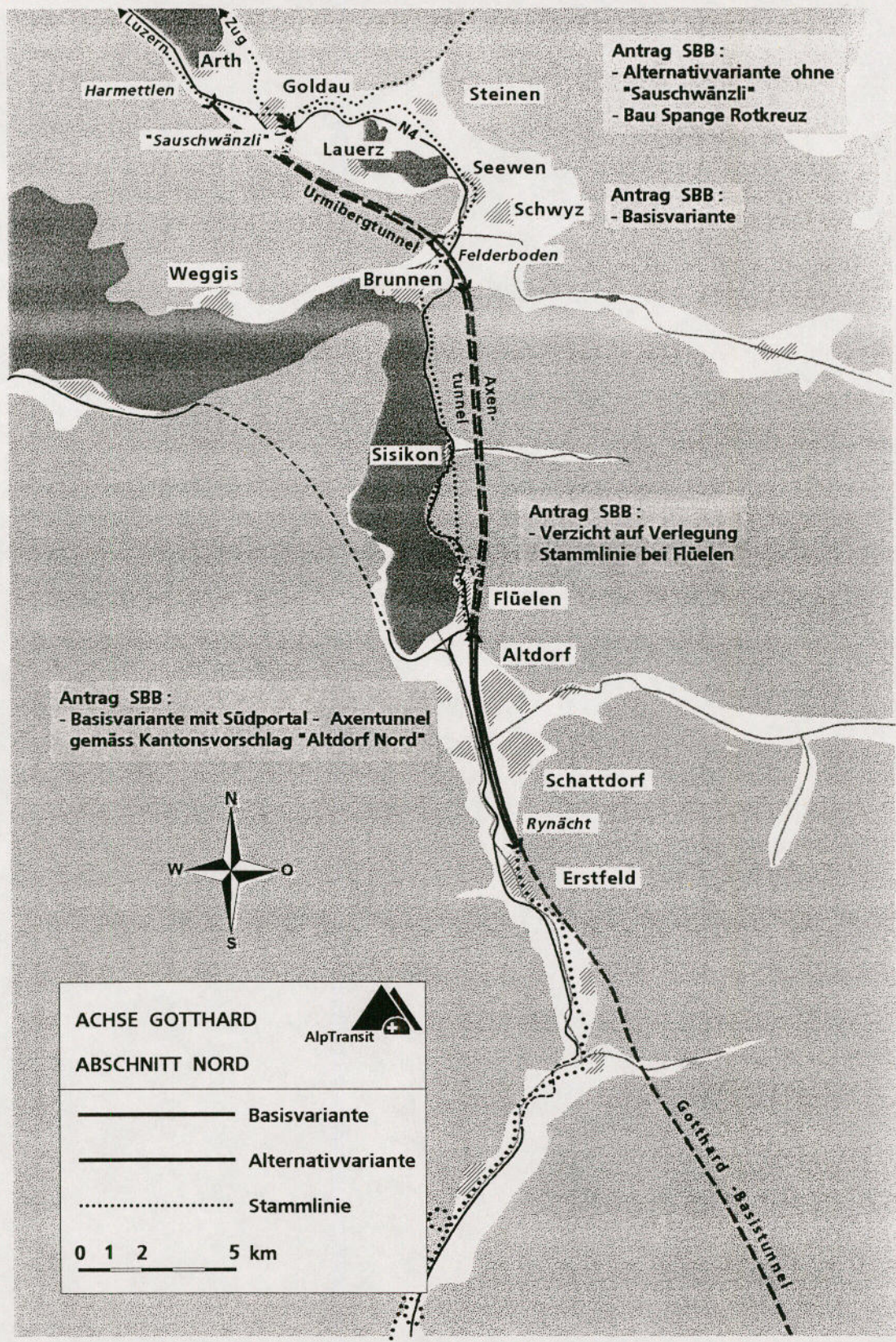
# Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

## Karten

---

Gotthard	Abschnitt Nord
Gotthard	Teilabschnitt Rigi + Axen Nord
Gotthard	Teilabschnitt Axen Süd und uri
Gotthard	Abschnitt Basistunnel
Gotthard	Abschnitt Süd
Gotthard	Teilabschnitt Riviera
Gotthard	Teilabschnitt Bellinzona
Gotthard	Teilabschnitt Ceneri
Lötschberg	ganze Achse
Lötschberg	Abschnitt Nord
Lötschberg	Abschnitt Mitte
Lötschberg	Abschnitt Süd





Antrag SBB :  
 - Alternativvariante ohne  
 "Sauschwänzli"  
 - Bau Spange Rotkreuz

Antrag SBB :  
 - Basisvariante

Antrag SBB :  
 - Verzicht auf Verlegung  
 Stammlinie bei Flüelen

Antrag SBB :  
 - Basisvariante mit Südportal - Axentunnel  
 gemäss Kantonsvorschlag "Altdorf Nord"

**ACHSE GOTTHARD**

**ABSCHNITT NORD**

AlpTransit

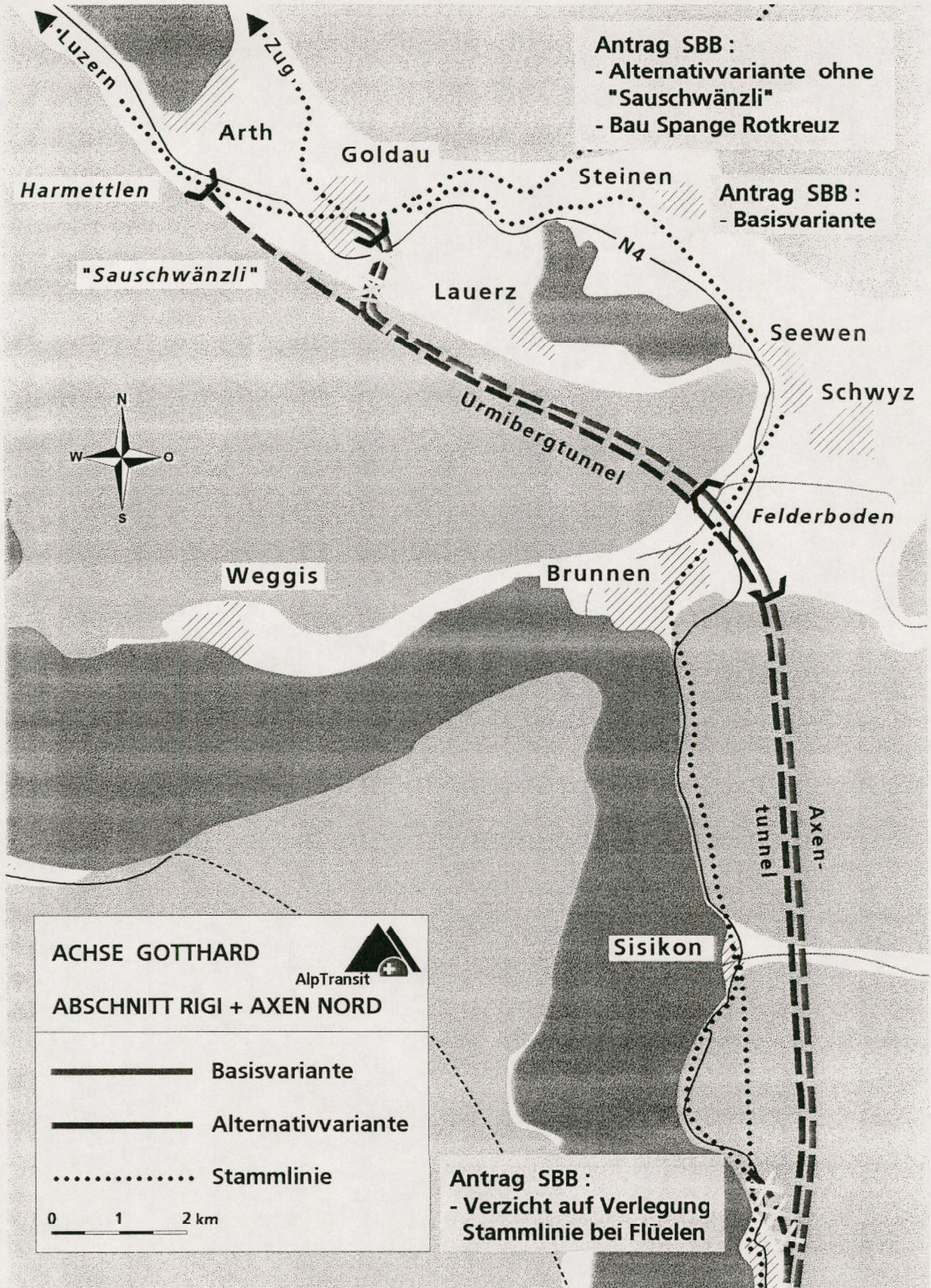
— Basisvariante

— Alternativvariante

..... Stammlinie

0 1 2 5 km






**Antrag SBB:**  
 - Alternativvariante ohne  
 "Sauschwänzli"  
 - Bau Spange Rotkreuz



**Antrag SBB:**  
 - Basisvariante

**Antrag SBB:**  
 - Verzicht auf Verlegung  
 Stammlinie bei Flüelen

**ACHSE GOTTHARD**

AlpTransit 

**ABSCHNITT RIGI + AXEN NORD**

 Basisvariante  
 Alternativvariante  
 Stammlinie

0 1 2 km





Antrag SBB :  
- Verzicht auf Verlegung  
Stammlinie bei Flüelen

Flüelen

Altdorf

Antrag SBB :  
- Basisvariante mit Südportal -  
Axentunnel gemäss Kantons-  
vorschlag "Altdorf Nord"

Schattdorf




Rynächt

Erstfeld


ACHSE GOTTHARD



ABSCHNITT AXEN SÜD + URI

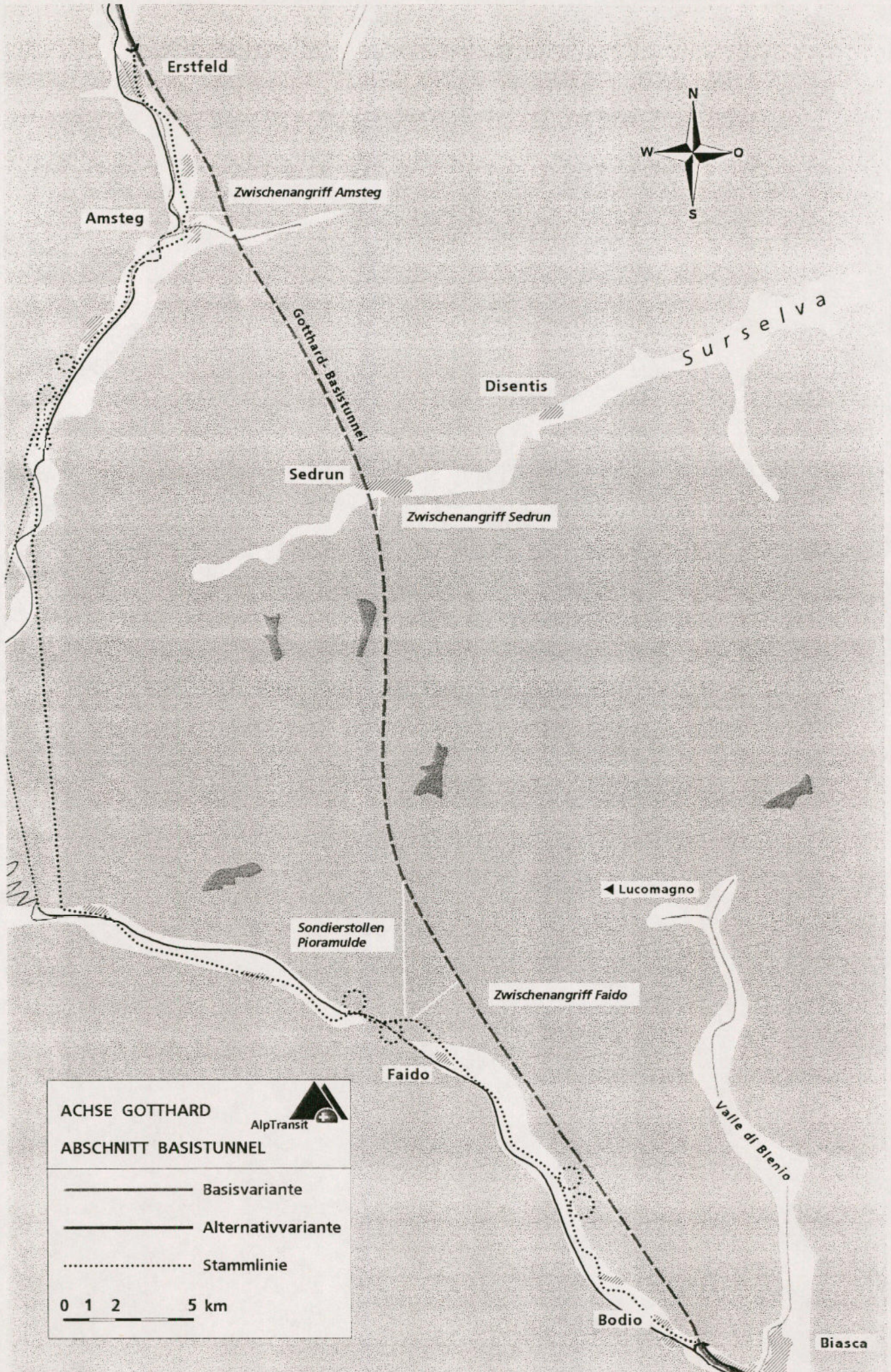
-  Basisvariante
-  Alternativvariante
-  Stammlinie

