

Titel: Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen
Verkehrs
Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT
Baubeginn der zweiten Phase



Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs
 Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT
 Baubeginn der zweiten Phase

Aufgrund des Aussprachepapiers des UVEK vom 3. Juni 1999
 Aufgrund der Beratung wird

GS/UVEK

30. Juni 1999

Nr. 634.2

Wch
 SIK
 BAU

beschlossen:

1. Vom Aussprachepapier wird Kenntnis genommen.
2. Der Baubeginn von einzelnen betrieblich notwendigen Objekten auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau wird vorgezogen.
3. Von der Realisierung des Anschlusses Nidelbad im Sinne einer Vorinvestition für den Zimmerberg-Tunnel wird Kenntnis genommen.
4. Das UVEK wird beauftragt, die Botschaft über den neuen NEAT-Gesamtkredit nach folgenden Vorgaben zu ändern bzw. eine entsprechende Eingabe an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen einzureichen, um die genannten Investitionen von der zweiten in die erste Phase zu verschieben:
 - Im Objektkredit Anschluss Ostschweiz werden für die Realisierung von Nidelbad 89 Mio Franken (Preisstand 1998) von der zweiten in die erste Phase verschoben.
 - Im Objektkredit Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau werden für die dringenden Objekte 40 Mio Franken (Preisstand 1998) von der zweiten in die erste Phase verschoben.
 - Die Reserven der ersten Phase werden entsprechend gekürzt, diejenigen der zweiten Phase erhöht, so dass die Summen der ersten und der zweiten Phase gleich bleiben.
5. Dem Vorgehen betreffend sofortiger Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens und der Suche nach einer alternativen Finanzierungslösung für die vorzeitige Realisierung des Zimmerberg-Tunnels wird zugestimmt. Der Entscheid über ein Vorziehen des Zimmerberg-Tunnels wird sistiert, bis die Fragen zur Finanzierung durch Dritte geklärt sind.
6. Der Entscheid über ein Vorziehen des Ceneri-Tunnels wird sistiert, bis die Fragen zum Tunnelsystem und zur Finanzierung durch Dritte geklärt sind.
7. Das UVEK wird beauftragt, den betroffenen Kreisen diese Entscheide umgehend mitzuteilen.

| Protokollauszug an: | | | | |
|---|------|----------|------|-------|
| <input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage | | | | |
| z.V. | z.K. | Dep. | Anz. | Akten |
| | X | EDA | 2 | - |
| | X | EDI | 2 | - |
| | X | EJPD | 2 | - |
| | X | VBS | 2 | - |
| | X | EFD | 7 | - |
| | X | EVD | 2 | - |
| X | | UVEK | 5 | - |
| | X | BK | 3 | - |
| | X | EFK | 2 | - |
| | X | Fin.Del. | 2 | - |

Für getreuen Protokollauszug:

Alfred Müller

7.166

| | | | | | | | | |
|------------|------------|-----------|-------------|------------|-----------|------------|--------------|----------|
| des/du | EDA / DFAE | EDI / DFI | EJPD / DFJP | VBS / DDPS | EFD / DFF | EVD / DFEP | UVEK / DETEC | BK / ChF |
| Datum/Date | | | | | | | 3.6.99 | |

Titel des Antrages / Titre de la proposition:

Aussprachepapier

**Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs,
Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT,**

Baubeginn der zweiten Phase

Zur Behandlung im Bundesrat / A traiter au Conseil fédéral:

Finanzdelegation / Délégation des finances:

innert Monatsfrist / dans le délai d'un mois

ja / oui nein / non

Letztmöglicher Termin / Date limite:

Begründung / Motifs:

| | | | | | |
|---|------------------|---|-----|----------------------|---------|
| Verantwortliche/r Responsable | M. Friedli, Dir. | Amt (Abk.) Office (sigle) | BAV | Tel. Tél. | 2 57 01 |
| Sachbearbeiter/in Spécialiste | R. Schmid | Amt (Abk.) Office (sigle) | BAV | Tel. Tél. | 2 57 35 |
| Übersetzer/in (d) Traducteur/trice (f) Traduttore/trice (i) | M. Leyfraz | Amt (Abk.) Office (sigle) Ufficio (abbr.) | BAV | Tel. Tél. Tel. | 2 76 39 |

Ergebnis der Ämterkonsultation / Résultat de la consultation des offices:

(Bei Differenzen, vgl. ausführliche Begründung im Antrag /

En cas de divergences, voir motifs détaillés dans la proposition)

Das Aussprachepapier wurde mit der Eidg. Finanzverwaltung abgesprochen. Es besteht eine Differenz, auf die im Aussprachepapier hingewiesen wird.

Das Aussprachepapier wurde aus aktuellem Anlass zweimal überarbeitet. Die Versionen vom 15. und vom 26. April 1999 werden durch die vorliegende Version ersetzt. Es besteht ein Zusammenhang mit der Botschaft über den neuen NEAT-Gesamtkredit (Bundesratsbeschluss vom 31.5.99).

Information:

Am Tag der Bundesratssitzung / le jour de la séance du Conseil fédéral:

ja / oui nein / non (= begründen / motiver):

später / plus tard (Zeitpunkt und Begründung angeben / indiquer date et motifs):

keine Information / pas d'information

Publikation / Publication: BB/FF AS/RO/RU Originaltext / Texte original / Testo originale: d f i

Durch die BK auszufüllen / A remplir par la ChF

| | EDA | EDI | EJPD | VBS | EFD | EVD | UVEK | BK |
|---|-----|-----|------|-----|-------|-----|------|----|
| Zum Mitbericht an Pour co-rapport au | | | | | | | | |
| Zustimmung Adhésion | | | | | | | | |
| Mitbericht Co-rapport | | | | | 4.6. | | | |
| Stellungnahme Réponse | | | | | 11.6. | | | |
| Vernehmlassung Réplique | | | | | 11.6. | | | |

Bundesrats-Sitzung vom
Séance du Conseil fédéral du

Beschluss des Bundesrates vom
Décision du Conseil fédéral du

Zustimmung / Approbation

- antragsgemäss
conformément à la proposition
- mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
avec modification par procédure de co-rapport
- mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
und Beratung
avec modification par procédure de co-rapport
et délibération
- mit Änderung gemäss Beratung
avec modification par délibération
- Kenntnis genommen / Pris connaissance

Abgelehnt / Refusé

Verschoben / Renvoyé



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Département fédéral des finances DFF
Dipartimento federale delle finanze DFF
Departament federal da finanças DFF

Bern, 11. Juni 1999

An den Bundesrat

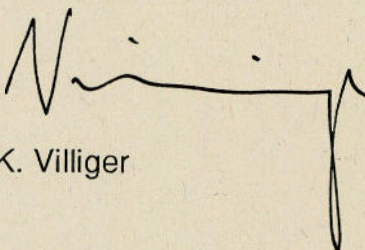
**Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs,
Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen NEAT
Baubeginn der zweiten Phase; Aussprachepapier**

Vernehmlassung

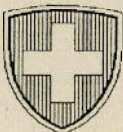
zur Stellungnahme des UVEK vom 11. Juni 1999 zu unserem Mitbericht

Wir halten an unserem Mitbericht vom 4. Juni 1999 fest.

Die vom UVEK aufgeführten Gründe genügen unseres Erachtens nicht, um auf den nach langem Ringen gefassten Parlamentsentscheid betr. Etappierung der NEAT zurückzukommen. All die Begründungen, die jetzt für einen vorzeitigen Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau geltend gemacht werden, waren bereits anlässlich der parlamentarischen Beratung hinlänglich bekannt.



K. Villiger



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Département fédéral des finances DFF
Dipartimento federale delle finanze DFF
Departament federal da finanzas DFF

Bern, 11. Juni 1999

An den Bundesrat

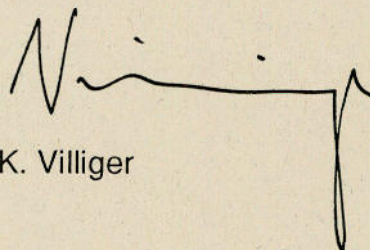
**Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs,
Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen NEAT
Baubeginn der zweiten Phase; Aussprachepapier**

Vernehmlassung

zur Stellungnahme des UVEK vom 11. Juni 1999 zu unserem Mitbericht

Wir halten an unserem Mitbericht vom 4. Juni 1999 fest.

Die vom UVEK aufgeführten Gründe genügen unseres Erachtens nicht, um auf den nach langem Ringen gefassten Parlamentsentscheid betr. Etappierung der NEAT zurückzukommen. All die Begründungen, die jetzt für einen vorzeitigen Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau geltend gemacht werden, waren bereits anlässlich der parlamentarischen Beratung hinlänglich bekannt.



