

EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE
DEPARTEMENT FEDERAL DA FINANZAS

561.541

3003 Bern, 24. Feb. 1995

VERTRAULICH

**Finanzdelegation der
Eidg. Räte**

Parlamentsgebäude

3003 Bern

Finanzierung der NEAT

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich beziehe mich auf Ihr Schreiben vom 21. September 1994 und 2. Februar 1995 und sende Ihnen beiliegend den von Ihnen gewünschten Bericht zur Finanzierung der NEAT.

Mit freundlichen Grüssen

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

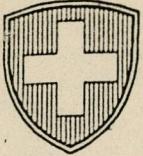
sig. Stich

Stich

Kopie:

Frau Bundesrätin Dreifuss

Herren Bundesräte



Finanzierung der NEAT

Bericht zuhanden der Finanzdelegation der Eidg. Räte

1 Auftrag

Die Finanzdelegation hat mit Schreiben vom 21. September 1994 folgenden Auftrag an das EFD erlassen:

«Die Finanzdelegation ersucht Sie um einen Bericht über die Finanzierung der NEAT. Wir bitten Sie, die geltenden Finanzierungsbedingungen des Alpen transit-Beschlusses den von Ihnen vertretenen Finanzierungsregeln in ihren Auswirkungen gegenüberzustellen.»

An seiner Klausur vom 19./20. Februar 1995 hat der Bundesrat das EFD beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem EVED Varianten für ein neues Finanzierungsmodell der NEAT zu unterbreiten. Die nachfolgenden Ausführungen können die Ergebnisse dieser Abklärungen weder präjudizieren noch vwegnehmen.

2 Finanzierung der NEAT gemäss Alpen transitbeschluss

Die Finanzierung der NEAT gemäss Alpen transitbeschluss basiert auf dem **Grundsatz der betriebswirtschaftlichen Rentabilität**: Die zukünftigen Benutzer sollen über die Tarife die Verzinsung und Rückzahlung aller investierten Gelder tragen. Die Steuerzahler werden nicht belastet. Folglich werden den Bahnen nur **Darlehen** gewährt, die innert 60 Jahren nach Betriebsaufnahme zurückbezahlt sein müssen (Art. 14 Alpen transitbeschluss). Die Bauzinsen und die während der anfänglichen Betriebsphase nicht erwirtschafteten Zinsen werden über neu aufzunehmende Darlehen finanziert. Aufgrund von Art. 14 Abs. 4 des Alpen transitbeschlusses ist eine gestaffelte Zinsbelastung möglich: Anfänglich ist kein Zins oder ein Vorzugszins, später ein entsprechend höherer Satz geschuldet, sodass über die Laufzeit von 60 Jahren der Selbstkostenzinssatz von Bundesanleihen gedeckt ist.

Der Bund nimmt die Gelder zur Finanzierung der NEAT zu drei Vierteln auf dem Kapitalmarkt auf. Ein Teil der Aufwendungen kann über die **Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»** (Treibstoffzollkasse) finanziert werden. Bedingung ist, dass Investitionen finanziert werden, welche der Förderung des kombinierten Verkehrs dienen (Art. 15 Abs. 2 Alpen transitbeschluss). Gemäss Finanzierungsbeschluss wurde dieser Anteil auf 25 Prozent festgelegt. Auch diese Gelder werden als **Darlehen** gewährt und müssen innert 60 Jahren nach Betriebsaufnahme zurückbezahlt sein.

Da die Schweiz. Bundesbahnen (SBB) der Tresorerie des Bundes unterstehen, werden die Zahlungen für den Bau des Gotthard-Basistunnels - soweit sie nicht aus Treibstoffzollmitteln stammen (rund 10 %) - sowie für die Integration Ostschweiz (Teil Zimmerberg-Hirzel-Tunnel) direkt zulasten der Bestandesrechnung geleistet (vgl. NEAT-Botschaft Ziff. 311). Diese Darlehensgewährung schlägt sich weder in der Finanz- noch in der Erfolgsrechnung des Bundes nieder. Die Ausgaben für die Lötschberg-Basislinie und die Treibstoffzollmittel des Gotthards werden der Finanzrechnung belastet und in der Erfolgsrechnung aktiviert. Da bislang der Grundsatz der Rentabilität gilt und die Darlehen zu Marktbedingungen verzinst werden, erfolgt **keine Wertberichtigung**. Schliesslich wird die Integration Ostschweiz (Teil Südostbahn SOB/Bodensee-Toggenburg-Bahn BT) über Beiträge des Bundes (à-fonds-perdu) finanziert.