0 1 2 km



Gotthard-Basistunnel





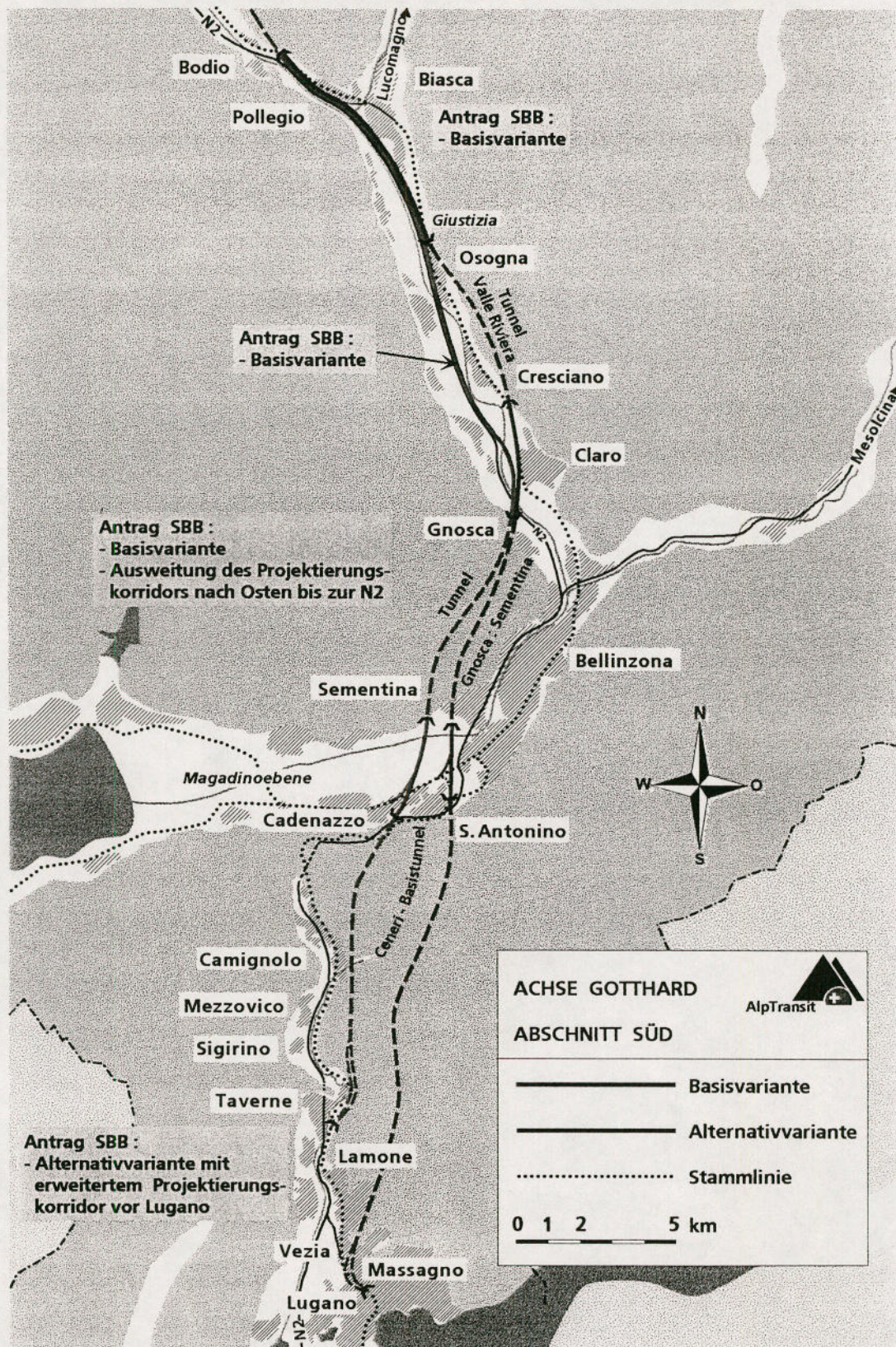
**ACHSE GOTTHARD**  AlpTransit

**ABSCHNITT BASISTUNNEL**

-  Basisvariante
-  Alternativvariante
-  Stammlinie

0 1 2 5 km





Bodio

Pollegio

Biasca

Antrag SBB :  
- Basisvariante

Giustizia

Osogna

Antrag SBB :  
- Basisvariante

Cresciano

Claro

Antrag SBB :  
- Basisvariante  
- Ausweitung des Projektierungs-  
korridors nach Osten bis zur N2

Gnosca

Sementina

Bellinzona

Magadinoebene

Cadenazzo

S. Antonino

Camignolo

Mezzovico

Sigirino

Taverne

Antrag SBB :  
- Alternativvariante mit  
erweitertem Projektierungs-  
korridor vor Lugano

Lamone

Vezia

Massagno

Lugano

ACHSE GOTTHARD

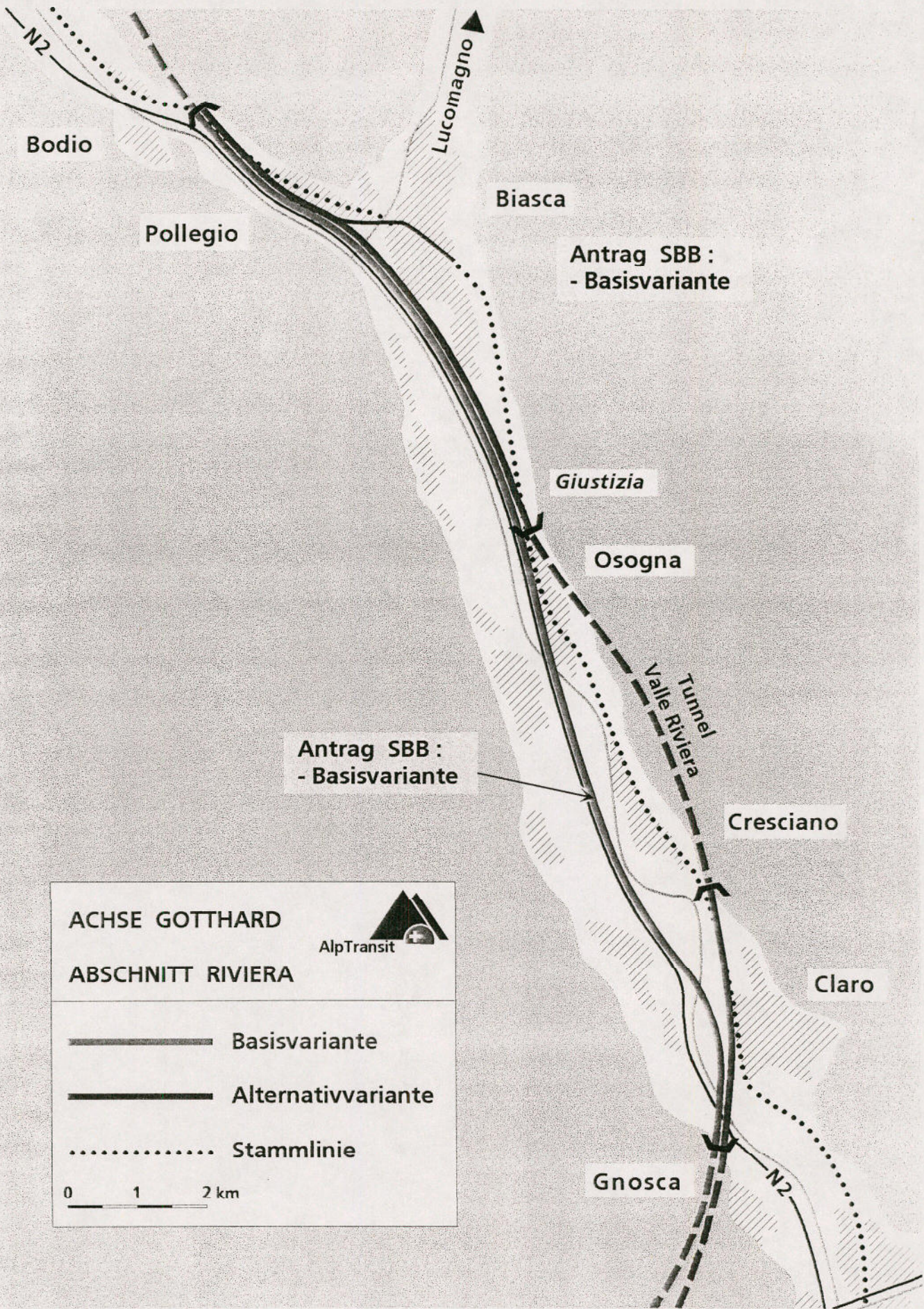


ABSCHNITT SÜD

- Basisvariante
- - - Alternativvariante
- ..... Stammlinie


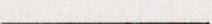

0 1 2 5 km

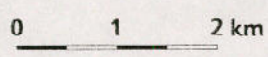




ACHSE GOTTHARD  
 ABSCHNITT RIVIERA



-  Basisvariante
-  Alternativvariante
-  Stammlinie









ACHSE GOTTHARD



ABSCHNITT BELLINZONA

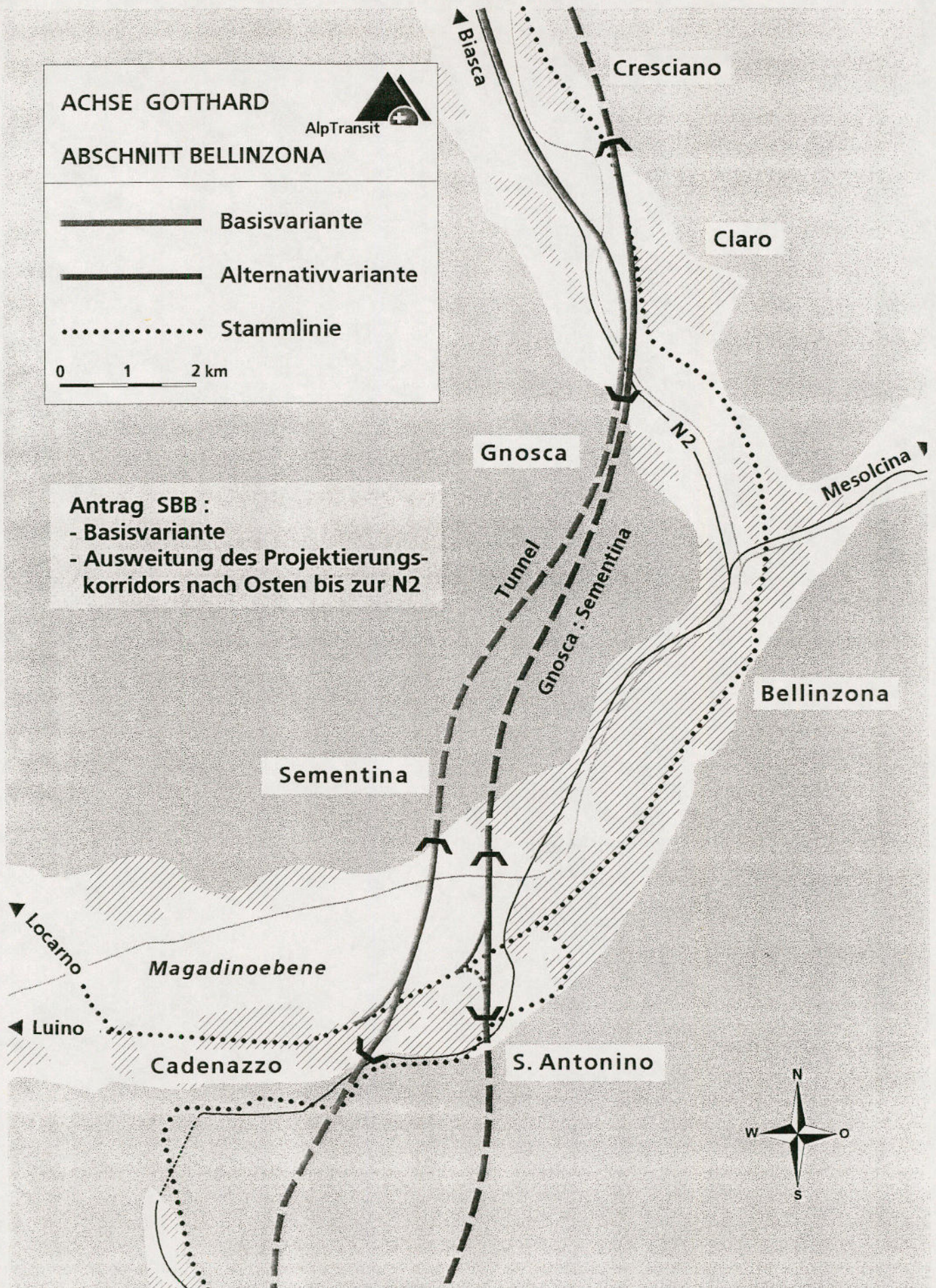
-  Basisvariante
-  Alternativvariante
-  Stammlinie

0 1 2 km



Antrag SBB :

- Basisvariante
- Ausweitung des Projektionskorridors nach Osten bis zur N2


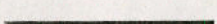





ACHSE GOTTHARD

ABSCHNITT CENERI



-  Basisvariante
-  Alternativvariante
-  Stammlinie

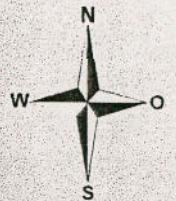
0 1 2 km

Magadinoebene

Cadenazzo

S. Antonino

Ceneri - Basistunnel



Camignolo

Mezzovico

Sigirino

Taverne

Lamone

Antrag SBB :  
- Alternativvariante mit  
erweitertem Projektierungs-  
korridor vor Lugano