K. Villiger



3003 Bern, 1. Juni 1999

An den Bundesrat

Aussprachepapier NEAT, Baubeginn der zweiten Phase

Stellungnahme

zum Mitbericht des Eidgenössischen Finanzdepartements vom 4. Juni 1999

Vorerst nehmen wir Stellung zu den Bemerkungen und Vorbehalten (Ziffer 1):

a)

Ein Vorziehen einzelner Projektteile der zweiten Phase der NEAT stellt den politischen Entscheid der Etappierung nicht in Frage. Dieser ist ohnehin primär in der Finanzierung begründet. Die Begehren, einzelne Projekte vorzuziehen, sind mit heute besseren Erkenntnissen und innovativen Vorschlägen (u.a. Baulogistik) begründet. Sofern die Rahmenbedingungen bezüglich der Finanzierung eingehalten werden, kann ein Vorziehen durchaus in Betracht gezogen werden.

b)

Beim Zimmerberg-Tunnel liegt ein innovativer Vorschlag vor, welcher durch die Nutzung von Synergien Einsparungen bei den Baukosten mit sich bringt. Dadurch besteht Spielraum für eine Vorfinanzierung. Hinzu kommt, dass die Kantone das Projekt unterstützen und in die Suche nach einer Finanzierungslösung einbezogen werden sollen. Mit Blick auf die Kostendifferenz zum offiziellen Projekt bzw. zur späteren Realisierung lohnt sich die Suche nach einer alternativen Finanzierungslösung.

c)

Das UVEK ist mit der Beurteilung einverstanden, dass die Kumulation der Tunnelbauten eine Gefahr für eine Preissteigerung beinhaltet. Beim Zimmerberg-Tunnel basieren jedoch die Preise auf der Submission für den BAHN 2000-Tunnel und sind aus heutiger Sicht sehr vorteilhaft.

d)

Die betriebswirtschaftliche Beurteilung ergibt in etwa ein neutrales Ergebnis. Die vorzeitige Realisierung bringt jedoch Vorteile bezüglich Umwelt und Verkehrsangebot, welche ebenfalls zu gewichten sind. Aufgrund einer ganzheitlichen Betrachtung stellt das UVEK den Antrag bezüglich Einleitung des Verfahrens und Intensivierung der Suche nach einer Finanzierungslösung.

e)

Es geht darum, die nächsten Schritte einzuleiten. Damit soll die Möglichkeit offen gehalten werden, die Chance wahrnehmen zu können. Dieses alternative Projekt kann aus logistischen Gründen nur zusammen mit dem Bau der zweiten Doppelspur Zürich – Thalwil realisiert werden. Der Entscheid muss im Spätsommer gefällt werden. Sollte bis zum Herbst keine für den Bund akzeptable Finanzierungslösung gefunden werden, kommt eine Realisierung dieses Projektvorschlags nicht mehr in Frage.

f)

Der Bund stellt klare Bedingungen an die Finanzierung, die erfüllt sein müssen. Das UVEK gewichtet jedoch nicht nur die finanziellen und wirtschaftlichen Aspekte. Es ist in jedem Fall eine gesamtheitliche Betrachtung anzustreben.

Antrag betreffend Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau (Ziffer 2):

1. Wir sind mit den beantragten Änderungen des Eidgenössischen Finanzdepartements nicht einverstanden.

2. Begründung:

Aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung kommt das UVEK zum Schluss, dass eine über die nächsten Jahre gestaffelte Realisierung Kostenvorteile bringt. Hinzu kommen die Kriterien der Sicherheit, des Angebotes und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, die ebenfalls für ein Vorziehen einzelner Ausbauten sprechen. Ein gestaffelter Ausbau der unter Betrieb stehenden, grösstenteils einspurigen Strecke ist zudem auch aus bautechnischer und betrieblicher Sicht optimal.

Begründung im Einzelnen

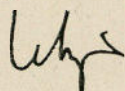
Das UVEK beantragt das Vorziehen einzelner Ausbauten auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau aus einer ganzheitlichen Sicht. Es werden unter anderem auch Vorhaben einbezogen, die nicht aus dem NEAT-Kredit finanziert werden. In Pfäffikon SZ ist eine Oberbauerneuerung der bestehenden Strecke dringend

notwendig. Diese macht jedoch kurz vor dem Bau der neuen Doppelspur wenig Sinn und würde Mehrkosten in Millionenhöhe verursachen.

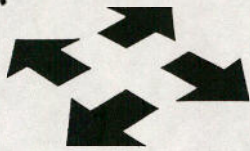
Einige der Projekte stehen in direktem Zusammenhang mit der unmittelbar bevorstehenden Erneuerung von Sicherungsanlagen der SBB (ordentliches Budget). Mit der Erneuerung kann aus Sicherheitsgründen nicht mehr zugewartet werden. Eine gleichzeitige Realisierung der über den NEAT-Kredit finanzierten Projektteile ist bezüglich Kosten und Betrieb optimal. Die neuen Fahrplanstudien haben gezeigt, dass auf einen Teil des Projektes in Degersheim verzichtet werden kann. Der andere Teil (Seite Mogelsberg) ist unbestritten. Er ist baureif und würde bereits heute die ungenügende Fahrplanstabilität verbessern.

Mit Bezug auf den Fonds, kann das Vorziehen von 40 Millionen Franken über etwa ein halbes Dutzend Jahre kaum Grund für eine Überschreitung der kumulierten Bevorschussung sein. Dieser Betrag liegt innerhalb der Ungenauigkeiten der prognostizierten Einlagen bzw. Ausgaben.

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation



Moritz Leuenberger



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Bearbeitet durch Rolf Schmid
Tel. 031/322 57 35 / Fax. 031/322 55 95
Reg.Nr.

3003 Bern, 7. Juni 1999

Herrn Bundesrat
Moritz Leuenberger

**Aussprachepapier NEAT, Baubeginn der zweiten Phase
Stellungnahme zum Mitbericht des Eidgenössischen Finanzdepartements vom
4. Juni 1999**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Nachstehend finden Sie unsere Stellungnahme zum Mitbericht des EFD:

Zu Ziffer 1, Remarques et réserves:

a)

Ein Vorziehen einzelner Projektteile der zweiten Phase der NEAT stellt den politischen Entscheid der Etappierung nicht in Frage. Dieser ist ohnehin primär in der knappen Finanzierung begründet. Die vorgezogenen Projektteile sind mit heute besseren Erkenntnissen und innovativen Vorschlägen bezüglich Baulogistik begründet. Die Finanzierung wird nicht tangiert.

b)

Beim Zimmerberg-Tunnel liegt ein innovativer Vorschlag vor, welcher durch die Nutzung von Synergien Einsparungen bei den Baukosten mit sich bringt. Dadurch besteht Spielraum für eine Vorfinanzierung. Hinzu kommt, dass die Kantone, in die Suche für eine Finanzierungslösung einbezogen werden sollen. Fazit: Die Kostendifferenz zum offiziellen Projekt ist in einer Grössenordnung, bei welcher sich die Suche nach einer Finanzierungslösung lohnt.

c)

Das UVEK ist mit der Beurteilung einverstanden, dass die Kumulation der Tunnelbauten eine Gefahr für eine Preissteigerung beinhaltet. Beim Zimmerberg-Tunnel basieren jedoch die Preise auf der Submission für den BAHN 2000-Tunnel und sind aus heutiger Sicht sehr vorteilhaft.

d)

Die betriebswirtschaftliche Beurteilung ergibt in etwa ein neutrales Ergebnis. Die vorzeitige Realisierung bringt jedoch Vorteile bezüglich Umwelt und Verkehrsangebot, welche ebenfalls zu gewichten sind.

e)

Einverstanden: Es geht heute um das Eintreten, noch nicht um den Entscheid bezüglich Vorziehen des Zimmerberg-Tunnels. Dieses alternative Projekt kann aus logistischen Gründen nur zusammen mit dem Bau der zweiten Doppelspur Zürich – Thalwil realisiert werden. Der Entscheid muss im Spätsommer gefällt werden. Sollte bis zum Herbst keine für den Bund akzeptable Finanzierungslösung gefunden werden, kommt eine Realisierung dieses Projektvorschlags nicht mehr in Frage.

f)

Grundsätzlich einverstanden. Das UVEK gewichtet jedoch nicht nur die finanziellen und wirtschaftlichen Aspekte. Es ist in jedem Fall eine gesamtheitliche Betrachtung anzustreben.

Zu Ziffer 2, Antrag betreffend Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau:

Wir sind mit den beantragten Änderungen des Eidgenössischen Finanzdepartements nicht einverstanden.

Begründung:

Aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung kommt das UVEK zum Schluss, dass eine über die nächsten Jahre gestaffelte Realisierung Kostenvorteile bringt. Hinzu kommen die Kriterien der Sicherheit, des Angebotes und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, die ebenfalls für ein Vorziehen einzelner Ausbauten sprechen. Ein gestaffelter Ausbau der unter Betrieb stehenden, grösstenteils einspurigen Strecke ist zudem auch aus bautechnischer und betrieblicher Sicht optimal.

Begründung im Einzelnen

Das UVEK beantragt das Vorziehen einzelner Ausbauten auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau aus einer ganzheitlichen Sicht. Es werden unter anderem auch Vorhaben einbezogen, die nicht aus dem NEAT-Kredit finanziert werden. In Pfäffikon SZ ist eine Oberbauerneuerung der bestehenden Strecke dringend notwendig. Diese macht jedoch kurz vor dem Bau der neuen Doppelspur wenig Sinn und würde Mehrkosten in Millionenhöhe verursachen.

Einige der Projekte stehen in direktem Zusammenhang mit der unmittelbar bevorstehenden Erneuerung von Sicherungsanlagen der SBB (ordentliches Budget). Mit der Erneuerung kann aus Sicherheitsgründen nicht mehr zugewartet werden. Eine gleichzeitige Realisierung der über den NEAT-Kredit finanzierten Projektteile ist bezüglich Kosten und Betrieb optimal. Die neuen Fahrplanstudien haben gezeigt, dass auf einen Teil des Projektes in Degersheim verzichtet werden kann. Der andere Teil (Seite Mogelsberg) ist unbestritten. Er ist baureif und würde bereits heute die ungenügende Fahrplanstabilität verbessern.

Mit Bezug auf den Fonds, kann das Vorziehen von 40 Millionen Franken über etwa ein halbes Dutzend Jahre kaum Grund für eine Überschreitung der kumulierten Bevorschussung sein. Dieser Betrag liegt innerhalb der Ungenauigkeiten der prognostizierten Einlagen bzw. Ausgaben.

Mit freundlichen Grüßen

BUNDESAMT FÜR VERKEHR



Max Friedli, Direktor

Beilage:

- Mitbericht EFD vom 4.6.99

Kopie z.K. an:

- T, at, dok at/aa



Berne, le 4 juin 1999

Au Conseil fédéral

**Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs,
Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen NEAT
Baubeginn der zweiten Phase**

Co-rapport

au papier de discussion du DETEC du 3 juin 1999.