3 Betriebswirtschaftliche Rentabilität der NEAT

Eine betriebswirtschaftliche Rentabilität der NEAT innert 60 Jahren nach Betriebsaufnahme ist zentrale Voraussetzung für die Finanzierung nach Alpen transitbeschluss. Gemäss dem Gutachten von Coopers & Lybrand (C&L) ist **diese weder bei einem Vollausbau noch bei einer Etappierung gegeben**. Dabei gilt es vorerst auf die Annahmen der Studie zu verweisen:

- 1 Es wird die **Einhaltung des Kostenplafonds** von 14 Mia. Franken (Preisbasis 1991, ohne Bauzinsen) unterstellt. Dies ist im Hinblick auf die Forderungen der Kantone sowie die Baurisiken ungewiss.
- 2 Es bestehen für die Schiene günstige Annahmen bezüglich der **Preisentwicklung**. Es wird angenommen, dass bis im Jahr 2004 die Bahnen die Preise von 1986 (Botschaftspreise) wieder erreichen können. Dies bedeutet neben einer vollen Teuerungsüberwälzung eine Verbesserung um 30 Pro-

zent. Zusammen mit den unterstellten Preisszenarios werden reale Preiserhöhung zwischen 15 und 45 Prozent vorausgesetzt, die innert zehn Jahren umgesetzt werden müssen (vgl. zu den Preisszenarien Anhang 1). Eine solche Entwicklung entspräche einer vollständigen Trendumkehr der letzten 20 Jahr. Die Bahnen waren in aller Regel nicht in der Lage, nur schon die Teuerung (= real konstante Preise) auf die Tarife zu überwälzen.

- 3 Es wird vorausgesetzt, dass sich die **Konkurrenzverhältnisse der Schiene gegenüber der Strasse um 10 Prozent** verbessern. Die Strasse müsste also über die bereits sehr beachtlichen Preissteigerungen auf der Schiene hinaus verteuert werden. Dies verlangt eine radikale Umkehr in der schweizerischen und europäischen Verkehrspolitik.
- 4 Es wird erwartet, dass der **alpenquerende Verkehr** bis zum Jahr 2020 mit 2,5 Prozent, anschliessend mit 1,5 Prozent pro Jahr wächst.
- 5 Die Schweiz muss ihren **Marktanteil** am alpenquerenden Verkehr um 50 bis 100 Prozent erhöhen. Diese Marktanteilsgewinne würden schwergewichtig zu Lasten der ausländischen Staatsbahnen gehen, da sie im Langstreckenverkehr die direkten Konkurrenten sind. Die Folge dürfte ein Preiskampf zwischen den Bahnen sein.

Ausgehend von diesen Annahmen weist C&L folgende Anteile der Bau- und Betriebskosten aus, die **nicht** durch die Erträge der NEAT verzinst und zurückbezahlt werden können:

Bahntarife + 30 % real ab 1993 ¹⁾		Bahntarife + 15 % real ab 1993 ¹⁾	
NPV	Prozent	NPV	Prozent
-6,79 Mia.	38 %	-15,01 Mia.	83 %

NPV: Net present value. Gibt zu Preisen von 1993 die erwartete Unterdeckung bis ins Jahr 2070 an.

Prozent: Anteil des NPV am Total der Bau- und Unterhaltskosten bis ins Jahr 2070.

Annahmen: Basisvarianten ohne Kostenüberschreitungen (d.h. keine kostensteigernden Kantonswünsche), Verkehrswachstum von 2,5 % bis 2020, dann 1,5 % p.a., Finanzierung Autoverlad am Lötschberg über Darlehen, Konkurrenzsituation der Schiene verbessert sich um 10 % gegenüber der Strasse.