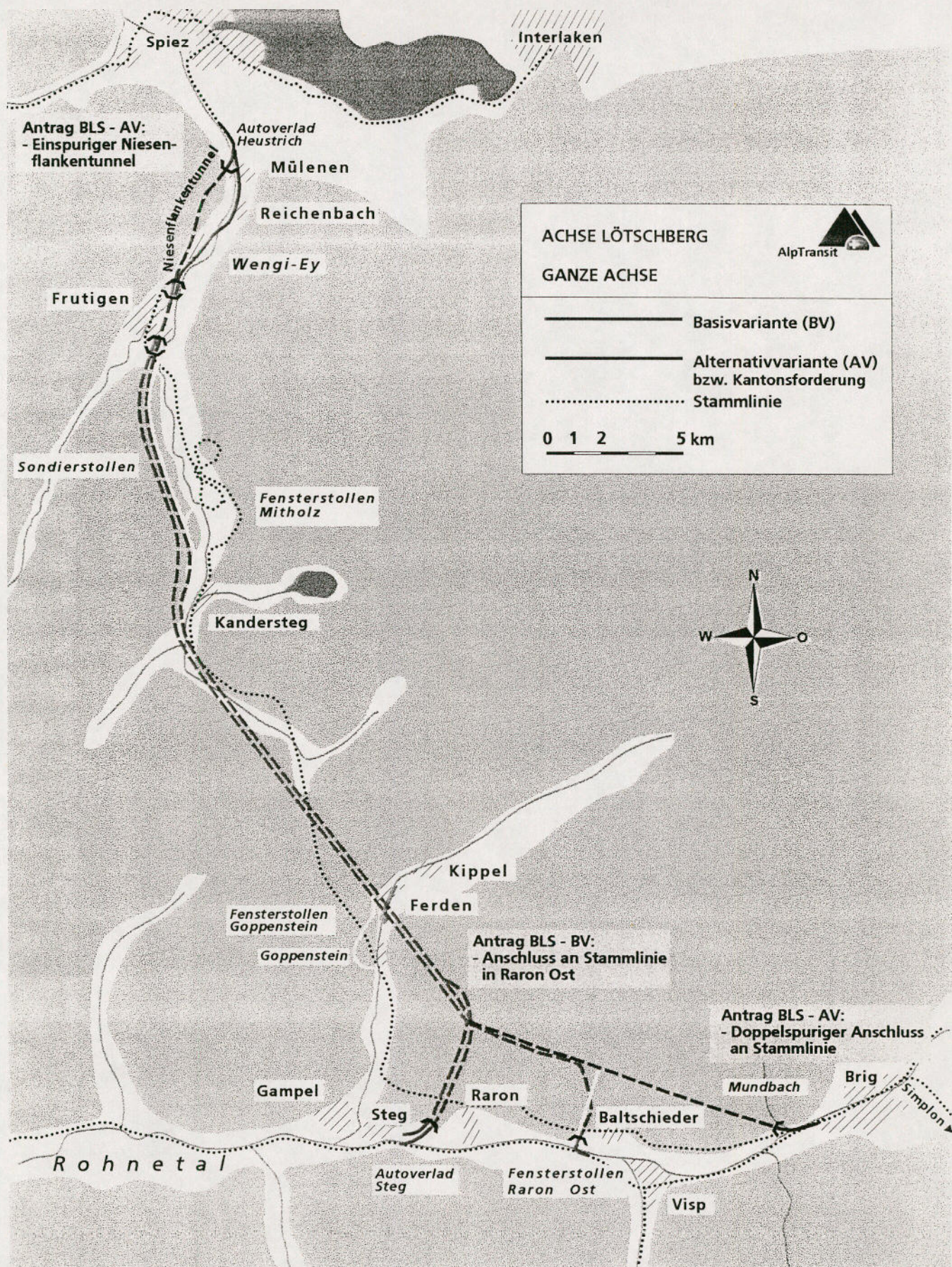
Vezia

Massagno

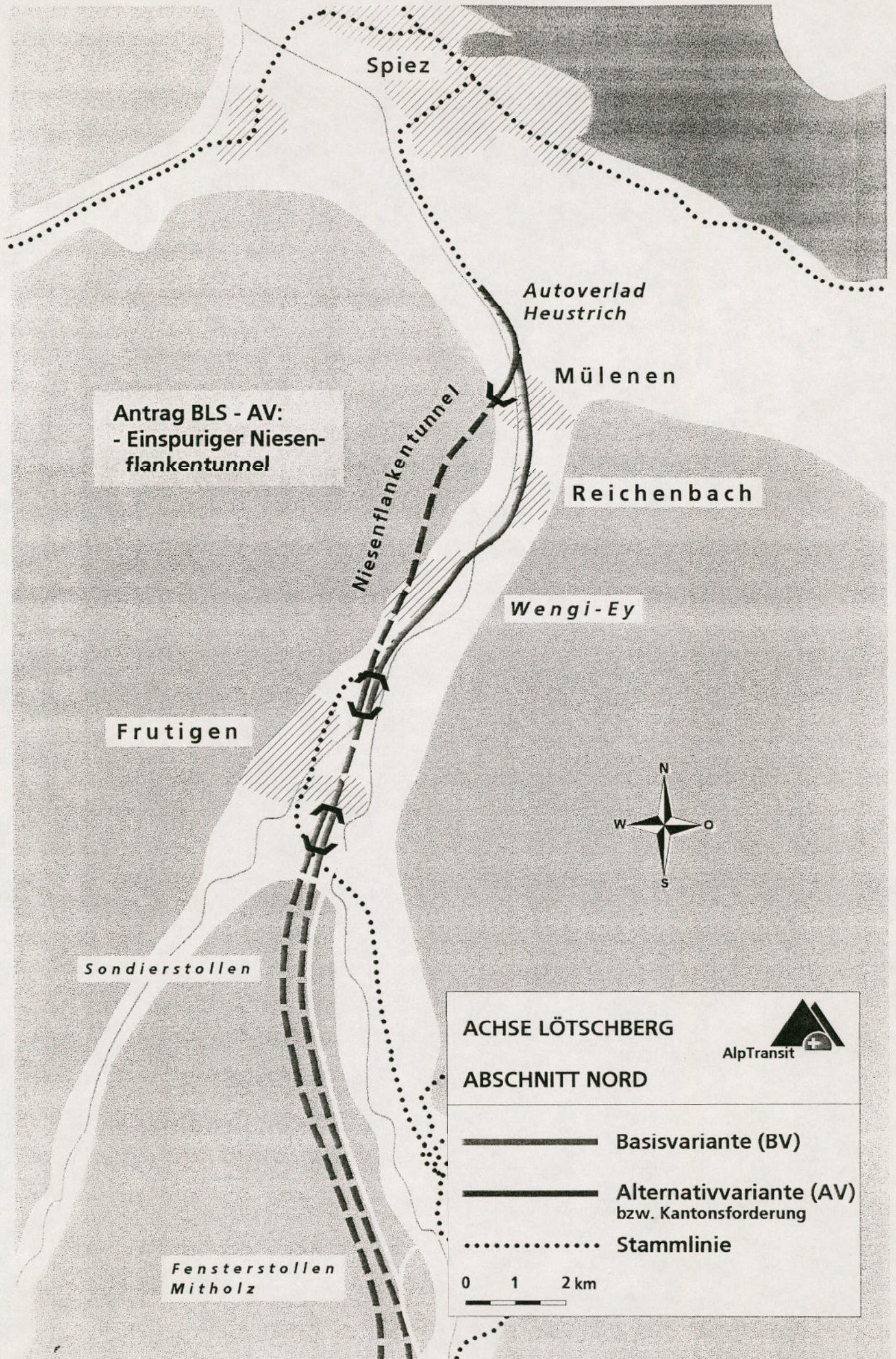
Lugano

N2









Antrag BLS - AV:  
- Einspuriger Niesen-  
flankentunnel

Spiez

Autoverlad  
Heustrich

Mülenen

Reichenbach

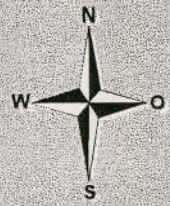
Wengi-Ey

Frutigen


Sondierstollen

Fensterstollen  
Mitholz

Niesenflankentunnel






**ACHSE LÖTSCHBERG**




AlpTransit

**ABSCHNITT NORD**

-  Basisvariante (BV)
-  Alternativvariante (AV)  
bzw. Kantonsforderung
-  Stammlinie

0 1 2 km





Frutigen

# ACHSE LÖTSCHBERG



## ABSCHNITT MITTE

-  Basisvariante (BV)
-  Alternativvariante (AV) bzw. Kantonsforderung
-  Stammlinie

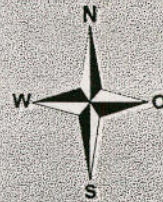
0 1 2 km



Fensterstollen  
Mitholz

Sondierstollen

Kandersteg



Kippel  
Ferden

Fensterstollen  
Goppenstein

Goppenstein



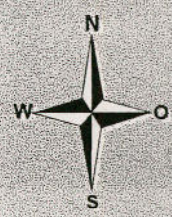
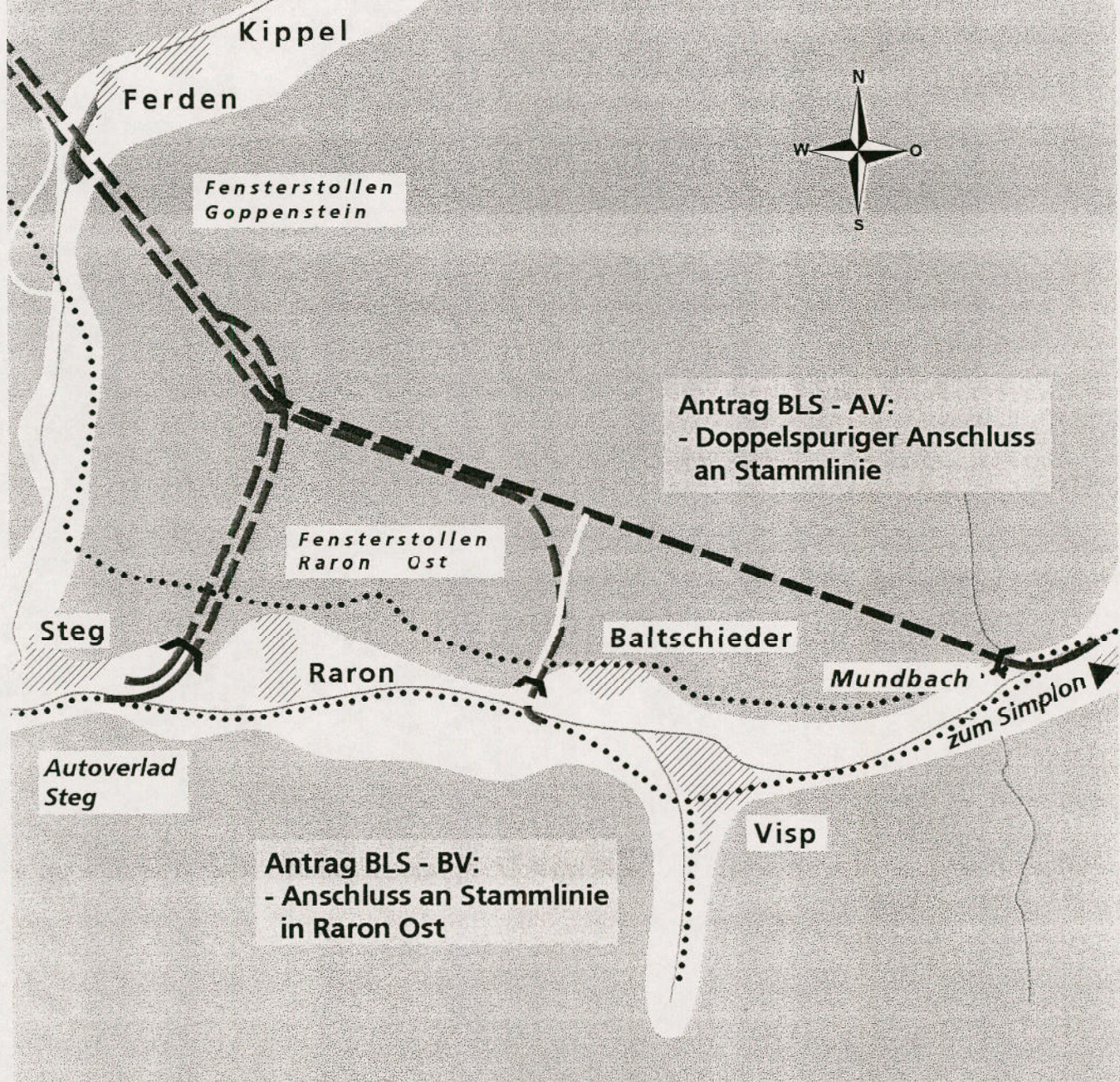
# ACHSE LÖTSCHBERG



## ABSCHNITT SÜD

-  Basisvariante (BV)
-  Alternativvariante (AV) bzw. Kantonsforderung
-  Stammlinie

0 1 2 km









## Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

### Beurteilung Technik / Betrieb

---

Die technischen / betrieblichen Aspekte gelten, sofern nicht speziell vermerkt für alle Szenarien.

#### **Standards**

Die geforderten technischen und betrieblichen Standards sowie die Sicherheitsanforderungen werden eingehalten und sind unabhängig von den untersuchten Etappierungsszenarien.

#### **Kosten**

Gemäss Bundesbeschluss sind für die Achse Gotthard 9'700 Mio und für die Achse Lötschberg 4'250 Mio Franken (Preisstand 1991, Projektierungsstand 1989) bewilligt. Gestützt auf die Berechnungen der Bahnen und das Ergebnis der Vernehmlassungen kann folgendes festgehalten werden:

- Die Kostenangaben entsprechen den wahrscheinlichsten, realen Kosten (Preisstand 1991, Projektierungsstand 1993) ohne Reserven und Bauzinsen mit einer Kostengenauigkeit von -10/+15 Prozent. Die weitergehenden Begehren der Kantone und Bundesämter sind geschätzt.
- Die beiden Basistunnel liegen im Kostenrahmen des Beschlusses.
- Auf den übrigen Strecken liegen die Basisvarianten im Kostenrahmen. Die Realisierung der Alternativvarianten und die Berücksichtigung weiterer Begehren würden diesen übersteigen.
- Für die neue Linie am Gotthard stellen die SBB einen Antrag, der den Kostenrahmen um 3 Prozent übersteigt. Die Alternativvariante übersteigt diesen um 11 Prozent, eine Maximalvariante könnte bei etwa +20 Prozent liegen. Im Sinne einer Verzichtplanung kann einzig auf die Verlegung der Stammlinie in Flüelen verzichtet werden. Alle übrigen Streckenelemente zwischen Arth-Goldau und Lugano sind zu bauen.
- Für die neue Linie am Lötschberg stellt die BLS zwei Anträge, wobei die Basisvariante den Kostenrahmen um 2 Prozent unter-, die Alternativvariante um 11 Prozent überschreitet. Eine Maximalvariante könnte bei etwa +19 Prozent liegen. Die Verlegung des Verladestandortes



Nord nach Frutigen und ein definitiver Anschluss Richtung Brig - Simplon im Raum Raron / Baltschieder sollen geprüft werden. Im Sinne der Verzichtplanung könnten der Niesenflankentunnel, die Umfahrung Frutigen und der Mundbachast ausgelassen werden. Damit wäre eine Unterschreitung des Kostenrahmens in der Grössenordnung von 700 bis 900 Millionen Franken denkbar, wobei für eine definitive Verlegung des Autoverlades von Heustrich nach Frutigen eine Beschlussesänderung notwendig würde.