Avec le présent co-rapport, nous voulons formuler les **remarques et réserves** que le papier de discussion du DETEC appelle de notre part. Nous faisons en outre la **proposition** de renoncer à la réalisation anticipée de certains projets sur la ligne Saint-Gall – Arth-Goldau.

1 Remarques et réserves

Les remarques ci-après se comprennent comme un complément à la prise de position de l'AFF présentée sous chiffre 4 du papier de discussion.

- a) Pratiquement nulle part dans le papier de discussion, il n'est fait allusion à la **portée politique** de la décision d'anticiper la réalisation du tunnel du Zimmerberg (et éventuellement de celui du Monte Ceneri) par rapport au calendrier prévu. Or, cet aspect ne peut pas être oublié. Le calendrier de réalisation de la NLFA a été le fruit d'une discussion parlementaire qui a duré plus d'un an. La compétence, reconnue par le Parlement au Conseil fédéral, de décider du commencement de la deuxième phase des travaux ne peut, sans une certaine audace, être interprétée comme l'autorisation de faire réaliser parallèlement à la première phase un ou plusieurs des ouvrages centraux prévus pour la seconde phase (dès 2006). A cet égard, il est intéressant de noter la vive réaction de la Délégation parlementaire de surveillance de la NLFA lorsqu'elle fut

informée des intentions du DETEC. Le risque de relancer la polémique entre les partisans des différents axes est réel.

- b) **L'offre présentée** par la communauté de travail Tunnel Zürich – Thalwil (AZT) avec la collaboration de l'UBS était **très loin de répondre aux conditions minimales** pour permettre une entrée en matière. Le chemin à parcourir en quelques mois est tel que nous ne sommes que très modérément optimistes sur les chances qu'une offre acceptable puisse être présentée en quelques mois.
- c) Les **économies** sur les coûts des projets que l'on nous présente comme possibles à travers leur anticipation doivent être prises avec circonspection. Il ne s'agit que de **suppositions**. On ignore en effet aujourd'hui à combien reviendra en définitive la construction des ouvrages en cause à l'horizon 2006. L'évolution du renchérissement est inconnue, la situation conjoncturelle à ce moment là également. Des avancées technologiques dans le percement des tunnels permettront peut-être une diminution des coûts. Dans tous les cas, il est certain que la réalisation d'ouvrages prévus pour la seconde phase simultanément au début des gros travaux sur les ouvrages de la première phase conduit à un renchérissement dont la Confédération sera la victime. Ce renchérissement se fera sentir non seulement sur les tunnels de la seconde phase, mais aussi, et c'est plus important encore, sur les prix de réalisation des tunnels de base.
- d) **L'intérêt économique** d'une réalisation anticipée du Zimmerberg pour l'exploitant **est pour le moins minime**. Les CFF espèrent que, dans le meilleur des cas, les recettes supplémentaires parviendront à compenser les nouveaux coûts. La réalisation du Zimmerberg n'aura d'intérêt économique qu'une fois que le tunnel de base du Saint-Gothard sera opérationnel, soit pas avant 2012.
- e) Si nous ne nous opposons pas à **l'ouverture de la procédure d'approbation des plans pour le tunnel du Zimmerberg**, nous précisons ici que cela **ne devra en aucun cas être interprété comme une prédécision** du Conseil fédéral sur le principe de sa réalisation anticipée.
- f) Nous rappelons ici les **conditions qui doivent être remplies** par une offre de financement extérieur **pour mériter une entrée en matière**:
- ◆ Les **conditions légales doivent être remplies** (art. 5 du Règlement sur le fonds [RS 742.140]: la limite d'endettement (25%) fixée à l'article 24 alinéa 2 lettre d des dispositions transitoires de la constitution ne doit pas être dépassée; le modèle retenu ne doit pas conduire à une augmentation des risques financiers de la Confédération).
 - ◆ L'anticipation des travaux ne doit **pas mettre en péril le montant maximal des avances** consenties par la Confédération, soit 4,2 milliards (prix 1995) selon l'article 6 alinéa 2 du Règlement sur le fonds.
 - ◆ L'anticipation des travaux ne doit amener à **aucun coût supplémentaire** pour la Confédération. Pour cela, les intérêts du financement extérieur ainsi

que d'éventuels intérêts supplémentaires – provenant de l'anticipation de la réalisation de l'ouvrage – sur les avances consenties par la Confédération au fonds doivent être intégralement pris en charge par des tiers.

- ◆ **Aucune garantie** d'aucune sorte ne sera donnée par la Confédération.

2 Proposition

Nous sommes opposés à la réalisation anticipée de certains ouvrages sur la ligne Saint-Gall – Arth-Goldau. Nous faisons donc la proposition suivante.

Dispositif, chiffre 2

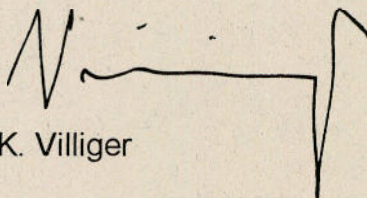
2. Auf den vorgezogenen Baubeginn von einzelnen Objekten auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau wird verzichtet.

et

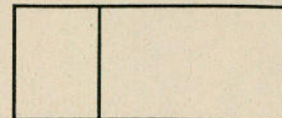
Dispositif, chiffre 4, deuxième point

Supprimer ("Im Objektkredit Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau.....verschoben").

La décision de réaliser la NLFA par phases a constitué le centre des débats de l'année dernière devant le Parlement. Les décisions prises par le Parlement l'ont été en connaissance des conséquences de politique des transports ainsi que des souhaits des cantons et organisations intéressées. C'est particulièrement vrai des améliorations sur la ligne Saint-Gall – Arth-Goldau qui ont été repoussées dans la seconde phase. Le DETEC n'amène aucun nouveau fait qui justifierait de s'écarter de la décision du Parlement. En réalité, seule la réalisation d'économies pour le fonds et la Confédération constituerait des faits nouveaux susceptibles de remettre en cause l'ordre de priorité établi - précisément pour tenir compte des possibilités de financement - par le Parlement. Ce cas de figure est réalisé dans le cas de la jonction de Nidelbad, mais pas dans celui de l'anticipation des travaux sur la ligne Saint-Gall – Arth-Goldau.



K. Villiger



| | | | | | | | | |
|------------|------------|-----------|-------------|-----------|-----------|------------|--------------|----------|
| des/du | EDA / DFAE | EDI / DFI | EJPD / DFJP | VBS/ DDPS | EFD / DFF | EVD / DFEP | UVEK / DETEC | BK / ChF |
| Datum/Date | | | | | | | 3.6.99 | |

Titel des Antrages / Titre de la proposition:

Aussprachepapier

**Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs,
Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT,**

Baubeginn der zweiten Phase

Zur Behandlung im Bundesrat / A traiter au Conseil fédéral:

Finanzdelegation / Délégation des finances:

innert Monatsfrist / dans le délai d'un mois

ja / oui nein / non

Letztmöglicher Termin / Date limite:

Begründung / Motifs:

| | | | | | |
|---|------------------|---|-----|----------------------|---------|
| Verantwortliche/ Responsable | M. Friedli, Dir. | Amt (Abk.) Office (sigle) | BAV | Tel. Tél. | 2 57 01 |
| Sachbearbeiter/in Spécialiste | R. Schmid | Amt (Abk.) Office (sigle) | BAV | Tel. Tél. | 2 57 35 |
| Übersetzer/in (d) Traducteur/trice (f) Traduttore/trice (i) | M. Leyfraz | Amt (Abk.) Office (sigle) Ufficio (abbr.) | BAV | Tel. Tél. Tel. | 2 76 39 |

Ergebnis der Ämterkonsultation / Résultat de la consultation des offices:

(Bei Differenzen, vgl. ausführliche Begründung im Antrag /

En cas de divergences, voir motifs détaillés dans la proposition)

Das Aussprachepapier wurde mit der Eidg. Finanzverwaltung abgesprochen. Es besteht eine Differenz, auf die im Aussprachepapier hingewiesen wird.

Das Aussprachepapier wurde aus aktuellem Anlass zweimal überarbeitet. Die Versionen vom 15. und vom 26. April 1999 werden durch die vorliegende Version ersetzt. Es besteht ein Zusammenhang mit der Botschaft über den neuen NEAT-Gesamtkredit (Bundesratsbeschluss vom 31.5.99).

Information:

Am Tag der Bundesratssitzung / le jour de la séance du Conseil fédéral:
 ja / oui nein / non (= begründen / motiver):

später / plus tard (Zeitpunkt und Begründung angeben / indiquer date et motifs):

keine Information / pas d'information

Publikation / Publication: BBI/FF AS/RO/RU Originaltext / Texte original / Testo originale: d f i

Durch die BK auszufüllen / A remplir par la ChF

| | EDA | EDI | EJPD | VBS | EFD | EVD | UVEK | BK |
|---|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|----|
| Zum Mitbericht an Pour co-rapport au | | | | | | | | |
| Zustimmung Adhésion | | | | | | | | |
| Mitbericht Co-rapport | | | | | | | | |
| Stellungnahme Réponse | | | | | | | | |
| Vernehmlassung Réplique | | | | | | | | |

Bundesrats-Sitzung vom
Séance du Conseil fédéral du

Beschluss des Bundesrates vom
Décision du Conseil fédéral du

Zustimmung / Approbation

- antragsgemäss
conformément à la proposition
- mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
avec modification par procédure de co-rapport
- mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
und Beratung
avec modification par procédure de co-rapport
et délibération
- mit Änderung gemäss Beratung
avec modification par délibération

Kenntnis genommen / Pris connaissance

Abgelehnt / Refusé

Verschoben / Renvoyé



3003 Bern, 3. Juni 1999

An den Bundesrat

**Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs
Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT
Baubeginn der zweiten Phase**

Aussprachepapier

Übersicht (französische Übersetzung Seiten 3 und 4)

Von verschiedenen Seiten werden Anträge gestellt, Projekte der zweiten Phase der NEAT vorzeitig zu realisieren. Dies betrifft insbesondere den Zimmerberg- und den Ceneri-Tunnel sowie einzelne Ausbauten auf der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau. Das UVEK gelangt an den Bundesrat, da dieser über den Baubeginn der zweiten Phase der NEAT zu entscheiden hat.