Anmerkung: In den Unterlagen von C&L sind zu den einzelnen Preisvarianten unterschiedliche Werte zu finden. Wir stützen uns auf die nachvollziehbare Detailtabelle (Zusammenfassung C&L Tab. 10). Die anderen Zahlen würden noch zu einer schlechteren Wirtschaftlichkeit führen.

1) Entsprechen den Szenarien 0/+10 und -15/+10 von C&L.

Auch bei einem etappierten Vorgehen erreicht **keine Variante** die betriebswirtschaftliche Rentabilität bis ins Jahr 2070. Im einzelnen werden bei gegenüber heute real steigenden Bahntarifen von 30 Prozent sowie einer Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse um 10 Prozent folgende Ergebnisse ausgewiesen:

Bahntarife + 30 % real ab 1993	NPV	Prozent
NEAT Vollausbau	-6,79 Mia.	38 %
Gotthard zuerst, Lötschberg später	-6,06 Mia.	36 %
Lötschberg zuerst, Gotthard später	-6,86 Mia.	42 %
Gotthard allein	-4,03 Mia.	31 %
Gotthard Basistunnel (Gotthard + Ceneri), Zufahrten später	-3,58 Mia.	30 %

Annahmen: Basisvarianten ohne Kostenüberschreitungen (d.h. keine kostensteigernden Kantonswünsche), Verkehrswachstum von 2,5 % bis 2020, dann 1,5 % p.a., Finanzierung Autoverlad Lötschberg über Darlehen, Bahntarife real um 30 % höher als heute, Konkurrenzsituation der Schiene verbessert sich um 10 % gegenüber der Strasse.

Die Ergebnisse zeigen, dass sich mit einer Etappierung das Verlustrisiko sowohl absolut wie prozentual reduziert. Der Grund liegt darin, dass die neugeschaffenen Kapazitäten der NEAT besser auf die Verkehrsnachfrage abgestimmt sind.

Die Studie zeigt mit aller Deutlichkeit, dass eine **betriebswirtschaftliche Rentabilität der NEAT auch bei sehr optimistischen Annahmen nicht nachgewiesen werden kann.**

4 Verletzung des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG)

Durch die fehlende betriebswirtschaftliche Rentabilität gerät die Finanzierung der NEAT gemäss Alpentransitbeschluss in Widerspruch zum Finanzhaushaltsgesetz (FHG). Die Finanzrechnung ist **unvollständig** (Verletzung von Art. 3 FHG), es fehlt an risikogerechten **Rückstellungen** (Verletzung von Art. 19 FHG) und die Darlehen sind nicht nach **kaufmännischen Grundsätzen** bewertet (Verletzung von Art. 22 Abs. 2 FHG). In der Bilanz des Bundes wird Finanzvermögen ausgewiesen, welches den Anforderungen an eine liquide Anlage bei weitem nicht entspricht. Verkehrsinfrastruktur bedeutet dauernd gebundenes Verwaltungs-

vermögen und muss als Ausgabe über die Staatsrechnung geführt werden. Genauso wie beim Bau eines Tunnels die andauernde Verletzung von Sicherheitsvorschriften zu untragbaren Gefahrenrisiken führt, lädt sich der Bund durch die Missachtung der Vorschriften des FHG ein unkalkulierbares finanzielles Risiko auf.

5 FHG-konforme Verbuchung keine Garantie für eine gesicherte Finanzierung

Bevor wir die Frage der Finanzierung diskutieren, gilt es festzuhalten, dass ein ordnungsgemäßer Ausweis der NEAT-Ausgaben in der Staatsrechnung **nicht** mit einer geringeren Belastung des Bundes gleichzusetzen ist. Eine FHG-konforme Verbuchung führt nicht zu einem geringeren Mitteleinsatz, hingegen werden die Prinzipien der Wahrheit und Klarheit der Rechnungsführung respektiert und damit wird transparent über die Vermögenslage des Bundes informiert.