Sollte sich der Bundesrat bei den Strecken ausserhalb der Basistunnel für Linienführungen entscheiden, die den bewilligten Gesamtkredit übersteigen, wären folgende Lösungen denkbar:

- Das Parlament stockt den Gesamtkredit auf, was betriebswirtschaftlich für die Bahnen problematisch wäre.
- Das Parlament bewilligt à fonds perdu-Beträge.
- Die Kantone beteiligen sich an den Kosten für schonendere Linienführungen, was deren Finanzkraft jedoch bald übersteigen dürfte.

#### **Bauzeiten / Termine / Risiken**

Ausgehend von einem Bundesratsentscheid in diesem Frühjahr wird die Inbetriebnahme der Lötschberg-Basislinie auf das Jahr 2004, jene der Gotthard-Basislinie auf das Jahr 2006 terminiert. Verschiedene Faktoren müssen erfüllt sein, um diese Termine zu gewährleisten. Massgebend sind die Fristen für die Plangenehmigungen, die rechtzeitige Freigabe der finanziellen Mittel, das Zutreffen der geologischen Prognosen und der Aufwand für die Inbetriebnahmen. Die Untersuchung der Voraussetzungen der einzelnen Faktoren zur Gewährleistung der Inbetriebnahmedaten hat ergeben, dass am Gotthard bei optimalen geologischen Verhältnissen eine Verkürzung um 1 Jahr realisiert werden könnte, respektive bei ungünstiger Geologie, Verzögerungen im Baubewilligungsverfahren, reduziertem Geldmittelfluss und Schwierigkeiten bei der Inbetriebnahme eine Verlängerung um 5 bis 8 Jahre resultieren kann. Am Lötschberg ist eine Verkürzung um 1/2 Jahr und eine Verlängerung um 3 bis 6 Jahre errechnet worden.

#### **Geologie / Bautechnik**

Die aus der Geologie resultierenden Baurisiken wurden in Bezug auf Termine und Kosten abgeschätzt. Aus den gewonnen Erkenntnissen wurde das Konzept für die Angriffsstellen und die Baumethoden entwickelt. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf eine möglichst kurze Bauzeit und tiefe Kosten gerichtet. Die geologischen Risiken werden am Lötschberg geringer eingeschätzt als am Gotthard.



## **Reisezeiten**

Die Reisezeit im Personenverkehr für die Strecke Basel - Milano beträgt heute rund 5¼ Stunden, unabhängig davon, ob die Strecke über den Gotthard oder Lötschberg - Simplon gewählt wird. Die AlpTransit-Neubaustrecken sowie die weiteren Ausbauten im Netz reduzieren die Reisezeit gegenüber heute über den Gotthard um 150 Minuten, jene über den Lötschberg - Simplon um ca. 120 Minuten. Für die Güterzüge beträgt die Reduktion auf der Gotthardstrecke ca. 1 Stunde, jene durch den Lötschberg-Basistunnel knapp 1/2 Stunde.

## **Betrieb gemäss Netz- und Verbundidee**

Die neue Eisenbahn-Alpentransversale muss sich bestmöglich in das bereits vorhandene und geplante europäische Hochleistungsschienennetz einfügen und gleichzeitig den eigenen schweizerischen Interessen dienen. Die Gotthardachse bildet das Rückgrat im AlpTransit-Konzept. Sie soll aber nicht wie ein Magnet allen Verkehr auf sich ziehen. Dementsprechend wird sie durch einen Basistunnel am Lötschberg ergänzt. Dadurch kann das bestehende Schienennetz als Zulaufstrecken für den Transitverkehr am besten genutzt werden. Die Lötschberglinie erfüllt drei Aufgaben. Erstens wird die Qualität und die Sicherheit der Transitinfrastruktur verbessert, zweitens wird BAHN 2000 vom und zum Wallis ergänzt und drittens bildet sie die Verbindung von zwei Nationalstrassen.

Für die Gotthardachse wird der Zimmerbergtunnel zusammen mit der Bahn 2000-Strecke Zürich - Thalwil als Zubringer gebaut. Er verkürzt die Reisezeit wesentlich.

Ein neuer Juradurchstich (2. Etappe BAHN 2000) ist notwendig für den Transitgüterverkehr via Südbahn zum Gotthard und via Bern zum Lötschberg. Er verlängert das französische und deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz in das schweizerische Mittelland (Zürich und Bern) und zu den neuen Basislinien und verkürzt die Reisezeiten von Basel nach Zürich, Luzern und Bern.

Das Szenario I erfüllt diese Netz- und Verbundidee innert angemessener Zeit. Mit Szenario II werden die angestrebte Verteilung der Verkehrsströme und die Uebernahme der zusätzlichen Funktionen der Lötschbergachse um 11 - 12 Jahre verzögert, respektive bei Szenario IV nicht erfüllt. Szenario III verzögert die Inbetriebnahme des Rückgrates des Transitverkehrs um 9 - 10 Jahre.







# Mont Cenis / Brenner - Stand der Planungen

Auskunft gemäss Märki, SBB

## Mont Cenis

Der Mont Cenis wird von Italien und Frankreich forciert.

Es ist eine spezielle, übernationale Rechtsgemeinschaft "Groupement européen d'intérêt économique" gegründet worden. Diese Gesellschaft hat Kredit für die nächste Planungsstufen von Italien zugesagt bekommen, Frankreich wird seine Zusage in den nächsten Tagen geben.

Planungsstand: Die nächste Planungsstufe ist das "Vorprojekt". In unseren Begriffen entspricht das einem Stand zwischen Vor- und Bauprojekt.

Man muss damit rechnen, dass sie ihr "Vorprojekt" abgeben, wenn wir das NEAT-Auflageprojekt abgeschlossen haben.

Es herrschen allgemein kürzere Entscheidungsfristen, es ist somit technisch (über die politische Komponente lassen sich keine Aussagen machen) möglich, dass der Baubeginn am Mont Cenis gleichzeitig mit demjenigen der NEAT anfällt.

## Brenner

Am Brenner herrscht eine "Denkpause".

Wann wieder aufgestartet wird, ist unklar.

Der Bearbeitungsstand ist auf Stufe "Machbarkeitsstudie", was unserer Feinevaluation entspricht.

Der nächste Schritt wären die Einleitung eines Vorprojektes.

Bei Vollstart jetzt, wären sie gegenüber der NEAT drei Jahre hintendrein.

Es ist keine Finanzierung zugesichert.







# Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

## Verkehrsprognosen

---

- Prognose Güterverkehr
- Studie Graf
- Personenverkehr

Wurde Ihnen am 6./7. Februar 1995 bereits zugestellt.







## Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

## Kapazitäten

Entwicklungspotential des alpenquerenden Transit-Verkehrs unter der Annahme des Kürzest-Weg-Kriteriums, in Mio Nettotonnen

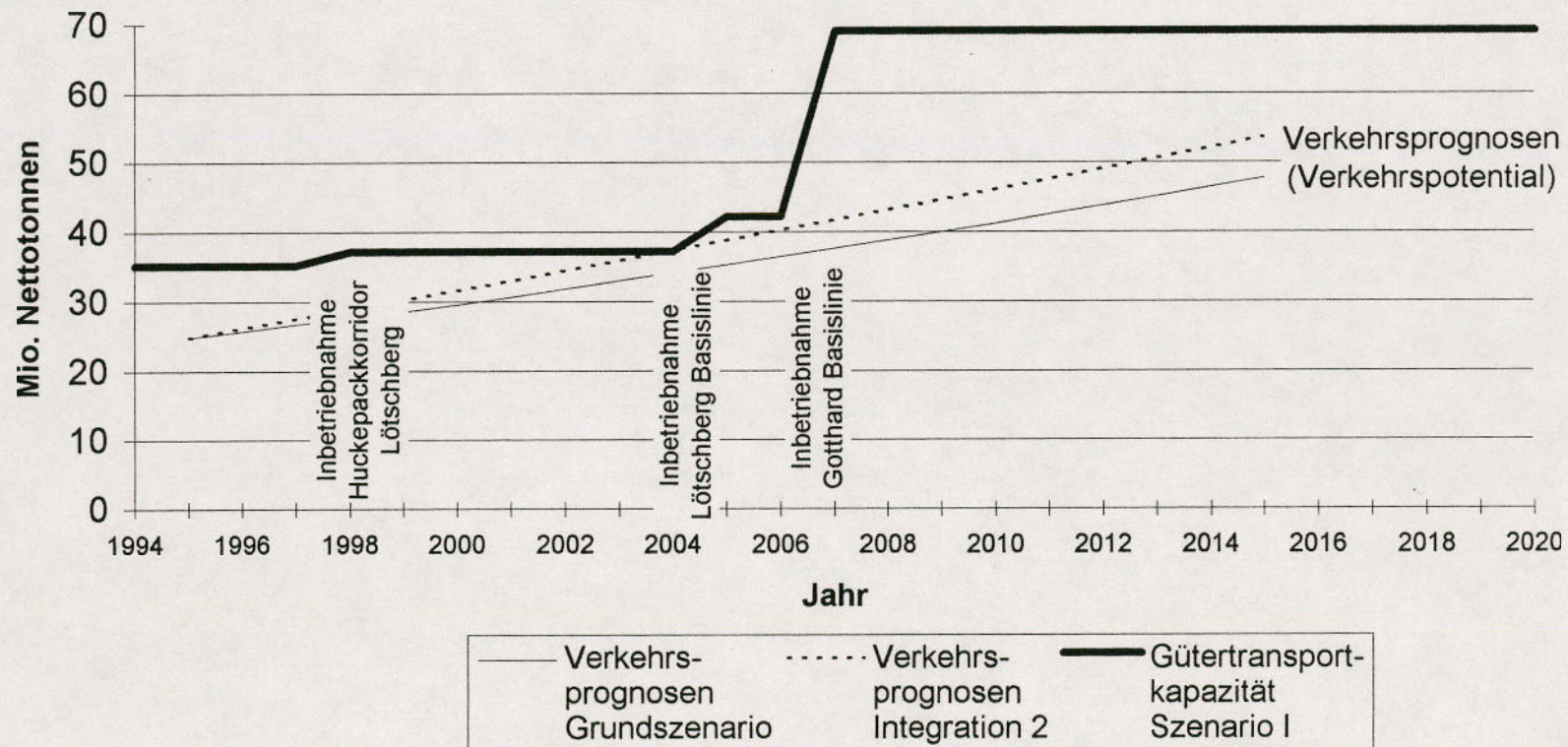
	Verkehrspotential gem. Prof. Graf *		Kapazitäten nach Szenarien			
	Grund- szenario	Integra- tion 2	I	II	III	IV
1995	24,8	24,8	35	35	35	35
2000	29,5	31,6	37	37	37	37
2005	35,3	38,8	42	37	42	37
2010	41,2	46,1	69	64	42	64
2015	47,8	53,7	69	69	69	64

\* Nur Transitverkehr



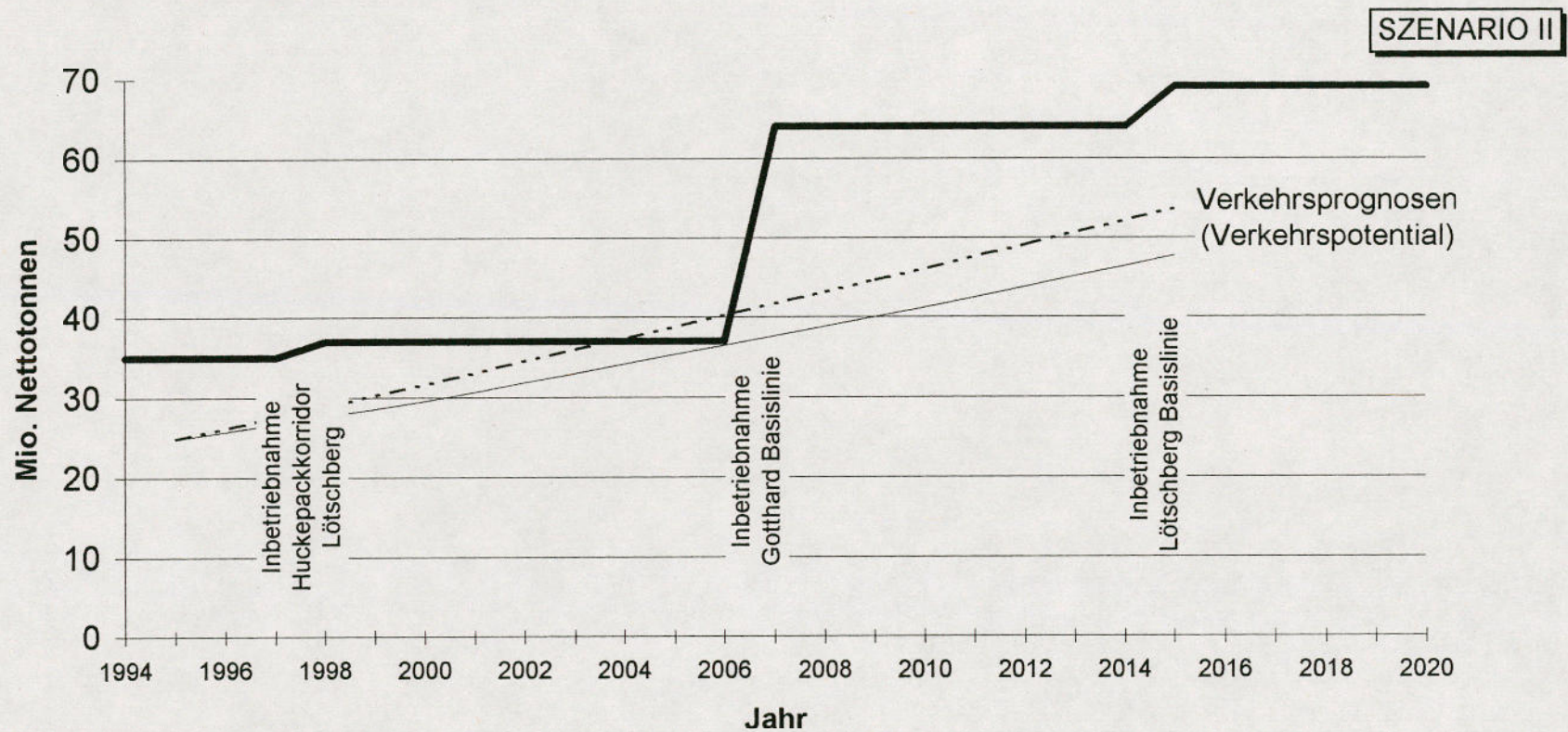
## Vergleich des Verkehrspotentials der NEAT mit den Gütertransportkapazitäten der NEAT