Das Parlament hat den finanziellen Spielraum für die vorzeitige Realisierung von NEAT-Projekten stark eingeschränkt. Gemäss Fondsreglement darf die maximale Bevorschussungslimite durch vorgezogene Projekte nicht in Frage gestellt werden. Aus heutiger Sicht wird die Bevorschussung durch die beiden Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard, die erste Etappe der BAHN 2000 und den Lärmschutz bis zur Limite beansprucht. Das Vorziehen von grösseren Projekten der zweiten Phase der NEAT zulasten des Fonds ist demnach nicht möglich. Einzig für kleinere Ausgaben besteht ein gewisser Handlungsspielraum.

Gemäss geltendem Recht besteht neben der Fondsfinanzierung durch den Bund die Möglichkeit, weitere Kapitalgeber für die Finanzierung von NEAT-Projekten beizuziehen. Verbunden mit innovativen technischen Lösungen kann eine solche Privatfinanzierung oder auch eine durch Dritte erbrachte Vorfinanzierung durchaus im Interesse des Bundes liegen.

Im vorliegenden Aussprachepapier werden die Begehren, den Zimmerberg-Tunnel, den Ceneri-Tunnel sowie Ausbauten auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau vorzeitig zu realisieren, kurz dargelegt. Die wesentlichen Punkte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

*Für den **Zimmerberg-Tunnel** liegt ein alternatives Projekt vor, welches vorsieht, diesen Tunnel verzugslos im Anschluss an den BAHN 2000-Tunnel (Zweite Doppelspur Zürich – Thalwil) zu bauen. Durch die Nutzung von Synergien und den umgekehrten Vortrieb von Norden nach Süden ergeben sich gegenüber dem bisherigen Projekt erhebliche Vorteile:*

- Die sich bereits im Einsatz befindende Tunnelbohrmaschine sowie die bestehenden Installationen für die Materialbewirtschaftung und die Betonproduktion in der Brunau können im Falle eines Vorzuges weiter verwendet werden. Die reinen Erstellungskosten sind dementsprechend 40 bis 60 Millionen Franken tiefer als diejenigen bei einer späteren Realisierung.
- Die Belastung der Umwelt ist im Falle der vorgezogenen Variante bedeutend geringer. Die vorzeitige Inbetriebnahme ergibt eine frühere Reduktion der Lärmbelastung im Bereich Zürich – Horgen Oberdorf und eine Attraktivitätssteigerung des Bahnangebots Zürich – Luzern und Richtung Innerschweiz. In Sihlwald wird ein temporärer Förderschacht erstellt (Installationsfläche von 1,6 ha). Damit können die Zu- und Abtransporte für den Tunnelbau per Bahn stattfinden (SZU). Im Raum Littli kann die Installationsfläche von 18 auf 9 ha reduziert und die Bauzeit von 7,5 auf 4 Jahre verkürzt werden. Das alternative Projekt wird vor allem aufgrund der ökologischen Vorteile von den Kantonen Zug und Zürich, den betroffenen Gemeinden sowie den Umweltverbänden mit Nachdruck unterstützt.

Das Vorziehen des Zimmerberg-Tunnels bringt auch Nachteile mit sich. Neben den zusätzlichen Zinskosten gilt es zu beachten, dass die absehbare Kumulation von Tunnelbauarbeiten preistreibend wirken könnte. Gesamthaft betrachtet kommt das UVEK zum Schluss, dass die Vorteile der vorgezogenen Realisierung des Zimmerberg-Tunnels die Nachteile deutlich überwiegen.

Es liegt ein Vorschlag für eine Vorfinanzierung der Rohbauarbeiten des Zimmerberg-Tunnels vor. Verschiedene Fragen sind allerdings noch ungeklärt. Es erscheint mit Blick auf die obgenannten Vorteile auf jeden Fall als lohnenswert, die Möglichkeiten einer Vorfinanzierung noch genauer zu prüfen. Der Entscheid für einen vorgezogenen Baubeginn müsste im Spätsommer gefällt werden. Vor diesem Hintergrund beabsichtigt das UVEK, das Plangenehmigungsverfahren für den Zimmerberg-Tunnel umgehend einzuleiten und die Suche nach einer Lösung der offenen Finanzierungsfragen zu intensivieren. Sollte eine auch für den Bund interessante Vorfinanzierung zustande kommen, würde das UVEK dem Bundesrat im Spätsommer den vorgezogenen Baubeginn des Zimmerberg-Tunnels zum Entscheid vorlegen.

Unabhängig davon soll der unterirdische Anschluss in Nidelbad zusammen mit dem BAHN 2000-Tunnel (zweite Doppelspur Zürich – Thalwil) in den Jahren 2000 und 2001 als Vorinvestition für die NEAT gebaut werden. Eine spätere Realisierung wäre mit beträchtlichen Mehrkosten verbunden.

Beim **Ceneri-Tunnel** bestehen sachlich begründete Begehren für eine vorgezogene Realisierung. Erst mit der Fertigstellung des Ceneri-Tunnels entsteht am Gotthard eine vollwertige Flachbahn für den Güterverkehr. Ein Vorschlag für eine alternative Finanzierung liegt noch nicht vor. Das UVEK hat die AlpTransit Gotthard AG beauftragt, im Rahmen der NEAT nach Möglichkeiten für Privatfinanzierungen Ausschau zu halten.

Das UVEK beantragt im Aussprachepapier, mit dem **Bau einzelner Projekte auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau** vorzeitig zu beginnen. Es handelt sich ausnahmslos um betrieblich dringend notwendige Verbesserungen auf einer bestehenden Bahnlinie. Die Kosten in der Höhe von 50 Mio Franken sind über mehrere Jahre hinweg betrachtet bescheiden; die Fondsbelastung würde nur unmerklich ansteigen.

Bei Annahme der Anträge des UVEK sind in der **Botschaft über den neuen NEAT-Gesamtkredit** (Bundesratsbeschluss vom 31. Mai 1999) die Kosten für den Anschluss Nidelbad und diejenigen für die dringenden Ausbaubjekte auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau von der zweiten in die erste Phase zu verschieben.

Condensé

De plusieurs côtés, on demande d'avancer la réalisation de projets de la deuxième phase de la NLFA. Ces demandes concernent surtout les tunnels du Zimmerberg et du Ceneri ainsi que divers projets d'aménagement sur la ligne entre Saint-Gall et Arth-Goldau. Le DETEC s'adresse au Conseil fédéral puisque celui-ci est appelé à statuer sur le début des travaux de la deuxième phase de la NLFA.

Le Parlement a fortement restreint la marge de manoeuvre financière pour la réalisation anticipée de projets de la NLFA. Selon le règlement du fonds, des projets anticipés ne doivent pas remettre en question la limite maximale des avances, ni le délai fixé pour le remboursement par le fonds. A l'heure actuelle, les avances sont utilisées jusqu'à la limite par les deux tunnels de base du Lötschberg et du Saint-Gothard, la première étape de RAIL 2000 et la protection contre le bruit. Il n'est donc pas possible d'avancer des projets importants de la deuxième phase de la NLFA à la charge du fonds. Une certaine latitude existe uniquement pour des dépenses mineures.

La législation en vigueur permet, en plus du financement du fonds par la Confédération, de faire appel à d'autres bailleurs de fonds pour financer des projets de la NLFA. Conjointement avec des solutions techniques novatrices, un tel financement privé ou même seulement un financement anticipé par des tiers peuvent parfaitement être dans l'intérêt de la Confédération.

La présente note de discussion présente brièvement les demandes visant à avancer la construction des tunnels du Zimmerberg et du Ceneri ainsi que l'aménagement de la ligne Saint-Gall – Arth-Goldau. Voici, en résumé, les points essentiels:

Le tunnel du **Zimmerberg** fait l'objet d'un projet alternatif prévoyant de le construire immédiatement après le tunnel de RAIL 2000 (deuxième double voie Zurich – Thalwil). L'exploitation de synergies et la construction en sens inverse du nord au sud présentent des avantages considérables par rapport au projet actuel:

- Le tunnelier déjà en service ainsi que les installations existantes pour gérer les matériaux et produire du béton dans la Brunau pourront continuer d'être utilisés en cas d'anticipation des travaux. Les seuls coûts de construction seront de 40 à 60 millions de francs inférieurs à ceux nécessaires en cas de construction ultérieure.
- Dans la variante anticipée, la pollution de l'environnement est nettement moins importante. La mise en service anticipée permet de réduire plus tôt le bruit dans la zone Zurich – Horgen Oberdorf et d'augmenter l'attrait de l'offre ferroviaire Zurich – Lucerne ainsi qu'en direction de la Suisse centrale. Un puits d'extraction temporaire est construit dans le Sihlwald (aire des installations de 1,6 ha). Les transports pour la construction du tunnel pourront ainsi s'effectuer par chemin de fer (SZU). Dans la

région de Littli, l'aire des installations peut être réduite de 18 à 9 ha et la durée de la construction de 7,5 à 4 ans. Les cantons de Zoug et de Zurich, les communes concernées et les organisations écologiques soutiennent le projet alternatif avec force, surtout en raison de ses avantages écologiques.