Zudem kann über die wünschbare Aufteilung der Lasten auf die heutige und auf zukünftige Generationen entschieden werden. Würde die NEAT vollumfänglich über **à-fonds-perdu-Beiträge** finanziert, so würden die Ausgaben dann voll der heutigen Generation von Steuerzahlern angelastet, wenn die Beiträge aus laufenden Einnahmen, aber ohne Defizit finanziert werden könnten. Muss man sich für à-fonds-perdu-Beiträge verschulden, verschiebt man Lasten auf künftige Generationen. Dasselbe gilt für den Fall der Gewährung rückzahlbarer und verzinslicher Darlehen.

6 Fragen zur Beurteilung der NEAT-Finanzierung

Bei der Beurteilung der NEAT-Finanzierung sind unserer Ansicht nach zwei Aspekte zu unterscheiden:

- 1 Wie soll der Bund die Mittel für die Verwirklichung der NEAT beschaffen?
- 2 In welcher Form sollen den Bahnen die Bundesgelder zur Verfügung gestellt werden?

6.1 Wie soll der Bund die Mittel für die Verwirklichung der NEAT beschaffen?

Gemäss Alpentransitbeschluss nimmt der Bund 75 Prozent der Mittel auf dem Kapitalmarkt auf, 25 Prozent stammen aus der Treibstoffzollkasse. Vor dem Hintergrund der fehlenden betriebswirtschaftlichen Rentabilität lädt sich der Bund ein sehr hohes finanzielles Risiko auf. Grosse Lasten werden auf nachfolgende Generationen übertragen, die mit steigenden demographischen Kosten (Altersvorsorge, Krankenversicherung) bereits genügend belastet sein werden. Zudem überträgt die Finanzierung gemäss Alpentransitbeschluss dem Bund auch nach Abschluss der Bauarbeiten finanzielle Lasten, da er die von den Bahnen nicht erwirtschafteten Zinsen zu einem grossen Teil über eine zusätzliche Verschuldung auf dem Kapitalmarkt finanzieren muss. Gelänge es hingegen, die NEAT vollumfänglich aus **laufenden Steuereinnahmen** zu finanzieren, würde bereits während der Bauphase die Belastung aus den Bauzinsen, welche sich immerhin auf rund 9 Mia. Franken beläuft, entfallen. In der Betriebsphase der NEAT würden dem Bund, mit Ausnahme allfälliger Betriebsdefizite, **keine** weiteren finanziellen Belastungen entstehen.

Aus diesem Grund müssen unserer Ansicht nach für die Mittelbeschaffung des Bundes folgende Möglichkeiten vertieft geprüft werden, um eine zumindest teilweise **Finanzierung aus laufenden Steuermitteln** sicherzustellen:

- Überprüfung des Anteils an Treibstoffzollgeldern (bislang 25 %).
- Neuerliche Auflage der Verfassungsänderung zur Erweiterung der Zweckbindung der Treibstoffzölle.
- Sicherstellung der Finanzierung durch eine Treibstoffzollerhöhung.
- Prüfung weiterer Finanzierungsquellen wie Mehrwertsteuer, CO₂-Abgabe, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, Alpentransitgebühr (Umsetzung Alpeninitiative)

6.2 In welcher Form sollen den Bahnen die Bundesgelder zur Verfügung gestellt werden?

Getreu dem Grundsatz der betriebswirtschaftlichen Rentabilität werden den Bahnen für die Verwirklichung der NEAT vollverzinsliche, innert 60 Jahren rückzahlbare Darlehen gewährt. Gemäss heutiger Einschätzung ist die Wirtschaftlichkeit der NEAT in Frage gestellt. Es muss deshalb entschieden werden, ob den Bahnen weiterhin **Darlehen** zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen jedoch der Finanzrechnung belastet, nach kaufmännischen Grundsätzen bewertet und in der Erfolgsrechnung und Bilanz entsprechend wertberichtigt werden. Eine Ver-

zinsung und Rückzahlung der Darlehen hätte an die allgemeine Bundeskasse zu erfolgen.