SZENARIO I



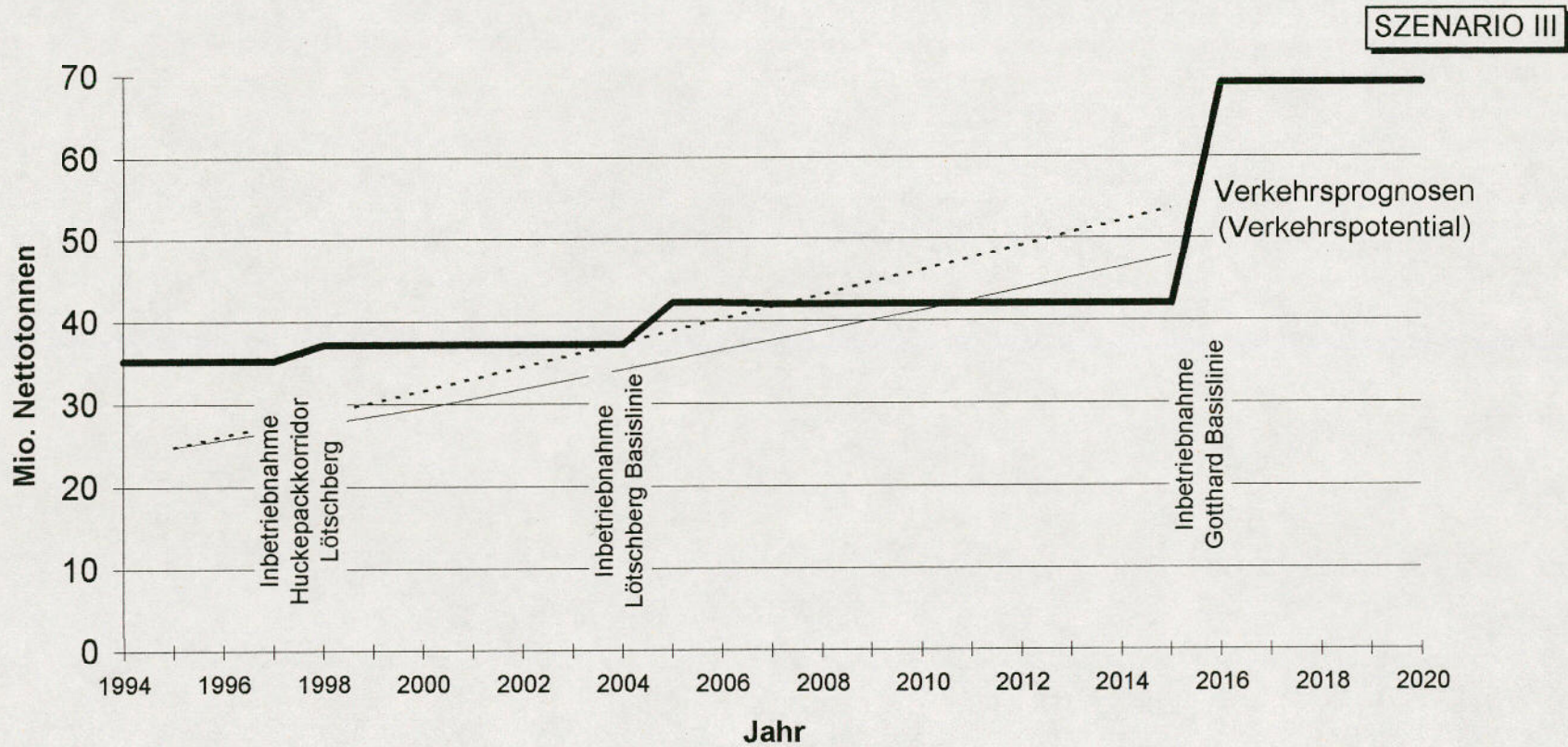


## Vergleich des Verkehrspotentials der NEAT mit den Gütertransportkapazitäten der NEAT



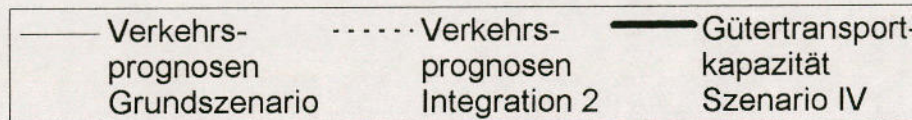
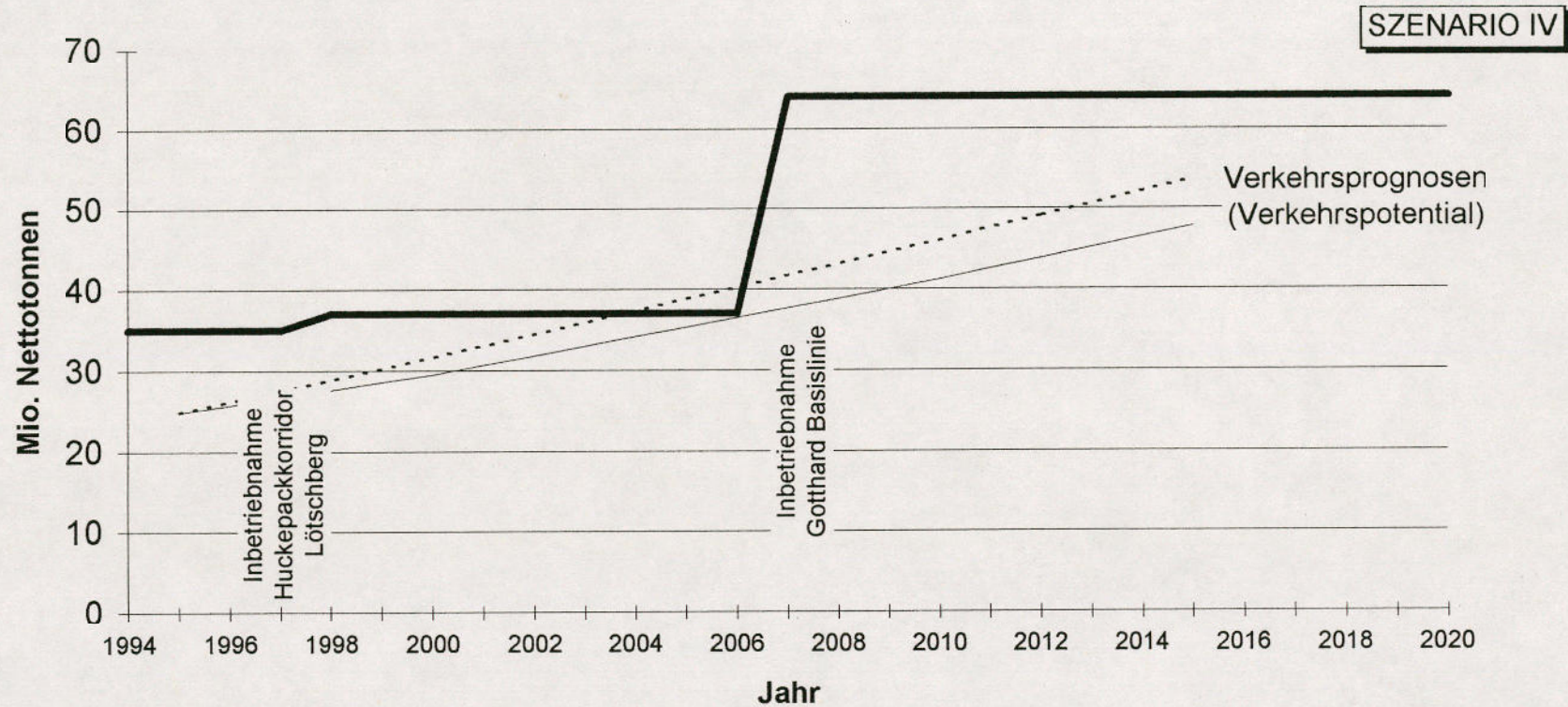


## Vergleich des Verkehrspotentials der NEAT mit den Gütertransportkapazitäten der NEAT





## Vergleich des Verkehrspotentials der NEAT mit den Gütertransportkapazitäten der NEAT









Beilage

# Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

Bericht Coopers & Lybrand

---

Wurde Ihnen am 6./7. Februar 1995 bereits zugestellt.







## Kostenübersicht Vorprojektvarianten und Anträge [Mio Fr.]

### Achse Gotthard

		Basisvariante				Alternativvariante			
		Vorprojekt		Antrag SBB		Vorprojekt		Maximalvariante <sup>1</sup>	
Nord	Rigi	589		668		851		1'000	
	Axen	868	2'038	668	1'935	954	2'549	1'140	3'012
	Uri	581		599		744		872	
Mitte	Ausbau RhB / FO	120	5'378	120	5'378	120	5'378	120	5'378
	Gotthard - Basistunnel	5'258		5'258		5'258		5'258	
Süd	Riviera	712		712		896		995	
	Bellinzona	800	2'287	882	2'657	819	2'835	925	3'250
	Ceneri	775		1'063		1'120		1'330	
		9'703		9'970		10'762		11'640	
9'700 Mio Fr. $\hat{=}$ 100 %		100 %		103 %		111 %		120 %	

### Achse Lötschberg

		Basisvariante		Alternativvariante							
		Vorprojekt	Antrag I BLS	Vorprojekt	Antrag II BLS	Maximalvariante <sup>1</sup>					
Nord	Autoverlad Heustrich Zufahrtstrecke Nord Heustrich bis Portal Tellenburg	637	637	1'014	852	998					
Mitte	Basistunnel Frutigen - Steg	2'926	3'320	2'926	3'660	2'866	3'787				
	Tunnelast Richtung Brig - Simplon	394		734		721	921				
Süd	Autoverlad und Werkstätte Steg Anschluss Mittelwallis Anschluss Richtung Brig - Simplon	259	259	261	261	261					
		4'216		4'150		4'935		4'700		5'046	
4'250 Mio Fr. $\hat{=}$ 100 %		99 %		98 %		116 %		111 %		119 %	

Preisstand 1991  
Projektierungsstand Vorprojekt 93 / 94  
ohne Teuerung, ohne Bauzinsen

Die Kostenschätzungen berücksichtigen einen integralen Bau der jeweiligen Achse. Eine zeitliche Staffelung und/oder eine Teilrealisierung würden höhere Kosten ergeben.

<sup>1</sup> Die Maximalvariante beinhaltet die Begehren der Kantone und Bundesämter. Die Beträge basieren auf Schätzungen und sind nicht vergleichbar mit den Vorprojektzahlen und den Anträgen der Bahnen.



## Kostenübersicht Vorprojektvarianten und Anträge [Mio Fr.]

### Achse Gotthard

		Basisvariante				Alternativvariante			
		Vorprojekt		Antrag SBB		Vorprojekt		Maximalvariante <sup>1</sup>	
Nord	Rigi	589	2'038	668	1'935	851	2'549	1'000	3'012
	Axen	868		668		954		1'140	
	Uri	581		599		744		872	
Mitte	Ausbau RhB / FO	120	5'378	120	5'378	120	5'378	120	5'378
	Gotthard - Basistunnel	5'258		5'258		5'258		5'258	
Süd	Riviera	712	2'287	712	2'657	896	2'835	995	3'250
	Bellinzona	800		882		819		925	
	Ceneri	775		1'063		1'120		1'330	
		9'703		9'970		10'762		11'640	
9'700 Mio Fr. $\hat{=}$ 100 %		100 %		103 %		111 %		120 %	

### Achse Lötschberg

		Basisvariante				Alternativvariante				
		Vorprojekt		Antrag I BLS		Vorprojekt		Antrag II BLS		Maximalvariante <sup>1</sup>
Nord	Autoverlad Heustrich Zufahrtstrecke Nord Heustrich bis Portal Tellenburg	637		637		1'014		852		998
Mitte	Basistunnel Frutigen - Steg	2'926	3'320	2'866	3'254	2'926	3'660	2'866	3'587	2'866
	Tunnelast Richtung Brig - Simplon	394		388		734		721		921
Süd	Autoverlad und Werkstätte Steg Anschluss Mittelwallis Anschluss Richtung Brig - Simplon	259		259		261		261		261
		4'216		4'150		4'935		4'700		5'046
4'250 Mio Fr. $\hat{=}$ 100 %		99 %		98 %		116 %		111 %		119 %

Preisstand 1991  
Projektierungsstand Vorprojekt 93 / 94  
ohne Teuerung, ohne Bauzinsen

Die Kostenschätzungen berücksichtigen einen integralen Bau der jeweiligen Achse. Eine zeitliche Staffelung und/oder eine Teilrealisierung würden höhere Kosten ergeben.

<sup>1</sup> Die Maximalvariante beinhaltet die Begehren der Kantone und Bundesämter. Die Beträge basieren auf Schätzungen und sind nicht vergleichbar mit den Vorprojektzahlen und den Anträgen der Bahnen.







# Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

## Finanzierung

---

Die Finanzierung der NEAT ist im Kapitel 24 (insb. Kapitel 243 Finanzierungsmodalitäten) der NEAT-Botschaft<sup>1</sup> dargelegt. Die Bestimmungen zur NEAT-Finanzierung finden sich im Alpentransit-Beschluss<sup>2</sup>, Abschnitt 4, sowie im Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale<sup>3</sup>.

Die benötigten Mittel (14,9 Milliarden Franken, davon 14 Milliarden zu Preisen von 1991 und 850 Mio für den Anschluss der Ostschweiz zu Preisen von 1990) werden durch die eidg. Räte gesamthaft festgelegt und von ihnen in Kredittranchen bewilligt. Mit der Vorprojektgenehmigung durch den Bundesrat wird die zweite Kredittranche für die ersten Bauarbeiten fällig.

Die Mittel für den Bau der NEAT werden zu rund drei Vierteln durch den Bund auf dem Kapitalmarkt aufgenommen, der Rest stammt aus der Treibstoffzollkasse. Die Treibstoffzollmittel werden mit dem Autoverlad durch den Lötschberg sowie mit der Entlastung der Strasse durch den kombinierten Verkehr begründet. Der Bundesrat entscheidet über die Aufteilung der Treibstoffzollmittel auf die einzelnen Objekte<sup>4</sup>. Die Anleihen auf dem Kapitalmarkt werden der Kapitalrechnung belastet, die Treibstoffzollmittel, die allgemeinen Haushaltsmittel für die BLS und SOB/BT wie auch die Zinsen für die Anleihegläubiger werden über die Finanzrechnung abgewickelt.

Die benötigten Mittel werden den Bahnen als Baukredite zum Selbstkostenzinssatz des Bundes (dieser beträgt 2%) zur Verfügung gestellt. Indem er auf eine Risikoprämie verzichtet, nimmt der Bund das Kreditrisiko auf sich. Als hervorragender Schuldner auf dem Kapitalmarkt kann der Bund die Anleihen zu sehr günstigen Konditionen aufnehmen und mit der Verzinsung zu Selbstkosten den Bahnen Vorzugskonditionen gewähren.

Die während der Bauphase bei den Bahnen anfallenden Bauzinsen werden kapitalisiert, d.h. dem Kredit zugeschlagen. Dadurch werden die Bahnen nicht mit Zinszahlungen belastet, solange sie noch keine Erträge erwirtschaften können. Nach Abschluss betriebsfähiger Bautappen werden die zusammengefassten Teilkredite jeweils zu verzinslichen und gemäss Botschaft innerhalb von 60 Jahren rückzahlbaren Darlehen konsolidiert.

Der Bund kann die Mittel auf dem Kapitalmarkt aufnehmen, weil die NEAT aus heutiger Sicht betriebswirtschaftlich rentabel ist und somit die Bahnen die Darlehen samt aufgelaufenen Zinsen aus den Verkehrserträgen zurückzahlen können. Wäre dies nicht der Fall, müsste der Bund einen Teil der Mittel à fonds perdu aufbringen, d.h. als Bürge für den nicht rückzahlbaren Teil der Mittel aufkommen.

- 
1. BBl 1990 II 1075
  2. BBl 1991 III 1597
  3. BBl 1993 I 136
  4. Art. 3 Abs. 2 des BB über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale, BBl 1993 I 136



Während den ersten Betriebsjahren der NEAT wird die Schuld der Bahnen weiter anwachsen, da die Verkehrserträge noch nicht ausreichen, um die Zinsen vollständig zu bezahlen. Mit zunehmendem Verkehr werden die Erträge der Bahnen steigen und sie werden beginnen können, die Schuld abzuzahlen. Dabei tritt die maximale Belastung der Finanzrechnung mit NEAT-Zinszahlungen zu folgenden Zeitpunkten in der angegebenen Höhe (zu Preisen von 1991) ein:

Ausbauszenarien (Basisvarianten)	Jahr	max. Jahresbelastung (Mio. Fr.)	Amortisation (Jahr)
Integraler Bau NEAT	2014	275	2079
Zuerst Gotthard, dann Lötschberg	2016	265	2075
Zuerst Lötschberg, dann Gotthard	2023	275	2088
Bau nur Gotthard integral	2011	220	2073

Die Belastung der Finanzrechnung wird - ausgedrückt zu Preisen von 1991 - bis zum angegebenen Jahr ansteigen, danach werden die Bahnen aus ihren Erträgen einen immer grösseren Anteil der Zinsschuld bezahlen können, bis in den angegebenen Jahren die Schuld gänzlich zurückbezahlt sein wird.



# NEAT

Maximale Belastung der Finanzrechnung  
(zu Preisen von 1991)

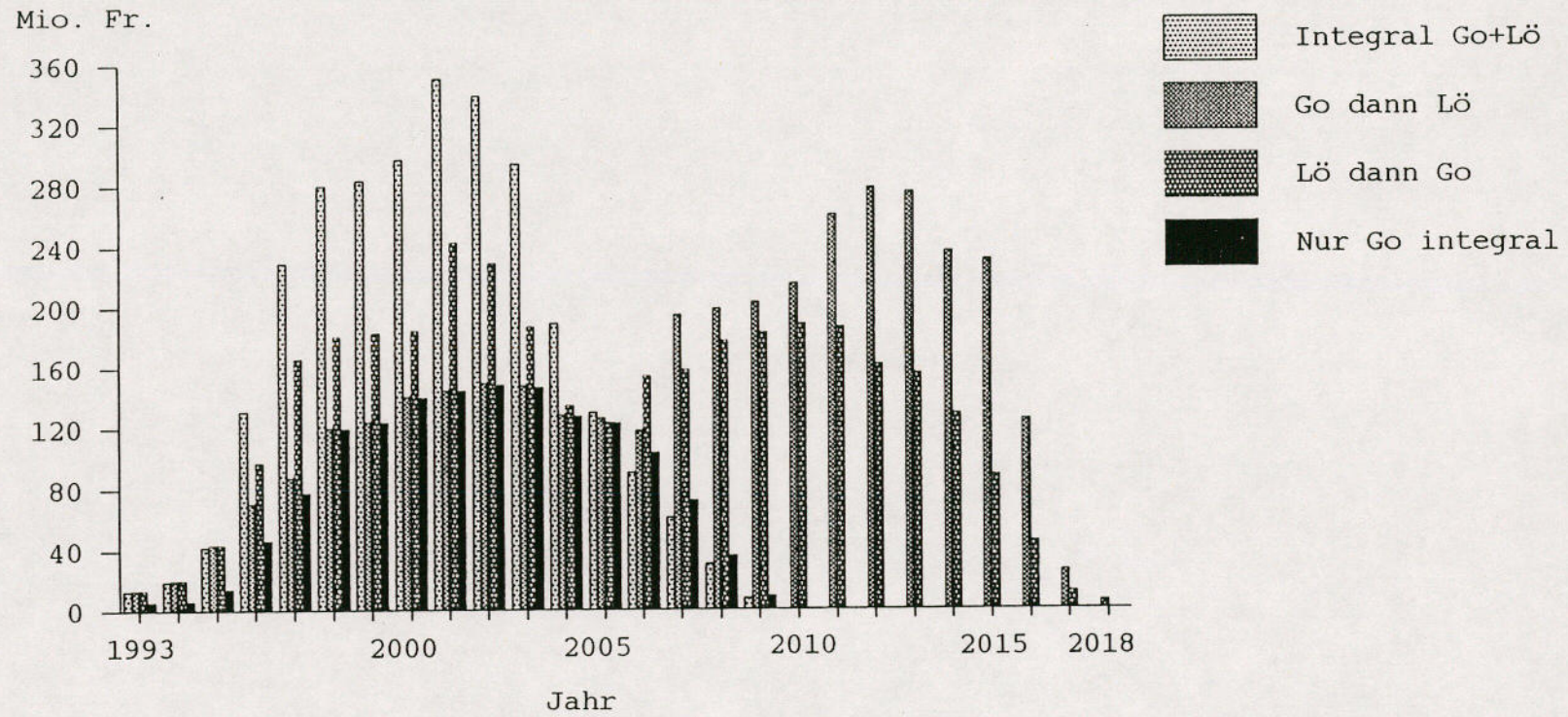
Ausbauszenarien	Jahr	Belastung (Mio. Fr.)	Amortisation (Jahr)
Integraler Bau NEAT	2014	275	2079
Zuerst Gotthard, dann Lötschberg	2016	265	2075
Zuerst Lötschberg, dann Gotthard	2023	275	2088
Bau nur Gotthard integral	2011	220	2073

Die Schuld der Bahnen steigt bis zum angegebenen Jahr und Betrag an und nimmt danach kontinuierlich ab bis zum Jahr der vollständigen Amortisation.



# NEAT

Belastung der Treibstoffzollkasse, nominal









## Aussprachepapier Bundesrat: NEAT-Vorprojektentscheid

### Entscheide des Bundesrates (Bundesratsbeschlüsse) im Falle des Szenario I

---

- 1995      Genehmigung der Vorprojekte für die beiden Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg
- 1995      Verabschiedung der Botschaft für die zweite Kredittranche, umfassend je einen Verpflichtungskredit für die beiden Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg.
- 1995      Verabschiedung der "Botschaft über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch Zubringerstrassen zu den NEAT-Autoverladestationen am Lötschberg".
- 1996      Genehmigung der Vorprojekte für die übrigen Strecken der neuen Basislinien am Gotthard und am Lötschberg.
- 1996      Verabschiedung der Botschaft für die dritte Kredittranche, umfassend je einen Verpflichtungskredit für die übrigen Strecken am Gotthard und am Lötschberg.
- 1997      Genehmigung der Vorprojekte für die Zimmerberg- / Hirzellinie.

### Entscheide des Parlamentes (Bundesbeschlüsse)

- 1995      Genehmigung der zweiten Kredittranche (Basistunnel Gotthard und Lötschberg).
- 1995      Genehmigung der "Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch Zubringerstrassen zu den NEAT-Autoverladestationen am Lötschberg".
- 1996      Genehmigung der dritten Kredittranche (übrige Strecken).

### Bemerkungen

Mit Beschluss vom 1. Oktober 1991 wurden drei Verpflichtungskredite von insgesamt 800 Mio Franken bewilligt (Preisstand 1991, Projektierungsstand 1989; 500 Mio Franken für die Projektbereinigung und Bauvorbereitung am Gotthard und 250 Mio Franken am Lötschberg sowie 50 Mio Franken für die Planung Verbindung Ostschweiz mit der Gotthardlinie).

Mit Beschluss vom 26. September 1991 wurde ein Verpflichtungskredit von 850 Mio Franken (Preis- und Projektierungsstand 1990) für die Integration der Ostschweiz bewilligt.

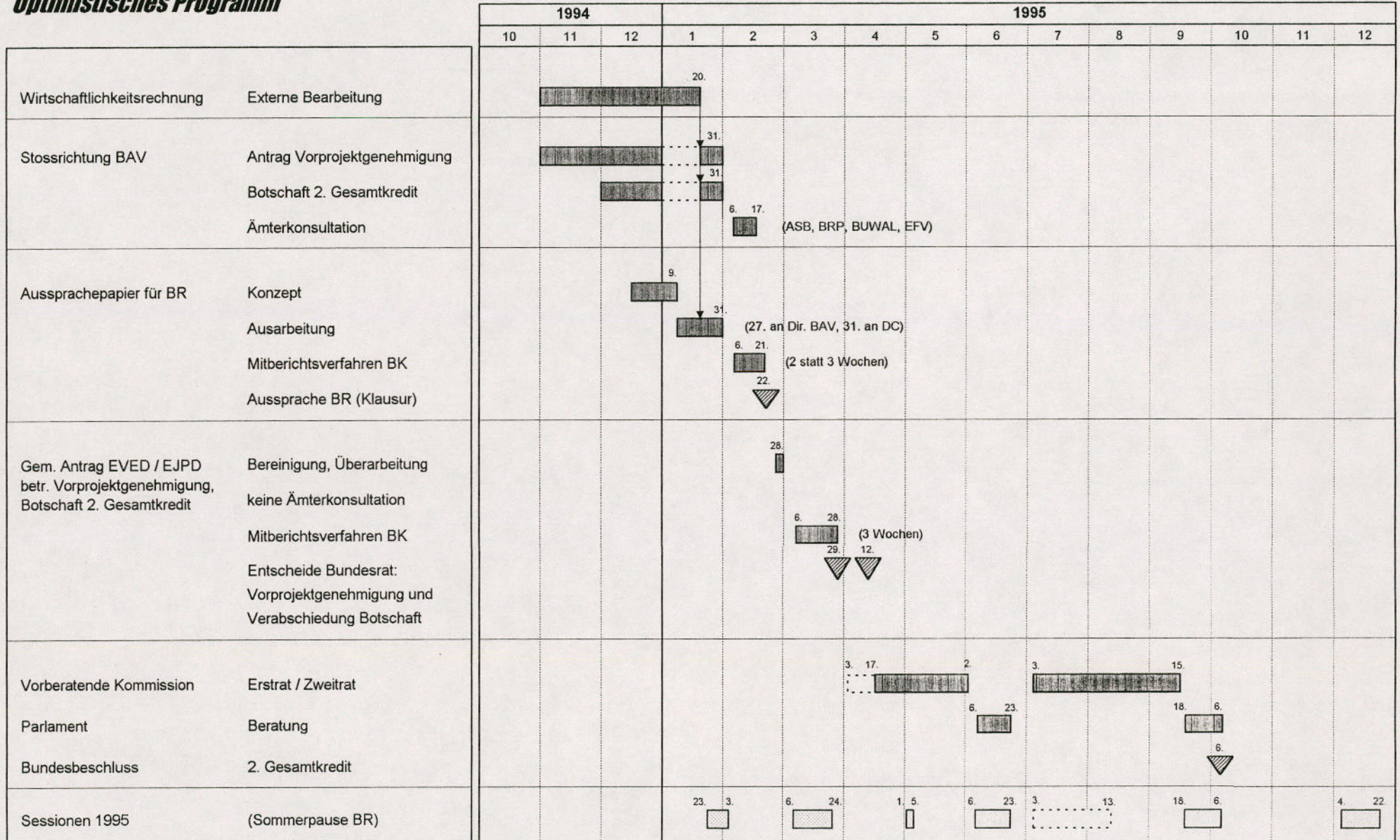
Am Gotthard sind heute somit 500 von 9'700 Mio, am Lötschberg 250 von 4'250 Mio Franken bewilligt. Für die Integration Ostschweiz sind alle Mittel (d.h. 50 und 850 Mio Franken) bewilligt.