L'anticipation du tunnel du Zimmerberg présente aussi des inconvénients. En plus des frais financiers supplémentaires, il faut noter que le cumul prévisible des travaux de percement de tunnels risquerait de faire monter les prix. Dans l'ensemble, le DETEC conclut que les avantages de la construction anticipée du tunnel du Zimmerberg l'emportent nettement sur les inconvénients.

Une proposition a été faite pour un financement anticipé des travaux du gros oeuvre du tunnel du Zimmerberg. Plusieurs questions ne sont toutefois pas encore élucidées. Vu les avantages susmentionnés, il semble en tout cas valoir la peine d'examiner de plus près les possibilités d'un financement anticipé. La décision sur un début anticipé des travaux devrait être prise à la fin de l'été. Face à cette situation, le DETEC envisage d'engager immédiatement la procédure d'approbation des plans du tunnel du Zimmerberg et de renforcer la recherche d'une solution des questions en suspens en matière de financement. Si un financement anticipé intéressant pour la Confédération devait se réaliser, le DETEC soumettrait à la fin de l'été le début anticipé de la construction du tunnel du Zimmerberg pour décision au Conseil fédéral.

Indépendamment de cela, le raccordement souterrain de Nidelbad sera construit avec le tunnel de Rail 2000 Zurich-Thalwil dans les années 2000 et 2001 comme investissement anticipé pour la NLFA. Une réalisation ultérieure occasionnerait des coûts supplémentaires considérables.

Pour le tunnel du **Ceneri**, des demandes fondées sur des motifs objectifs visent à anticiper sa construction. La ligne à faible déclivité du Saint-Gothard ne prendra toute sa valeur pour le trafic marchandises qu'avec l'achèvement du tunnel du Ceneri. Il n'existe pas encore de proposition pour un financement alternatif. Le DETEC a chargé AlpTransit Gotthard SA d'examiner les possibilités de financements privés dans le cadre de la NLFA.

Dans la note de discussion, le DETEC demande **d'anticiper le début de la réalisation de certains projets sur la ligne Saint-Gall – Arth-Goldau**. Il s'agit sans exception d'améliorations nécessaires d'urgence pour l'exploitation de la ligne ferroviaire actuelle. Considérés sur plusieurs années, les coûts de 50 millions de francs sont modestes; la charge du fonds augmenterait seulement dans une mesure insignifiante.

En cas d'acceptation des propositions du DETEC, les coûts prévus dans **le message sur le nouveau crédit global NLFA** (décision du Conseil fédéral du 31 mai 1999) pour le raccordement de Nidelbad et ceux pour les objets urgents de modernisation du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau devront passer de la deuxième à la première phase

1 Ausgangslage

1.1 Gesetzliche Grundlagen und Bestimmungen

Das Aussprachepapier stützt sich auf Artikel 24 der Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung, den Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1998 über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte und den Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Änderung vom 20. März 1998).

Die Eisenbahngrossprojekte umfassen die NEAT, die BAHN 2000, den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz sowie die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken. Die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte erfolgt über einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung. Beim NEAT-Projekt bilden die einzelnen Bauphasen Bestandteil des allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses. Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den Zeitplan.

Um eine stetige Finanzierung der Projekte zu gewährleisten, können dem Fonds Vorschüsse über die Bestandesrechnung des Bundes zugewiesen werden. Die kumulierte Bevorschussung darf 4,2 Milliarden Franken (Preisbasis 1995) nicht überschreiten. Die Bundesversammlung beschliesst die erforderlichen Anpassungen des maximalen Plafonds. Der Plafond der Bevorschussung darf für die Verwirklichung neuer Projekte oder Projektteile nicht erhöht werden.

Die Möglichkeit einer ergänzenden Finanzierung durch Private oder durch internationale Organisationen bleibt ausdrücklich vorbehalten.

Die NEAT wird in zwei Phasen realisiert. Die erste Phase umfasst den Bau der Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg. Die zweite Phase umfasst den Bau des Ceneri-Tunnels und des Zimmerberg-Tunnels, den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau sowie den Bau einer direkten Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie. Der Bundesrat entscheidet über den Baubeginn der zweiten Phase.

Fazit:

Der Bundesrat kann den vorgezogenen Baubeginn eines Projektes der zweiten NEAT-Phase nur beschliessen, wenn die Bevorschussungslimite des Fonds eingehalten werden kann. Diese darf für neue Projekte (u.a. der zweiten Phase der NEAT) nicht erhöht werden. Andernfalls müsste das Parlament erstens das Fondsreglement ändern und zweitens einer Erhöhung des Plafonds zustimmen.

Als Alternative besteht die Möglichkeit einer Finanzierung oder Vorfinanzierung durch Dritte.

1.2 Begehren, einzelne NEAT-Projekte der zweiten Phase vorzuziehen

Der Zimmerberg-Tunnel (Teil 2, NEAT) schliesst in Nidelbad unterirdisch an die zweite Doppelspur Zürich - Thalwil (Zimmerberg-Tunnel Teil 1, BAHN 2000) an. Das Projekt Zürich - Thalwil ist im Bau und wird 2003 in Betrieb gehen. Der Anschluss in Nidelbad

wird als Teil des BAHN 2000-Projektes zulasten des NEAT-Kredites realisiert. Der Bau des Zimmerberg-Tunnels (Teil 2, NEAT) ist erst im Zeitraum 2006 bis 2013 vorgesehen. Die AlpTransit Gotthard AG hat ein alternatives Projekt (Option) ausgearbeitet und schlägt vor, den Zimmerberg-Tunnel direkt anschliessend an die zweite Doppelspur Zürich-Thalwil bis 2007 zu realisieren. Es liegen Begehren von Parlamentariern, der Kantone Zug und Zürich, von Gemeinden und Umweltorganisationen vor, diese Option zu realisieren. Zudem wurde dem UVEK ein Vorschlag für eine Vorfinanzierung des Rohbaus unterbreitet.

Die Ausbauten auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau sind im Zeitraum 2008 bis 2013 vorgesehen. Es liegen Begehren der betroffenen Kantone und Bahnen vor, einzelne Projekte aus betrieblichen und organisatorischen Gründen in den nächsten Jahren realisieren zu können.

Die Realisierung des Ceneri-Tunnels ist im Zeitraum 2006 bis 2018 vorgesehen. Es besteht das Begehren des Kantons Tessin, mit Vorarbeiten ab 2002 beginnen zu können, um eine frühere Inbetriebnahme zu ermöglichen.

Die Realisierung der Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie ist im Zeitraum 2011 bis 2016 vorgesehen. Die Vorprojektgenehmigung für den sogenannten Hirzel-Tunnel wurde vom Bundesrat am 15. März 1999 zurückgestellt. Es gibt zur Zeit keine Vorstösse diese Verbindung vorzeitig zu realisieren.

2 Finanzierung

2.1 Information über die aktuellen Simulationen des Fondsverlaufes

Die erste Aktualisierung der Planrechnungen des Fonds für Eisenbahngrossprojekte ist abgeschlossen. Sie beinhaltet zur Hauptsache die Umrechnung vom bisher realen Modell zur nominalen Betrachtungsweise. Dabei zeigt sich deutlich, dass dieser Übergang zu einer Verschlechterung der Ergebnisse führt und der Bevorschussungsbedarf massiv ansteigt.

Die Simulation des Fondsverlaufs (Einlagen und Entnahmen aktualisiert) zeigt, dass die erste Etappe von BAHN 2000, die beiden Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard sowie die Lärmsanierung die Bevorschussung bis zur Limite beanspruchen. Das Vorziehen von grösseren Projekten der zweiten NEAT-Phase ist im Rahmen des Fonds mit Sicherheit nicht möglich.

Es sind Steuerungsmassnahmen notwendig, um die Bevorschussungslimite einhalten zu können. Dabei gilt es sicherzustellen, dass einmal begonnene Projekte verzugslos realisiert werden können. Die Steuerung muss deshalb in erster Linie über noch nicht begonnene Projekte erfolgen. Dies entspricht dem Willen des Gesetzgebers, der eine Erhöhung der Bevorschussungslimite zur Verwirklichung von neuen Projekten oder Projektteilen ausgeschlossen hat. Eine Botschaft an die eidg. Räte zur Erhöhung der Bevorschussungslimite könnte nur aufgrund unvorhergesehener, zusätzlicher und nicht kompensierbarer Mehrkosten oder wegen tieferer Ergiebigkeit der Finanzierungsquellen erfolgen.

Priorität haben die im Bau befindlichen Projekte der ersten Etappe BAHN 2000 und die erste Phase der NEAT, d.h. die beiden Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard. Der Lötschberg-Basistunnel soll aufgrund des Landverkehrsabkommens so rasch als möglich fertig gestellt werden, um die Schwerverkehrsabgabe auf den Maximalbetrag erhöhen zu können. In die erste Priorität gehören ebenfalls die für den Betrieb der Basistunnel zwingend notwendigen Ausbauten auf den Zufahrtsstrecken und der Lärmschutz. Alle anderen Projekte, die aus dem Fonds finanziert werden, sind mit Rücksicht auf die Verschuldungslimite so spät als möglich zu beginnen.

Aus Sicht der Preisentwicklung ist eine Staffelung der Tunnelbauarbeiten bzw. ein späterer Beginn der zweiten Phase der NEAT wünschenswert. Durch die Kumulation der grossen Tunnelbaulose sind teuerungs- bzw. marktbedingte Mehrkosten nicht auszuschliessen. Mit Blick auf das ohnehin grosse Auftragsvolumen ist deshalb eine zusätzliche Nachfragesteigerung möglichst zu vermeiden.

Fazit:

Die erste Etappe von BAHN 2000, die beiden Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard sowie die Lärmsanierung beanspruchen die Bevorschussung bis zur Limite. Das Vorziehen von grösseren Projekten der zweiten NEAT-Phase zulasten des Fonds ist nicht möglich.