7 Finanzierungsvarianten

Gestützt auf die vorstehenden Fragen vergleichen wir zwei Finanzierungsvarianten in ihren Auswirkungen:

- 1 Finanzierung gemäss Alpentransitbeschluss
- 2 Finanzierung über laufende Steuereinnahmen

7.1 Finanzierung gemäss Alpentransitbeschluss

Die Finanzierung gemäss Alpentransitbeschluss geht grundsätzlich davon aus, dass der Bund die Ausgaben vorwiegend über eine Verschuldung am Kapitalmarkt aufbringt. Die Finanzierung der NEAT sieht deshalb gemäss Alpentransitbeschluss für den Bund wie folgt aus:

(in Mio. Franken)	Gotthard bis 2009	Lötschberg bis 2007	Ostschweiz bis 2007	NEAT
Allg. Bundesmittel		3'759	95	3'854
Treibstoffzollgelder	1'908	4'238		6'146
Finanzrechnung	1'908	7'997	95	10'000
Kapitalrechnung	17'175		1'392	18'567
Total	19'083	7'997	1'487	28'567
Anteil Finanzrechnung	10 %	100 %	6 %	35 %

Anmerkung: Die Berechnungen basieren auf den Vorprojekten der Bahnen. Sie gehen von einer Einhaltung des Kostenplafonds, einem Zinssatz von 5 % und einer Teuerung von 3 % aus. Es handelt sich um laufende Kosten.

Der Bund finanziert die NEAT vorwiegend über Gelder, die er auf dem Kapitalmarkt aufnimmt. Da die SBB dem Tresorierpool des Bundes unterstellt ist, werden diese Gelder über die Kapitalrechnung geführt. Die Zahlungen an die BLS müssen, da sie gegenüber dem Bund ein Dritter ist, über die Finanzrechnung geführt werden. Insgesamt werden nur 35 Prozent der Zahlungen in der Finanzrechnung ausgewiesen.

Den Bahnen werden vollverzinsliche, innert 60 Jahren rückzahlbare Darlehen gewährt. Geht man entsprechend den Wirtschaftlichkeitsberechnungen von C&L

davon aus, dass die Bahnen zu Beginn der Betriebsphase nicht in der Lage sind, aus den Erträgen der NEAT einen Beitrag an die Finanzierungskosten der NEAT leisten zu können, wird der Bund gemäss Alpentransitbeschluss die ausstehenden Zinsverpflichtungen über zusätzliche Darlehensaufnahmen bzw. zulasten der Treibstoffzollkasse zu finanzieren haben:

(in Mio. Franken)	Gotthard bis 2009	Lötschberg bis 2007	Ostschweiz bis 2007	NEAT
Annuität	1'008	422	79	1'509
Zinsen im				
1. Betriebsjahr	954	400	74	1'428
5. Betriebsjahr	1'160	486	90	1'736
10. Betriebsjahr	1'480	620	115	2'215
Verschuldung aus gestundeten Zinsen in 10 Jahren	12'001	5'029	935	17'965
<i>in Finanzrechnung</i>				
1. Betriebsjahr	95	400	4	499
5. Betriebsjahr	116	486	5	607
10. Betriebsjahr	148	620	7	775

Um die Darlehen verzinsen und innert 60 Jahren zurückbezahlen zu können, müssten die Bahnen jährlich 1,5 Mia. Franken dem Bund bezahlen (Annuität). Sind sie dazu nicht in der Lage, steigt als Folge der Finanzierung der ausstehenden Zinsen über zusätzliche Darlehen (sog. revolving Verschuldung) die jährliche Zinsbelastung von Jahr zu Jahr. Im ersten Betriebsjahr liegt sie bei 1,4 Mia. Franken, im 10. Jahr bei 2,2 Mia. Franken. **Innert 10 Jahre beträgt die zusätzliche Verschuldung aus gestundeten Zinsen rund 18 Mia. Franken.** Wird die Rentabilität der NEAT nicht erreicht, trägt der Bund das volle Risiko für die Rückzahlung der Darlehen. Da die Zahlungsströme nur teilweise in der Finanzrechnung ausgewiesen sind, werden die finanziellen Risiken für den Bund beträchtlich unterschätzt.