**Variante 1**
  
**Optimistisches Programm**

**AlpTransit: Entscheid Vorprojekt  
 und Bewilligung 2. Gesamtkredit**

Annahme:  
 Antrag entspricht der Stossrichtung BAV,  
 1 Klausursitzung, keine zusätzliche Ämterkonsultation









# Leitschema des transeuropäischen Eisenbahnnetzes (Horizont 2010)

Beiliegende Graphik zeigt einen **erwünschten** Zustand des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes für das Jahr 2010 (rote Linien). Es wäre jedoch falsch, davon auszugehen, dass alle in der Übersichtskarte eingetragenen Linien bis zum Jahre 2010 auch realisiert sein oder in Angriff genommen werden. Linien, welche aufgrund des vorderhand fehlenden Marktpotentials keine genügende Rentabilität aufweisen und auch nicht aus gesamtwirtschaftlichen oder politischen Gründen vordringlich sind, dürften auf unbestimmte Zeit zurückgestellt werden.

## Zu erwartende Investitionen in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

### Frankreich

#### 1. Bestehendes Hochgeschwindigkeitsnetz

TGV Paris Sud-Est	Paris - Lyon - Valence inkl. Anschluss Agglomeration und Flughafen Lyon
TGV Atlantique	Paris - Le Mans / Tours
TGV Nord	Paris - Lille - Calais (mit Verlängerung durch den Ärmelkanaltunnel nach Grossbritannien)
Interconnexion Est	Verbindung des TGV Sud-Est mit dem TGV Atlantique östlich von Paris (Ile-de-France)

#### 2. Künftiges Hochgeschwindigkeitsnetz

Basis für das künftige HGV-Netz von Frankreich ist das "schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse" aus dem Jahre 1991. In ihm wird ein künftiges TGV-Netz im "Endzustand" dargestellt, ohne den Zeitpunkt der Realisierung der einzelnen Linien aufzuzeigen.

Im folgenden werden die Kosten derjenigen Linien aufgezählt (Preisbasis 1989 <sup>1</sup>), welche eine realistische Chance haben, bis 2010 realisiert zu werden.

---

1. 100 FF = 24,5 SFr.



TGV Est	Paris - Strasbourg	6,9 Mrd. SFr.
TGV Provence - Côte d'Azur	Valence - Avignon - Marseille/Côte d'Azur	4,9 Mrd. SFr.
Liaison Transalpine	Lyon - Mont Cenis - Turin	6,6 Mrd. SFr. <sup>2</sup>
TGV Lanquedoc - Rousillon	Avignon - Montpellier - Perpignan	4,4 Mrd. SFr.
TGV Rhin-Rhône	Mulhouse - Belfort - Dijon/Mâcon	5,4 Mrd. SFr.
TGV Aquitaine	Tours - Bordeaux - Dax	4,2 Mrd. SFr.
TGV Bretagne	Le Mans - Rennes	1,6 Mrd. SFr.
<b>Summe</b>		<b>34,0 Mrd. SFr.</b>

## Deutschland

### 1. Bestehendes Hochgeschwindigkeitsnetz <sup>3</sup>

Hamburg - Hannover - Fulda - Würzburg

Frankfurt - Mannheim - Graben-Neudorf - Stuttgart

Hamburg - Bremen - Münster

Braunschweig - Hannover - Dortmund

Duisburg - Köln

München - Augsburg

### 2. Künftiges Hochgeschwindigkeitsnetz

Basis für den Ausbau der Verkehrswege in Deutschland ist der Bundesverkehrswegeplan, welcher in einem Fünfjahresrhythmus erneuert wird. Der neueste Plan datiert aus dem Jahre 1992. Er weist alle Neu- und Ausbauprojekte der Schiene, Strasse und Wasserwege bis zum Jahr 2010 auf und geht im Bereich Schiene über das Hochgeschwindigkeitsnetz hinaus.

Der Bundesverkehrswegeplan unterscheidet zwischen "vordringlichem Bedarf" und "weiterem Bedarf". Erfahrungsgemäss haben nur die Projekte des vordringlichen Bedarfs eine reelle Chance, innerhalb der Laufzeit des Planes, d.h. bis zum Jahr 2010, verwirklicht zu werden. Damit ein Projekt zum vordringlichen Bedarf gezählt wird, muss es entweder als politisch unverzichtbar ("indisponibel") eingestuft werden oder der volkswirtschaftliche Nutzen des Projektes (monetäre Bewertung der gesamtwirtschaftlichen, ökologischen, städtebaulichen und "weiterer" Vorteile) muss die Kosten um das Dreifache übersteigen. Da dadurch eine betriebswirtschaftliche

---

2. Anteil Frankreich. Gesamtkosten = 8,5 Mrd. SFr. (Preisbasis 1989).

3. ABS = Ausbaustrecke; NBS = Neubaustrecke



Rentabilität noch nicht gewährleistet ist, dürften auch die als vordringlich eingestuften Projekte nicht in der Gesamtheit bis zum Jahr 2010 realisiert werden. Dies entspricht auch der Erfahrung.

Folgende Investitionen in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz werden im Bundesverkehrswegeplan als vordringlich bezeichnet (Preisbasis 1991) <sup>4</sup>:

Berlin - Hannover	3,5 Mrd. SFr.
Nürnberg - München	2,5 Mrd. SFr.
Duisburg - Dortmund	0,1 Mrd. SFr.
(Mannheim -) Graben-Neudorf - Karlsruhe - Appenweier - Freiburg - Müllheim	4,7 Mrd. SFr.
Fulda - Frankfurt	0,3 Mrd. SFr.
Aachen - Köln - Frankfurt	5,3 Mrd. SFr.
Stuttgart - Augsburg	3,9 Mrd. SFr.
München - Mühldorf - Salzburg	0,9 Mrd. SFr.
Saarbrücken - Mannheim	0,6 Mrd. SFr.
Duisburg - Niederlande	0,9 Mrd. SFr.
Berlin - Halle - Erfurt - Fulda/Nürnberg	17,5 Mrd. SFr.
Hamm - Kassel - Halle - Leipzig - Dresden	3,3 Mrd. SFr.
Berlin - Dresden	0,3 Mrd. SFr.
Hamburg - Büchen - Berlin	3,3 Mrd. SFr.
Stuttgart - Nürnberg - Plauen - Leipzig/Dresden	1,2 Mrd. SFr.
<b>Summe</b>	<b>48,3 Mrd. SFr.</b>
 Ansatz für Länderübergreifende Projekte	 6,7 Mrd. SFr.

### Österreich

In Österreich stehen drei Hochgeschwindigkeitsverbindungen zur Diskussion:

Wien - Linz - Salzburg

Wien - Semmering - Steiermark

Kufstein - Innsbruck - Brenner-Basistunnel

Bis zum Jahre 2010 dürften die sich aus Ausbau- und Neubaustrecken zusammensetzende Verbindung Wien - Salzburg sowie der Semmering-Basistunnel in Betrieb sein.

---

4. Umrechnungskurs: 100 DM = 84 SFr.



Für die Brenner-Basislinie ist noch kein Bauprogramm abzusehen. Es werden folgende Kosten prognostiziert (Preisbasis 1992) <sup>5</sup>:

München - Innsbruck (inklusive Anteil Deutschland)	4,7 Mrd. SFr.
Innsbruck - Fortezza <sup>6</sup>	7,4 Mrd. SFr.
<b>Summe</b>	<b>12,1 Mrd. SFr.</b>

### Belgien / Niederlande / Grossbritannien

Für die im transeuropäischen Verkehrsnetz aufgeführte Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris - Lille - London / Brüssel - Köln / Amsterdam <sup>7</sup> wurden bislang die Machbarkeitsstudien abgeschlossen. Die Infrastrukturkosten verteilen sich auf die beteiligten Länder wie folgt <sup>8</sup>:

Anteil Belgien	4,0 Mrd. SFr.
Anteil Niederlande	3,4 Mrd. SFr.
Anteil Grossbritannien	6,2 Mrd. SFr.

Die Niederlande werden des weitern die Neubaustrecke Köln - Arnheim in ihr HGV-Netz einbinden.

Eine Weiterführung des Hochgeschwindigkeitsnetzes nach Schottland ist vor dem Jahre 2010 wenig wahrscheinlich.

### Irland / Nordirland

Die internationale Hochgeschwindigkeitsstrecke Belfast - Dublin - Cork dürfte vor dem Jahre 2010 kaum in Angriff genommen werden.

### Spanien / Portugal

Auf der iberischen Halbinsel besitzen die beiden Linien Madrid - Barcelona - Perpignan und Madrid - Baskenland - Dax die grössten Realisierungschancen. Sie dürften jedoch nicht vor Erstellung der französischen Anschlussstrecken in Angriff genommen werden. Bislang existieren erst Studien. Kostenschätzungen für die Achse Madrid - Barcelona - Perpignan gehen von 10,9 Mrd. SFr. aus.

5. 100 ATS = 12 SFr.

6. Zufahrt Süd siehe unter Italien

7. Offizielle Bezeichnung: PBKAL Paris - Brüssel - Köln - Amsterdam - London

8. 1 ECU = 1,60 SFr.



## Italien

Bereits heute verkehren auf der Strecke Florenz - Rom Züge mit Geschwindigkeiten von 250 km/h. Mit neuem Rollmaterial soll in Zukunft die maximale Geschwindigkeit auf 300 km/h erhöht werden.

Italien hat beschlossen, diese Neubaustrecke im Norden nach Mailand und im Süden nach Neapel zu verlängern. Ebenfalls prioritär ist die Neubaustrecke Mailand - Turin - Mont-Cenis. Über den Zeitplan für die Neubaustrecke Verona - Bozen - Fortezza sowie über deren Integration ins italienische Hochgeschwindigkeits-Netz bestehen demgegenüber noch keine konkreten Vorstellungen. Bisherige Studien gehen für die Brenner-Südzufahrt von Investitionen im Umfang von 8,2 Mrd. SFr. aus.

In der italienischen Langfristplanung figurieren auch Schnellfahrtstrecken von Mailand zur Schweizer Grenze (NEAT). Die weiteren Linien dürften vor dem Jahr 2010 keine Realisierungschance haben.

## Griechenland

Griechenland ist zur Zeit daran, seine konventionellen Linien leistungsfähiger zu gestalten. Der Bau von Hochgeschwindigkeitslinien dürfte während langer Zeit nicht zur Diskussion stehen.



# Schéma directeur du réseau ferroviaire transeuropéen (Horizon 2010)

Le graphique ci-joint montre l'état **souhaité** du réseau européen des chemins de fer européens pour l'an 2010 (lignes rouges). Il serait toutefois erroné de partir du principe que toutes les lignes figurant dans la carte synoptique seront réalisées ou mises en chantier d'ici 2010. Quant à celles qui ne sont pas suffisamment rentables en raison du marché potentiel actuel ou qui ne sont pas urgentes pour des raisons macro-économiques ou politiques, leur construction devrait être différée jusqu'à nouvel avis.

## Investissements probables dans le réseau européen des chemins de fer à grande vitesse

### France

#### 1. Réseau actuel des chemins de fer à grande vitesse

TGV Paris Sud-Est	Paris - Lyon - Valence, y compris raccordement de l'agglomération et de l'aéroport de Lyon
TGV Atlantique	Paris - Le Mans / Tours
TGV Nord	Paris - Lille - Calais (avec prolongement vers la Grande-Bretagne par le tunnel sous la Manche)
Interconnexion Est	Liaison du TGV Sud-Est avec le TGV Atlantique à l'est de Paris (Ile-de-France)

#### 2. Futur réseau des chemins de fer à grande vitesse

Le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, de 1991, sert de base au futur réseau des TGV français. Il présente ce dernier en son "état final", sans indiquer la date de réalisation des différentes lignes.

Les coûts des lignes (prix de 1989 <sup>1</sup>, en milliards de Fr. s.) vraisemblablement réalisées d'ici 2010 sont énumérés ci-après.

---

1. 100 FF = 24,50 Fr. s.



TGV Est	Paris - Strasbourg	6,9
TGV Provence - Côte d'Azur	Valence - Avignon - Marseille/Côte d'Azur	4,9
Liaison Transalpine	Lyon - Mont-Cenis - Turin	6,6 <sup>2</sup>
TGV Lanquedoc - Rousillon	Avignon - Montpellier - Perpignan	4,4 .
TGV Rhin-Rhône	Mulhouse - Belfort - Dijon/Mâcon	5,4
TGV Aquitaine	Tours - Bordeaux - Dax	4,2 .
TGV Bretagne	Le Mans - Rennes	1,6
<b>Total</b>		<b>34,0</b>

## Allemagne

### 1. Réseau actuel des chemins de fer à grande vitesse <sup>3</sup>

Hambourg - Hanovre - Fulda - Würzburg

Frankfort - Mannheim - Graben-Neudorf - Stuttgart

Hambourg - Brême - Münster

Braunschweig - Hanovre - Dortmund

Duisburg - Cologne

Munich - Augsburg

### 2. Futur réseau des chemins de fer à grande vitesse

Le plan fédéral des voies de communication, renouvelé tous les cinq ans, sert de base à l'extension des voies de communication en Allemagne. Le dernier plan date de 1992. Il présente tous les nouveaux tronçons et tous les tronçons améliorés du rail, de la route et des voies navigables d'ici à 2010. Dans le domaine ferroviaire, il va au-delà du réseau à grande vitesse.