2.2 Privat- bzw. Vorfinanzierung der Eisenbahngrossprojekte durch Dritte

Die Arbeitsgruppe „Privatfinanzierung Eisenbahngrossprojekte“ hat anfangs März 1999 ihren Schlussbericht vorgelegt. Es bestehen demnach verschiedene Möglichkeiten für den Einbezug von privaten Finanzierungsquellen im Rahmen des NEAT-Projektes, wobei der Zimmerberg- und der Ceneri-Tunnel sowie die eisenbahntechnische Ausrüstung im Vordergrund stehen. Als weniger geeignet für den Beizug von privatem Kapital erscheint aufgrund des Berichtes der Bau der Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard. Dagegen sprechen insbesondere die hohen Investitionskosten, die lange Bauzeit, die vergleichsweise hohen Risiken sowie die weitgehend abgeschlossene Projektierung.

Das UVEK hat die AlpTransit Gotthard AG beauftragt, die Möglichkeiten von Privatfinanzierungen im Rahmen des NEAT-Projektes zu prüfen und dem Bund so rasch als möglich konkrete Vorschläge zu unterbreiten.

Für eine Privatfinanzierungslösung sind die folgenden Bedingungen aus dem Fondsreglement zu beachten:

- Die gewählte Lösung darf zu keiner Überschreitung der festgelegten Höchstverschuldung des Bundes nach Artikel 2 Buchstabe d der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung führen.
- Sie darf zu keiner Zunahme der finanziellen Risiken des Bundes führen.

Es ist auch denkbar, dass das Vorziehen einzelner NEAT-Projekte durch Dritte vorfinanziert wird. Gemäss der Eidg. Finanzverwaltung (EFV) müssen im Falle einer Vorfinanzierung zusätzliche Bedingungen erfüllt sein:

- Das Vorziehen von Arbeiten darf die Bestimmungen von Artikel 6, Ziffer 2 des Fondsreglementes nicht verletzen: Die kumulierte Bevorschussung darf insbesondere 4.2 Milliarden Franken (Preisbasis 1995) nicht übersteigen.
- Aus dem vorgezogenen Baubeginn dürfen dem Bund keine zusätzlichen Kosten entstehen. Die EFV ist auch keinesfalls bereit, Garantien abzugeben und zusätzliche Risiken zu übernehmen.

Im Weiteren ist sicherzustellen, dass der Wettbewerb spielen kann und die Submissionsvorschriften des Bundes sowohl für die Bauleistungen der Unternehmer als auch für die Dienstleistungen der Banken eingehalten werden.

Fazit:

Privatfinanzierungen oder Vorfinanzierungen sind unter Einhaltung der obigen Bedingungen möglich und erwünscht. Der Bund hat ein Interesse daran, dass die bestehenden Möglichkeiten genauer abgeklärt werden.

3 Information über die Anliegen im Einzelnen

3.1 Zimmerberg-Tunnel

Ausgangslage:

Der Zimmerberg-Tunnel (Teil 2, NEAT) bildet über den unterirdischen Anschluss in Nidelbad die Fortsetzung der zweiten Doppelspur Zürich – Thalwil (Zimmerberg-Tunnel Teil 1, BAHN 2000) in Richtung Zug. Er ist Bestandteil der Integration Ostschweiz und ergänzt die an der Kapazitätsgrenze stehende einspurige Strecke zwischen Horgen Oberdorf und Littli. Er bringt eine bedeutende Angebotsverbesserung insbesondere auf der Strecke Zürich – Luzern (bis zu 10 Minuten kürzere Fahrzeit und zusätzliche Kapazität). Zusammen mit dem Gotthard-Basistunnel ergibt sich eine Fahrzeit von weniger als drei Stunden zwischen Zürich und Mailand.

Bauvorhaben:

Es besteht die bautechnische Alternative („Option“), den ganzen Zimmerberg-Tunnel (Teil 1 BAHN 2000 und Teil 2 NEAT) mit der zur Zeit im Einsatz stehenden Tunnelbohrmaschine von der Brunau bis nach Littli (von Norden nach Süden) aufzufahren. Die Vorteile dieser Alternative gegenüber der späteren Realisierung mit Hauptinstallation in Littli (Bauvorgang von Süden nach Norden) liegen darin, dass die Betonfabrikation weiterhin in der Brunau und ein grosser Teil der An- und Abtransporte mit der Bahn ab Sihlwald (SZU) erfolgen könnte. Damit wären die Bauinstallationen in Littli über eine kürzere Zeit (4 statt 7,5 Jahre) und in geringerem Umfang (9 statt 18 ha) erforderlich. Allerdings ist ein zusätzlicher Förderschacht in Sihlwald (Installationsplatz 1,6 ha) notwendig.

Bei der Verzweigung Richtung Thalwil soll der unterirdische Anschluss in Nidelbad für den Zimmerberg-Tunnel Teil 2 zusammen mit dem BAHN 2000-Projekt Zürich - Thalwil realisiert werden. Der nachträgliche Bau des Anschlusses Nidelbad würde aus baulogistischen Gründen einen bedeutenden Mehraufwand erfordern und wäre zudem mit zeitweiligen Betriebseinschränkungen auf der Strecke Zürich – Thalwil verbunden.

Akzeptanz, Haltung der Kantone:

Die vorgezogene Realisierung des Zimmerberg-Tunnels wird vor allem aus Umweltgründen von den Kantonen Zug und Zürich, den betroffenen Gemeinden Baar, Thalwil und des Bezirkes Horgen sowie den Umweltverbänden mit Nachdruck unterstützt. Die Regionalkonferenz öffentlicher Verkehr Zentralschweiz / Tessin begrüsst die Attraktivitätssteigerung der Verbindung in Richtung Zürich. Die Inbetriebnahme des Zimmerberg-Tunnels und die damit verbundene Attraktivitätssteigerung der Bahn soll vor der Fertigstellung der relevanten Nationalstrassenabschnitte erfolgen. Die durchgehende unterirdische Verbindung Zürich – Littli bringt eine deutliche Lärmreduktion auf der Strecke Zürich - Horgen Oberdorf. Gemäss der Behördendelegation Ostschweiz, in der die Kantone Schwyz, St. Gallen, Thurgau, Zug und Zürich vertreten sind, sollte alles Mögliche getan werden, damit die Option Zimmerberg eingelöst werden kann. Der Kanton Zug ist bereit, sich insbesondere im Rahmen der Bewilligungsverfahren zu engagieren (kurze Fristen, Konsensfindung).

Plangenehmigungsverfahren und Termine:

Der Bundesrat hat am 15. März 1999 die Vorprojektgenehmigung für den Zimmerberg-Tunnel erteilt.

Die Plangenehmigungsverfügung für den Anschluss Nidelbad wurde am 23. April 1999 durch das UVEK erteilt (Projektänderung/-ergänzung BAHN 2000; zweite Doppelspur Zürich – Thalwil). Damit wurde die vorzeitige Realisierung dieser Vorinvestition für die NEAT ermöglicht.

Das Auflagedossier für den Zimmerberg-Basistunnel (Variante Option / vorzeitige Realisierung) wurde dem UVEK am 5. Mai 1999 mit Gesuch um Einleitung des mit dem Enteignungsverfahren kombinierten Plangenehmigungsverfahrens eingereicht. Das Auflagedossier wurde vom Bundesamt für Verkehr der gesetzlichen Vorprüfung unterzogen. Die Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden sind vorbereitet und die Grundeigentümer sind vororientiert, so dass das Verfahren umgehend eingeleitet werden könnte. Die vorgesehenen Verfahrenstermine sind allerdings äusserst knapp.

Gestützt auf die gesetzlichen Fristen kann die öffentliche Auflage frühestens im Juli 1999 erfolgen. Der Fristenstillstand vom 15. Juli bis 15. August ist zu beachten. Eine erste Teilgenehmigung für den Baulüftungsschacht A3 (km 11.0) sollte im September, spätestens Mitte November 1999 vorliegen. Eine weitere Teilgenehmigung für den Förderschacht Sihlwald (km 14.5) und den Tunnelvortrieb (ab km 10.8) muss gemäss Bauprogramm im Februar 2000 vorliegen, um einen Unterbruch der Bauarbeiten und entsprechende Mehrkosten (ca. 1 bis 2 Millionen Franken pro Monat) zu vermeiden. Diese Termine können aus heutiger Sicht, unter Beachtung gekürzter Vernehmlassungsfristen und bei optimalem Verlauf des Verfahrens (keine Projektänderungsbegehren, kaum / keine Einsprachen, keine materiell schwerwiegende Opposition) eingehalten werden.

Die Rohbauarbeiten für den Zimmerberg-Tunnel Teil 2 (NEAT) wurden im Sinne einer Option von den Anbietern im Rahmen der Submission für den Zimmerberg-Tunnels Teil 1 (BAHN 2000) offeriert. Gemäss Vertrag mit dem Unternehmer muss diese Option (aus logistischen Gründen betreffend die bestehenden Produktionsanlagen in der Brunau) spätestens bis zum 1. Oktober 1999 eingelöst werden.

Das UVEK beabsichtigt, im Anschluss an die Aussprache des Bundesrates das Plangenehmigungsverfahren einzuleiten und so rasch als möglich voranzutreiben.

Investitionskosten und Wirtschaftlichkeit:

Die Vorinvestition in den Anschluss Nidelbad von 97,5 Mio Franken (Preisstand 1990) ist interessant, da die Mehrkosten der späteren Realisierung von ca. 70 Mio Franken die zusätzlichen Zinskosten mehr als kompensieren.