7.2 Finanzierung über laufende Steuereinnahmen

Bei diesem Modell wird davon ausgegangen, dass der Bund Wege findet, um die Finanzierung der NEAT vollständig zulasten laufender Steuereinnahmen zu finanzieren. Dies bedeutet eine Anhebung der Steuerbelastung um etwa 1,5 Mia.

Franken pro Jahr über die Bauzeit. Als Folge davon präsentiert sich über die Bauphase die Finanzierung für den Bund wie folgt:

(in Mio. Franken)	Gotthard bis 2009	Lötschberg bis 2007	Ostschweiz bis 2007	NEAT
Allg. Bundesmittel	11'615	2'554	1'158	15'327
Treibstoffzollgelder	1'291	2'880		4'171
Finanzrechnung	12'906	5'434	1'158	19'498
Differenz gegenüber Alpentransitbeschluss	- 6'177	-2'563	- 329	- 9'069

Da sich der Bund für den Bau der NEAT nicht verschulden muss, reduziert sich die Belastung um die Zinskosten von 9,1 Mia. Franken. Der Finanzrechnung belastet werden nur die eigentlichen Baukosten von 19,5 Mia. Franken.

Unabhängig der Regelung der Finanzierung mit den Bahnen, entsteht dem Bund in der Betriebsphase der NEAT **kein** finanzielles Risiko, da die Baukosten bereits während der Bauphase vollständig aus Steuermitteln bezahlt wurden. Bei jeglichem positiven Betriebsergebnis der Bahnen kann der Bund von Zinszahlungen und Amortisationen profitieren. In der Finanzrechnung können entsprechende Einnahmen verbucht werden.

7.3 Folgerung aus den Finanzierungsmodellen

Die vorstehenden Berechnungen zeigen deutlich, dass der Bund das finanzielle Risiko bei einer Finanzierung aus laufenden Steuererträgen nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig ausschalten kann. Die Bahnen profitieren gleichzeitig von bedeutend besseren Startbedingungen, und es kann eine flexible Lösung bezüglich der Zins- und Amortisationsregelungen getroffen werden. Nötig ist allerdings, dass Finanzierungsquellen gefunden und rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden. Dazu zählen nach Ansicht des EFD - wie schon in Ziffer 6.1 erwähnt - folgende Möglichkeiten:

- Erhöhung des Anteils an Treibstoffzollgeldern (bislang 25 %).
- Neuerliche Auflage der Verfassungsänderung zur Erweiterung der Zweckbindung der Treibstoffzölle.
- Sicherstellung der Finanzierung durch eine Treibstoffzollerhöhung.

- Prüfung weiterer Finanzierungsquellen wie Mehrwertsteuer, CO₂-Abgabe, leistungsabhängige Schwerverkehrabgabe, Alpen transitgebühr (Umsetzung Alpeninitiative).

Da die vorgenannten Fragen einer umfassenderen Abklärung bedürfen und sie für das weitere Vorgehen bei der Verwirklichung der NEAT von grosser Bedeutung sind, erachten wir es als wichtig, dass die Frage der NEAT-Finanzierung vertieft zu prüfen und auf eine sachgerechte und finanzhaushaltskonforme Basis zu stellen ist. Für das EFD stehen zwei Dinge fest:

- Der NEAT-Finanzierungsbeschluss muss geändert werden.
- Der Kreditbeschluss über die Bauphase darf erst nach der obligatorischen Volksabstimmung über das neu zu beschliessende NEAT-Finanzierungsmodell gefasst werden.

8 Finanzierung mit Treibstoffzollmitteln

Gemäss Alpen transitbeschluss besteht die Möglichkeit, Treibstoffzollgelder einzusetzen, sofern sie gemäss der Zweckbestimmung von Art. 36 ter Abs.1 Bst. c der Bundesverfassung verwendet werden. Aufgrund des erwarteten Verkehrsaufkommens an kombiniertem Verkehr (inkl. Autoverlad am Lötschberg) wurde dieser Anteil im Finanzierungsbeschluss auf insgesamt 25 Prozent festgelegt. In bezug auf eine allfällige à-fonds-perdu-Gewährung dieser Gelder hat die Studie von C&L gezeigt, dass dies zur Rentabilisierung der NEAT nicht ausreichen dürfte.