Ce plan distingue les "besoins urgents" des "autres besoins". Comme le montre l'expérience, seuls les projets de la première catégorie ont réellement une chance d'être réalisés pendant la durée du plan, c'est-à-dire avant 2010. Afin qu'un projet soit considéré urgent, il faut qu'il soit indispensable sur le plan politique ou que ses avantages macro-économiques (évaluation monétaire des avantages macro-économiques, écologiques, urbanistiques ou autres) soient trois fois plus grands que les coûts. Comme cela ne garantit pas encore la rentabilité micro-économique, même les projets jugés urgents ne devraient pas tous être réalisés d'ici 2010. C'est ce qu'enseigne l'expérience.

2. Part de la France. Coûts globaux = 8,5 mrd Fr. s. (prix de 1989)

3. Tronçon à améliorer = TAA, Nouveau tronçon = NT



Les investissements suivants sont qualifiés d'urgents dans le plan en question (prix de 1991<sup>4</sup>, en mrd de Fr. s.)

Berlin - Hanovre	3,5
Nuremberg - Munich	2,5
Duisburg - Dortmund	0,1
(Mannheim -) Graben-Neudorf - Karlsruhe - Appenweier - Fribourg-en-Brisgau - Müllheim	4,7
Fulda - Francfort	0,3
Aachen - Cologne - Francfort	5,3
Stuttgart - Augsburg	3,9
Munich - Mühldorf - Salzbourg	0,9
Saarbrücken - Mannheim	0,6
Duisburg - Pays-Bas	0,9
Berlin - Halle - Erfurt - Fulda/Nuremberg	17,5
Hamm - Kassel - Halle - Leipzig - Dresde	3,3
Berlin - Dresde	0,3
Hambourg - Büchen - Berlin	3,3
Stuttgart - Nuremberg - Plauen - Leipzig/Dresde	1,2
<b>Total</b>	<b>48,3</b>
Part des projets s'étendant au-delà de la frontière	6,7

### Autriche

En Autriche, trois liaisons à grande vitesse sont en discussion:

Vienne - Linz - Salzbourg

Vienne - Semmering - Styrie

Kufstein - Innsbruck - Tunnel de base du Brenner

La ligne Vienne - Salzbourg (nouveaux tronçons et tronçons améliorés) et le tunnel de base du Semmering devraient être en service d'ici 2010.

Aucun programme de construction n'est encore en vue pour la ligne de base du Brenner. Les coûts suivants sont envisagés (prix de 1992<sup>5</sup>, en mrd. de Fr. s.).

4. Cours de change: 100 DM = 84 Fr. s.

5. 100 schill. autr. = 12 Fr. s.



Munich - Innsbruck (y compris la part de l'Allemagne)	4,7
Innsbruck - Fortezza <sup>6</sup>	7,4
<b>Total</b>	<b>12,1</b>

### Belgique/ Pays-Bas/ Grande-Bretagne

Jusqu'à présent, des études de faisabilité ont été effectués pour la ligne à grande vitesse Paris - Lille - Londres/ Bruxelles-Cologne/ Amsterdam <sup>7</sup>. Les coûts d'infrastructure (en mrd de Fr. s.) se répartissent comme suit entre les pays concernés <sup>8</sup>:

Part de la Belgique	4,0
Part des Pays-Bas	3,4
Part de la Grande-Bretagne	6,2

Les Pays-Bas intégreront en outre la nouvelle ligne Cologne - Arnheim dans leur réseau à grande vitesse.

Il est guère probable que le réseau à grande vitesse soit prolongé vers l'Ecosse avant l'an 2010.

### Irlande /Irlande du Nord

La ligne internationale à grande vitesse Belfast - Dublin - Cork ne devrait guère être mise en chantier avant 2010.

### Espagne / Portugal

Dans la péninsule ibérique, les lignes Madrid - Barcelone - Perpignan et Madrid - Pays basque - Dax ont les plus grandes chances d'être réalisées. Elles ne devraient cependant pas être mises en chantier avant la construction des lignes d'accès françaises. Le coût de l'axe Madrid - Barcelone - Perpignan est estimé à 10,9 milliards de francs suisses.

6. Accès sud, voir sous Italie

7. Désignation officielle: PBCAL Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam - Londres

8. 1 ECU = 1,60 Fr. s.



## Italie

Aujourd'hui déjà, des trains circulent à 250 km/h sur la ligne Florence - Rome. Grâce au nouveau matériel roulant, la vitesse maximale passera à 300 km/h.

L'Italie a décidé de prolonger cette nouvelle ligne au nord en direction de Milan et au sud en direction de Naples. Le nouveau tronçon Milan - Turin - Mont-Cenis est aussi prioritaire. En revanche, il n'existe aucun calendrier précis pour la nouvelle ligne Vérone - Bolzano - Fortezza et son intégration dans le réseau italien à grande vitesse. Les études actuelles tablent sur des investissements de 8,2 milliards de francs suisses pour l'accès sud au Brenner.

Des lignes à grande vitesse reliant Milan à la frontière suisse (NLFA) figurent aussi dans la planification italienne à long terme. Les autres lignes pourraient avoir une chance d'être réalisées avant 2010.

## Grèce

La Grèce est en train d'améliorer la capacité de ses lignes conventionnelles. La construction de lignes à grande vitesse ne devrait pas être à l'ordre du jour pendant longtemps.



17

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

## RAT

### ENTSCHEIDUNG DES RATES

vom 29. Oktober 1993

zur Schaffung eines transeuropäischen Netzes für den kombinierten Verkehr

(93/628/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 und Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der kombinierte Verkehr soll zur raschen Ausweitung des für das Gelingen des Binnenmarktes und den Zusammenhalt der Gemeinschaft erforderlichen Warenaustauschs, und zwar durch Verknüpfung und Kompatibilität der einzelnen Verkehrsnetze, sowie zur Entwicklung möglichst umweltfreundlicher Beförderungsarten und zur Entlastung der Straßen beitragen.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, insulare, eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten der Gemeinschaft zu verbinden.

Eine stärkere Inanspruchnahme des kombinierten Verkehrs würde die Umweltbelastung verringern.

Der Ausbau des kombinierten Verkehrs ist im größeren Zusammenhang der Entwicklung multimodaler Beförderungsformen zu sehen, bei denen auch die Möglichkeiten der Binnen- und der Seeschifffahrt berücksichtigt werden.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 282 vom 20. 10. 1992, S. 12.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme vom 26. Oktober 1993 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. C 19 vom 25. 1. 1993, S. 29.

Zu den bis zum Jahr 2005 in Dienst zu stellenden Gemeinschaftsnetzen gehören auch ein Schienen- und Binnenwasserstraßennetz; diese Netze müssen so ausgelegt sein, daß die Verwendung der in der Gemeinschaft zulässigen Standardladeeinheiten möglich ist.

Um diese Gemeinschaftsnetze zu erstellen und eine rasche Aufnahme des Betriebs unter normalen Marktbedingungen zu gewährleisten, sind umfangreiche Vorarbeiten erforderlich.

Einige davon sind besonders dringlich und sind daher schnellstmöglich in die erste Realisationsphase des Netzes zu überführen, auf die weitere Arbeitsphasen nahtlos folgen sollten.

Das Schienennetz einiger Mitgliedstaaten kann kurzfristig nicht mit Standardwagen befahren werden; daher sollte für die Bedürfnisse der betreffenden Staaten das geeignete rollende Material bereitgestellt werden.

Die Leitschemata der Verkehrsinfrastrukturnetze stellen einen Orientierungsrahmen dar und sind evolutionär angelegt; sie tendieren in fortschreitendem Maße hin zu einem multimodalen Verkehrssystem.

Die Vorschläge zur Schaffung eines Leitlinienrahmens für transeuropäische Netze im Verkehrsinfrastrukturbereich, die die Kommission dem Rat später unterbreiten wird, beinhalten die Kriterien, nach denen die Aktionen oder Vorhaben für die einzelnen Netze auszuwählen sind.

Da die Gemeinschaft die nach dieser Entscheidung vorgesehenen Vorhaben im Rahmen der spezifischen Finanzierungsinstrumente für die Verkehrsinfrastruktur gegebenenfalls mitfinanziert, sind die Vorhaben einer Kosten-Nutzen-Analyse zu unterziehen, bei der ihren Vorteilen für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt Rechnung zu tragen ist —



HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

(1) Das transeuropäische Basisnetz für den kombinierten Verkehr besteht aus Schienen- und Binnenwasserstraßenverbindungen, die zusammen mit etwaigem Vor- und/oder Nachlauf auf der Straße für den Güterfernverkehr von wesentlicher Bedeutung sind und alle Mitgliedstaaten bedienen.

Die Einrichtungen zum Umschlag von Gütern zwischen Schiene, Binnenwasserstraße, Straße und Seeweg sind Teil des Netzes.

Die Schienen- und Binnenwasserstraßenverbindungen des Netzes sind auf den Karten in den Anhängen I und II dargestellt.

(2) Nach Möglichkeit sollten die nachstehend aufgeführten Vorhaben von Gemeinschaftsinteresse innerhalb der nachstehenden Zeiträume abgeschlossen sein oder sich zumindest in der Durchführung befinden, wobei insbesondere den finanziellen Zwängen der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen ist:

— sechs Jahre bei den in Artikel 2 Absatz 1 aufgeführten Vorhaben,

— zwölf Jahre bei den in Artikel 2 Absatz 2 aufgeführten Vorhaben.

### Artikel 2

(1) Die erste Phase der Errichtung des Netzes umfaßt Arbeiten zur Anpassung der nachstehend aufgeführten Eisenbahnstrecken an das erforderliche Lichtraumprofil und die sonstigen Erfordernisse für die Beförderung der gemäß der Richtlinie 85/3/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge<sup>(1)</sup> zulässigen Behälter und Wechselbehälter:

1. Taulov—Nordjütland
2. Hamburg—Padborg—Taulov—Kopenhagen
3. Hamburg—Berlin
4. Hannover—Berlin
5. Nürnberg—Berlin
6. Berlin—Dresden
7. Frankfurt—Würzburg
8. Betuwe-Strecke (Rotterdam—Ruhrgebiet) sowie die Verbindungen in den Niederlanden nach Hengelo und Venlo
9. Rotterdam—Antwerpen/Zeebrügge—Brüssel—Luxemburg—Bettembourg

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 2 vom 3. 1. 1985, S. 14. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/7/EWG (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 29).

10. Antwerpen—Aachen
  11. Rotterdam—Antwerpen—Brüssel—Aulnoye
  12. Aachen—Lüttich—Erquelinnes
  13. Lissabon—Madrid—Barcelona
  14. Lissabon—Burgos
  15. Port-Bou—Barcelona—Valencia—Murcia
  16. Madrid—Almeria/Algeciras
  17. Le Havre—Paris
  18. Dijon—Modane
  19. Paris—Straßburg
  20. Kehl—Dijon
  21. Nancy—Avignon
  22. Marseille—Genua
  23. Avignon—Narbonne
  24. Paris—Dijon
  25. Paris—Hendaye
  26. Aulnoye—Metz
  27. Tarvis—Udine—Bologna
  28. Brenner-Bologna-Achse
  29. Udine—Triest
  30. Iselle—Turin/Mailand—Bologna
  31. Modane—Turin—Mailand
  32. Chiasso—Mailand
  33. Verona—Triest
  34. La Spezia—Fidenza
  35. Livorno—Florenz
  36. Patras—Athen
  37. Athen—Larissa (Volos)—Thessaloniki—Grenze nach Norden (ehemaliges Jugoslawien und Bulgarien)
- (2) Zur weiteren Vollendung des mit dieser Entscheidung angestrebten Netzes sind außerdem einige noch zu bestimmende Arbeiten an den folgenden, in der Karte in Anhang III eingezeichneten Eisenbahnstrecken durchzuführen:
1. Madrid—Albacete—Valencia
  2. Madrid—Irun—Frankreich
  3. Bologna—Bari/Brindisi—Griechenland
  4. Igoumenitsa—Patras
  5. Patras—Athen
  6. Athen—Larissa (Volos)—Thessaloniki—Grenze nach Norden (ehemaliges Jugoslawien, Bulgarien und Albanien)
  7. Igoumenitsa—Volos
  8. Igoumenitsa—Thessaloniki
  9. Thessaloniki—Alexandroupolis—Ormenio (Grenzen Griechenland/Türkei—Griechenland/Bulgarien)
  10. Bologna—Neapel



11. Neapel—Reggio Calabria—Messina—Palermo/Catania
12. Genua—Livorno—Rom
13. Civitavecchia—Olbia—Sassari—Cagliari
14. Antwerpen—Ruhrgebiet
15. Hengelo—Osnabrück
16. Venlo—Köln
17. Berlin—Frankfurt/Oder—Grenze Deutschland/Polen
18. Berlin—Stralsund
19. Dresden—Grenze Deutschland/Tschechische Republik
20. Dresden—Görlitz—Grenze Deutschland/Polen

#### Artikel 3

Besondere Aufmerksamkeit gebührt neben den Vorhaben in Artikel 2 auch den Vorhaben für den Bau von Umschlageneinrichtungen (ortsfeste und ortsveränderliche Anlagen) sowie der Bereitstellung von geeignetem rollendem Material für eine rasche Ausweitung des kombinierten Verkehrs, falls die Besonderheiten der Infrastruktur dies erforderlich machen.

#### Artikel 4

Das Netzleitschema stellt ein Orientierungsschema dar. Zweck ist die Förderung von Maßnahmen der Mitglied-

staaten und gegebenenfalls der Gemeinschaft zur Durchführung von Vorhaben, die Teil des Netzes sind und dessen Kohärenz und Kompatibilität sicherstellen sollen.

Diese Entscheidung präjudiziert nicht die Frage der finanziellen Verpflichtungen eines Mitgliedstaats oder der Gemeinschaft.

#### Artikel 5

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Sie gilt bis zum 30. Juni 1995.

Der Rat beschließt nach Maßgabe des Vertrages neue Vorschriften für transeuropäische Netze im Verkehrsinfrastrukturbereich im Hinblick auf eine multimodale Planung, die spätestens am 1. Juli 1995 in Kraft treten.

Den entsprechenden Vorschlägen der Kommission wird ein Bericht über die Durchführung dieser Entscheidung beigelegt.

Geschehen zu Brüssel am 29. Oktober 1993.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

R. URBAIN