Die Investitionskosten des Zimmerberg-Tunnels (Teil 2, NEAT) betragen bei vorzeitiger Realisierung, d.h. mit Bauvorgang von Nidelbad nach Littli, ca. 517 Mio Franken (Preisstand 1990). Bei der späteren Realisierung mit Bauvorgang von Littli Richtung Nidelbad ist mit ca. 555 bis 575 Mio Franken (Preisstand 1990) zu rechnen. Die Mehrkosten einer späteren Realisierung mit Hauptinstallation in Littli betragen demnach ca. 40 bis 60 Mio Franken. Um die finanzielle Belastung in den ersten Jahren zu reduzieren, wurde von der Projektleitung vorgeschlagen, vorerst nur die Rohbauarbeiten des Tunnels im Umfang von ca. 250 Mio Franken auszuführen.

Die SBB erwarten mit der Inbetriebnahme des Zimmerberg-Tunnels bestenfalls ein neutrales Betriebsergebnis, wobei ein Bundesbeitrag für die Substanzerhaltung von rund 10 Millionen Franken pro Jahr eingerechnet wurde. Die zusätzlichen Einnahmen infolge der Angebotsverbesserung Zürich – Luzern und Zürich – Gotthard entsprechen etwa dem zusätzlichen Betriebsaufwand. Höhere Einnahmen sind erst dann zu erwarten, wenn für die Strecke Zürich – Mailand dank Gotthard- und Zimmerberg-Tunnel weniger als drei Stunden Fahrzeit benötigt werden und auf dieser Achse dank Ceneri-Tunnel eine durchgehende Flachbahn für den Güterverkehr zur Verfügung steht. Die SBB unterstützen eine zeitverzugslose Realisierung des Zimmerberg-Tunnels, sofern die Finanzierung zufriedenstellend geregelt werden kann.

Finanzierung:

Die Finanzierung des Anschlusses Nidelbad (97.5 Mio Franken, Preisbasis 1990) erfolgt im Sinne einer Vorinvestition für den Zimmerberg-Tunnel in den Jahren 2000 und 2001 aus dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte. Die EFV ist damit einverstanden.

Eine vorzeitige Finanzierung des Zimmerberg-Tunnels (Teil 2, NEAT) über den Fonds ist aus heutiger Sicht nicht möglich; sie würde die Verschuldungslimite bei weitem sprengen.

Die im Bau befindlichen Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard sollen nicht verzögert werden, um noch nicht begonnene Projekte aus dem Fonds finanzieren zu können. Die SBB sind aus dem gleichen Grund nicht bereit, den Zimmerberg-Tunnel zulasten anderer Objekte vorzuziehen. Es verbleiben die verschiedenen Möglichkeiten einer alternativen Finanzierung, die den Fonds nicht belasten.

Ein Entwurf für eine Vorfinanzierungslösung für die Rohbauarbeiten wurde dem UVEK am 17. Mai 1999 durch die Arbeitsgemeinschaft Tunnel Zürich – Thalwil (AZT) in Zusammenarbeit mit der UBS AG eingereicht. Die vorgeschlagene Lösung lässt zahlreiche Fragen offen (u.a. effektive Belastung des Fonds, Risikoabgrenzung, Garantien des Bundes) und erfüllt in der vorliegenden Form die vom Bund gestellten Bedingungen noch nicht.

Eine echte Privatfinanzierung dagegen ist zumindest für das vorgezogene Projekt des Zimmerberg-Tunnels („Option“) aus zeitlichen Gründen keine realistische Finanzierungsalternative.

Fazit:

Der unterirdische Anschluss Nidelbad (Projektänderung /-ergänzung BAHN 2000; zweite Doppelspur Zürich – Thalwil) wird in den Jahren 2000 und 2001 zulasten des NEAT-Kredites realisiert. In der vom Bundesrat am 31. Mai 1999 verabschiedeten Botschaft über den neuen NEAT-Gesamtkredit sind die Kosten für den Anschluss Nidelbad in der zweiten Phase enthalten. Das UVEK schlägt vor, die Botschaft zu ändern bzw. eine entsprechende Eingabe an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen nachzureichen: Die Kosten für Nidelbad (89 Mio Franken, Preisstand 1998 ohne MWST) werden in die erste Phase verschoben.

Das UVEK beurteilt die vorgezogene Realisierung des Zimmerberg-Tunnels unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile in den Bereichen Verkehrspolitik, Umwelt, Wirtschaftlichkeit und Baukonjunktur insgesamt als positiv. Es lohnt sich deshalb genauer abzuklären, ob eine auch für den Bund vorteilhafte Vorfinanzierung (allenfalls unter Mitwirkung der Kantone) realisierbar ist. Eine echte Privatfinanzierung für den Zimmerberg-Tunnel bleibt im Falle einer späteren Realisierung ebenfalls weiterhin offen.

Aufgrund der zur Zeit vorliegenden Finanzierungslösung kann die Option, den Zimmerberg-Tunnel (Teil 2, NEAT) direkt anschliessend an den Teil 1 (BAHN 2000) zu realisieren, nicht abschliessend beurteilt werden. Mit Blick auf das laufende Bauprogramm Zürich – Thalwil ist der Grundsatzentscheid „Option Zimmerberg“ allerdings sehr rasch zu fällen.

Das UVEK beabsichtigt deshalb für den Zimmerberg-Tunnel das Plangenehmigungsverfahren umgehend einzuleiten und die Suche nach einer Finanzierungslösung zu intensivieren. Sollte eine für den Bund akzeptable Vorfinanzierung zustande kommen, würde das UVEK dem Bundesrat im Spätsommer den vorgezogenen Baubeginn des Zimmerberg-Tunnels beantragen.

3.2 Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau

Bauvorhaben:

Das Angebots- und Betriebskonzept wurde in einer Planungsstudie 1997 erarbeitet und mit dem Schlussbericht vom 20. Februar 1998 abgeschlossen. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Zürich – Zug werden die Anschlusszeiten in Arth-Goldau um 7 bis 8 Minuten vorverlegt. Es sind dreizehn kleinere bis mittlere Ausbauten der bestehenden Bahnanlagen notwendig, um den wichtigen Anschluss des Voralpen-Express in Arth-Goldau weiterhin sicherzustellen. Einzelne Ausbauten sind allerdings bereits in der heutigen Situation, d.h. unabhängig vom Projekt AlpTransit, notwendig, um die schlechte Fahrplanstabilität auf dieser Strecke zu verbessern. Die Objekte sind zudem koordiniert mit dringend notwendigen Erneuerungsvorhaben, die nicht mit NEAT-Mitteln finanziert werden. Die SBB müssen die Sicherungsanlagen in Lichtensteig, Wattwil, Kaltbrunn und Uznach dringend über ihr ordentliches Budget modernisieren, weil sie den Dienst zu versagen drohen, und beantragen, die damit zusammenhängenden und über den NEAT-Kredit finanzierten Objekte gleichzeitig realisieren zu können.

Ein über längere Zeit gestaffelter Ausbau ist auf der voll unter Betrieb stehenden Strecke aus betrieblichen Gründen zu begrüssen. Das Bundesamt für Verkehr unterstützt die Anliegen aus Sicht der Betriebssicherheit und der Angebotsgestaltung.

Akzeptanz, Haltung der Kantone:

Dem Anschluss der Ostschweiz über den Voralpen-Express an die Gotthard-Achse messen die betroffenen Kantone grosse Bedeutung bei. Die in der Behördendelegation Ostschweiz vertretenen Kantone beantragen, die Objekte in Degersheim und Pfäffikon SZ umgehend zu realisieren und für weitere vordringliche Vorhaben die Detailprojektierung auszulösen. Sollte der Zimmerberg-Tunnel vorzeitig realisiert und sollten die Anschlusszeiten in Arth-Goldau vor Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels vorverlegt werden, wird zudem beantragt, alle dreizehn Ausbauten auf der Strecke St.Gallen – Arth-Goldau ebenfalls vorzuziehen.

Plangenehmigungsverfahren und Termine:

Für die beiden Objekte Degersheim (Doppelspur Seite Mogelsberg der Bodensee-Toggenburg-Bahn) und Pfäffikon SZ (verlängerte Ein- und Ausfahrt Seite Rapperswil der Südostbahn) wurden die Verfahren gestützt auf die alten Bundesbeschlüsse vor Jahren eingeleitet. Sie sind soweit fortgeschritten, dass die Plangenehmigungsverfügungen erlassen werden könnten. Für die anderen betrieblich vordringlichen Objekte wird von der Behördendelegation und den Erstellern beantragt, dieses Jahr Vorprojekte zu erarbeiten. Es werden keine verfahrensrechtlichen Probleme erwartet. Diese kleinen bis mittleren Objekte können entsprechend ihrer Dringlichkeit gestaffelt realisiert werden.

Investitionskosten und Wirtschaftlichkeit:

Die Investitionskosten für alle dreizehn Objekte betragen 99,8 Mio Franken (Preisstand 1991). Im Zeitraum 2000 bis 2008 würden acht bis zehn Objekte mit Investitionskosten von ca. 50 Mio Franken ausgeführt. Die Investitionen sind betriebswirtschaftlich sinnvoll, um die Fahrplanstabilität zu verbessern und um veraltete, betriebs- bzw. unterhaltsintensive Anlagen modernisieren zu können. Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Zimmerberg-Tunnels müssen alle Objekte realisiert sein, um auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau das wirtschaftlich interessante Angebot des Voralpen-Express aufrecht erhalten und ausbauen zu können (veränderte Anschlusszeiten in Arth-Goldau).

Die Südostbahn beantragt das Objekt Pfäffikon (verlängerte Ein- und Ausfahrt) rasch zu realisieren, da andernfalls nochmals umfangreiche Unterhaltsarbeiten auf dem viel befahrenen, einspurigen Streckenabschnitt notwendig werden, was insbesondere aus ökonomischer Sicht wenig Sinn macht.