Wie unter Ziffer 7 ausgeführt, wäre es grundsätzlich zu prüfen, ob der Anteil von 25 Prozent den heutigen Erwartungen bezüglich kombiniertem Verkehr gerecht wird, oder ob sich nicht auch ein höherer Anteil rechtfertigen und einer Beurteilung bezüglich Verfassungskonformität standhalten würde.

Wir sind allerdings der Ansicht, dass vorgängig die Frage zu beantworten ist, aus welchen Kanälen sich der Bund die Gelder für die Finanzierung der NEAT beschaffen will. Der Bundesrat hat mit seiner Entscheid vom 20. Februar 1995 die Weichen gestellt und das EFD beauftragt, zusammen mit dem EVED Finanzierungsvarianten auf Basis der Treibstoffzölle zu studieren.

9 Finanzierung mit Mitteln der Europäischen Investitionsbank

Zur Diskussion gestellt wurde auch eine Mitfinanzierung durch die Europäische Investitionsbank (EIB). Wie Abklärungen zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr und dem Integrationsbüro ergeben haben, ist die EIB grundsätzlich bereit, die NEAT mitzufinanzieren. Dabei kann es jedoch nur um **eine Finanzierung zu marktüblichen Zinssätzen** gehen. Auch wird von der EIB eine Garantie seitens des Bundes verlangt. Beiträge oder Zinsverbilligungen der EU stehen keine zur Verfügung. Da die Eidgenossenschaft immer noch über eine sehr hohe Bonität am Kapitalmarkt verfügt, wäre eine Finanzierung über die EIB im langfristigen Mittel um etwa 0,2 Prozentpunkte teurer.

Wir möchten uns einer Finanzierung über ausländische Kapitalmärkte nicht grundsätzlich verschliessen, sind jedoch der Ansicht, dass eine Mittelaufnahme im Ausland nur in Betracht zu ziehen ist, wenn der schweizerische Kapitalmarkt durch die Mittelaufnahme des Bundes überfordert oder im Ausland günstigere Konditionen zur Verfügung stehen. Beides ist derzeit nicht der Fall. Sollte eines der beiden Kriterien erfüllt sein, gilt es - unabhängig der NEAT-Finanzierung - zuerst einen politischen Grundsatzentscheid zu fällen. Anschliessend sind unterschiedliche Möglichkeiten der Kreditaufnahme im Ausland gegeneinander abzuwägen.

9 Schlusswort

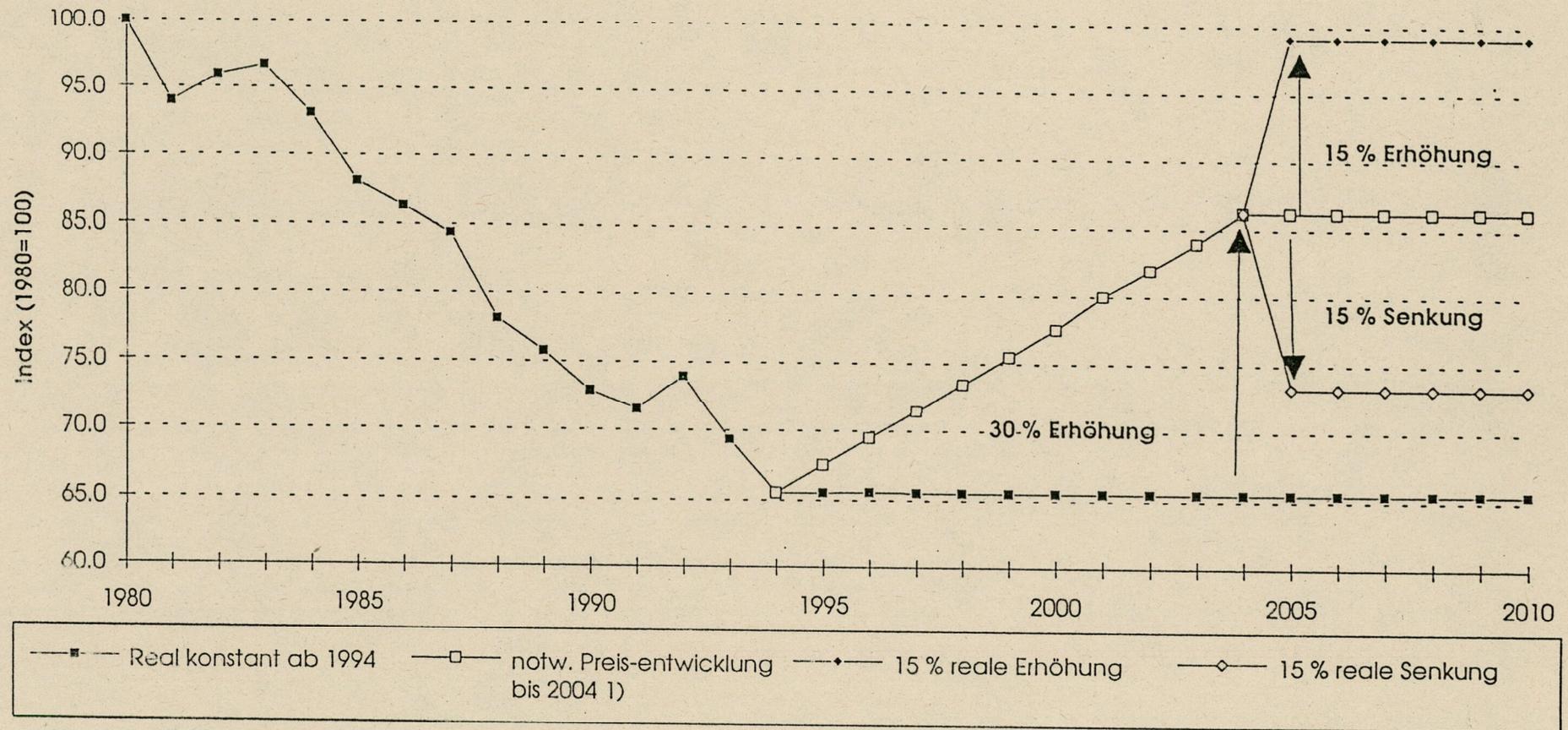
Wir glauben an die Zukunft des alpenquerenden Schienenverkehrs. Dieses Bekenntnis darf jedoch nicht dazu führen, dass wir die (jetzt schon eingeschränkte) finanzielle Handlungsfähigkeit des Staates aufs Spiel setzen. Eine FHG-konforme NEAT-Finanzierung ist im Hinblick auf die grössten, je dem Parlament beantragten Verpflichtungskredite ein Muss.

Die Ausführungen haben gezeigt, dass die Sanierung des Bundeshaushaltes, insbesondere die Beschaffung neuer Einnahmen, eine vordringliche Aufgabe bleibt, um die NEAT zu finanziell tragbaren Risiken für den Bundeshaushalt verwirklichen zu können. Wir werden uns deshalb dafür einsetzen, dass der weitere Kapazitätsaufbau im alpenquerenden Transitverkehr europäisch-kordiniert und FHG-konform abgewickelt wird. Das EVED hat vom Bundesrat am 20. Februar 1995 den Auftrag erhalten, in Zusammenarbeit mit dem EFD die Baulose so zu organisieren, dass ein möglichst gleichmässiger Finanzierungsbedarf über die Baujahre entsteht, welcher auf das noch festzulegende Finanzierungsmodell abgestimmt ist.

Anhang:

Preisszenarien im Gutachten Coopers & Lybrand

Gütertransportpreise (real 1980)



1) Notwendige Preisentwicklung bis 2004, um den Annahmen des Gutachtens C+L gerecht zu werden.