Finanzierung:

Der Kanton Schwyz und die Südostbahn, unterstützt vom Kanton Zürich, haben 1998 beantragt, das Objekt Pfäffikon (ca. 18 Mio Franken) anstelle des Vorhabens in Biberbrugg über den 8. Rahmenkredit (Artikel 56 des Eisenbahngesetzes) vorzufinanzieren. Dies zeigt die hohe Priorität des Projektes aus Sicht des Bahnbetriebes. Die EFV hat allerdings in ihrer Stellungnahme die Vorfinanzierung eines NEAT-Projektes mit Mitteln des Rahmenkredits aus einer finanzrechtlichen Argumentation heraus abgelehnt.

Der grosse Rat des Kantons St. Gallen hat am 2. Dezember 1998 beschlossen, 3,8 Mio Franken für den Ausbau der Stationen Wattwil und Uznach zur Verfügung zu stellen,

sofern dies im Sinne einer Vorfinanzierung zulasten des Bundes durchgeführt werden kann. Diese Haltung unterstreicht die Dringlichkeit der beiden Vorhaben.

Die vorzeitige Realisierung dieser Objekte bringt für den Fonds eine leichte zusätzliche Belastung. In Anbetracht der gesamtwirtschaftlichen Vorteile und der vergleichsweise geringen Kosten, ist eine vorzeitige Finanzierung aus dem Fonds allerdings sachlich vertretbar.

Fazit:

Es wird beantragt, dass der Bundesrat dem UVEK die Kompetenz erteilt, einzelne, betrieblich notwendige Objekte auf der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau entsprechend ihrer Dringlichkeit gestaffelt auszulösen. In der vom Bundesrat am 31. Mai 1999 verabschiedeten Botschaft über den neuen NEAT-Gesamtkredit sind die Kosten für diese Ausbauten in der zweiten Phase enthalten. Das UVEK schlägt vor, die Botschaft zu ändern bzw. eine entsprechende Eingabe an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen nachzureichen: Die Kosten für einen Teil der Ausbauten (40 Mio Franken, Preisstand 1998 ohne MWST) werden in die erste Phase verschoben.

3.3 Ceneri-Tunnel

Bauvorhaben:

Der Ceneri-Tunnel hat eine Bauzeit von ca. 12 Jahren. Durch gezielte, nachstehend beschriebene Vorarbeiten könnte gemäss Vorschlag der AlpTransit Gotthard AG eine um drei Jahre frühere Inbetriebnahme ermöglicht werden. Am Ende des Erkundungsstollens Sigirino wird auf der Achse des Ceneri-Tunnels eine „caverna operativa“ erstellt, von welcher anschliessend ein Pilotstollen Richtung Norden vorgetrieben wird. Gleichzeitig werden die Aussenanlagen und der Fensterstollen des Zwischenangriffs Mezzovico erstellt. Erst dann beginnen die eigentlichen Hauptbauarbeiten im Bereich des Knotens Camorino und der Vollausbau des Tunnels vom Nordportal her und von der „caverna operativa“ Richtung Südportal bei Vezia.

Akzeptanz, Haltung des Kantons Tessin:

Der Kanton Tessin beantragt eine möglichst gleichzeitige Inbetriebnahme des Ceneri-Tunnels und des Gotthard-Basistunnels aus Gründen der Attraktivitätssteigerung auf der Gotthard-Achse. Durch das oben beschriebene Vorgehen würden in der Magadino-Ebene, bedingt durch die veränderte Bauweise und die verkürzte Bauzeit, die Umweltbelastungen vermindert, was ebenfalls im Interesse der betroffenen Bevölkerung liegt. Die AlpTransit Gotthard AG unterstützt eine vorzeitige Realisierung und unterbreitet den oben beschriebenen Vorschlag für gezielte Vorarbeiten.

Plangenehmigungsverfahren und Termine:

Am 15. März 1999 hat der Bundesrat die Linienführung des Ceneri-Tunnels genehmigt. Der Entscheid des Tunnelsystems (eine Doppelspurröhre oder zwei Einspurröhren) ist noch ausstehend und ist vor Einreichen des Auflageprojektes zu fällen. Die Plangenehmigungen für die Vorarbeiten, d.h. die Aussenanlagen in Mezzovico, die „caverna operativa“ und den Pilotstollen sollten anfangs 2002 vorliegen, jene für die Hauptarbeiten vor 2006. Die Grundlagen für den Systementscheid (eine Doppelspurröhre

oder zwei Einspurröhren) sind vordringlich zu erarbeiten. Erst dann kann das Auflageprojekt fertiggestellt und das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet werden.

Investitionskosten und Wirtschaftlichkeit:

Die Investitionskosten betragen 1361 Mio Franken (Preisstand 1991). Sollte der Systementscheid zugunsten von zwei Einspurröhren gefällt werden, ist allerdings mit Mehrkosten von 250 bis 350 Mio Franken zulasten der Finanzierungsreserve zu rechnen. Für die Vorarbeiten würden im Zeitraum 2002 bis 2005 ca. 200 Mio Franken benötigt.

Erst mit der Fertigstellung des Ceneri-Tunnels entsteht am Gotthard eine vollwertige Flachbahn für den Güterverkehr. Daraus ist ersichtlich, dass eine Inbetriebnahme im gleichen Zeitraum mit dem Gotthard-Basistunnel durchaus Sinn machen würde und wirtschaftlich interessant ist.

Finanzierung:

Eine vorzeitige Finanzierung der Vorarbeiten über den Fonds ist aus heutiger Sicht nicht möglich.

Der Kanton Tessin hat mehrmals signalisiert, dass er zur Übernahme von Mehrkosten für Projektvarianten, die im Interesse des Kantons liegen, bereit ist. Um eine Zurückstellung der Strecke zwischen Biasca und Ceneri-Tunnel zu verhindern, hat er sich 1996 zur Übernahme der Zinsen in der Grössenordnung von 400 Mio Franken bereit erklärt. In der Vereinbarung mit den SBB hat er 1997 einer Beteiligung von 100 Mio Franken an die Mehrkosten der Alternativvariante in der Riviera zugestimmt. Beide Angebote sind heute gegenstandslos, da diese Abschnitte der Gotthard-Achse nicht im Finanzierungspaket des Fonds enthalten sind (Redimensionierung der NEAT). Zur Zeit liegen keine konkreten Vorschläge für eine allfällige Vorfinanzierung des Ceneri-Tunnels seitens des Kantons Tessin vor.

Eine private Finanzierung für den Ceneri-Tunnel bzw. eine Generalunternehmer - Übernahme, insbesondere für die Hauptarbeiten, ist durchaus denkbar und soll offen bleiben. Dafür könnten die Vorarbeiten, die unter anderem auch zur Erhärtung der geologischen Erkenntnisse und der bautechnischen Randbedingungen dienen, von Nutzen sein.

Fazit:

Über einen allfälligen vorzeitigen Baubeginn ist später zu entscheiden. Aus heutiger Sicht können die Vorarbeiten ab 2002 allerdings nicht aus dem Fonds finanziert werden. Höhere Einnahmen oder eine allfällige geringere Mittelbeanspruchung bei den beiden Basistunneln am Lötschberg und am Gotthard könnten eine Türe öffnen. Eine Privat- bzw. eine Vorfinanzierung durch Dritte (inkl. Übernahme der Zinsen) ist nicht ausgeschlossen, müsste jedoch rechtzeitig zur Verfügung stehen.

Das UVEK beantragt, den Entscheid über ein Vorziehen des Ceneri-Tunnels zu sistieren, bis der Entscheid betreffend das Tunnelsystem gefällt und die Fragen zur Finanzierung durch Dritte geklärt sind.

3.4 Direkte Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie

Der Bundesrat hat mit seinem Entscheid vom 15. März 1999 zu den Vorprojekten und zum Sachplan AlpTransit den Linienführungsentscheid für diese Verbindung zurückgestellt, weil die Linienführung optimiert werden muss. Die Realisierung des sogenannten Hirzel-Tunnels ist im Zeitraum 2011 bis 2016 vorgesehen. Es liegen keine Begehren für einen vorgezogenen Baubeginn vor.

4 Meinungsäusserung der Eidgenössischen Finanzverwaltung

L'Administration fédérale des finances rappelle que la décision de réaliser la NLFA en deux phases a constitué le centre des débats parlementaires de l'année dernière. Les décisions prises par le Parlement l'ont été en connaissance des conséquences de politique des transports et des souhaits des cantons et des organisations intéressées. La procédure par phase est justifiée par l'obligation de ne pas mettre en péril le système du fonds, qui assure le financement des 4 grands projets énumérés à l'article 24 des dispositions transitoires de la Constitution.

De ce fait, le seul motif justifiant de s'écarter de la décision du Parlement se présente lorsque la réalisation anticipée d'un ouvrage s'avère (notamment pour des raisons de technique de construction) moins coûteuse pour le fonds que le renvoi dans la deuxième phase **et** que ni la limite maximale du montant des avances, ni le délai prévu pour le remboursement des avances consenties au fonds ne sont remis en cause. Bien entendu, il faut encore qu'une anticipation soit possible en regard des procédures d'approbation des plans. Pour ces motifs, L'Administration fédérale des finances soutient l'anticipation de la réalisation de la jonction de Nidelbad et s'oppose à l'avancement de la réalisation de certains projets de l'aménagement du tronçon St-Gall – Arth-Goldau.

Bei einer Privat- oder Vorfinanzierung müssen die unter Ziffer 2.2 formulierten Bedingungen eingehalten werden.

5 Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen

Das UVEK beantragt, dringende Ausbauten auf der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau (ca. 50 Mio Franken, Preisstand 1991) zulasten des Fonds für Eisenbahngrossprojekte in den nächsten Jahren realisieren zu können.

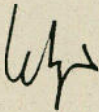
Unabhängig vom Zeitpunkt der Realisierung des Zimmerberg-Tunnels (Teil 2, NEAT) wird der Anschluss Nidelbad zusammen mit dem Bau des Zimmerberg-Tunnels Teil 1 in den Jahren 2000 und 2001 gebaut (Projektänderung /-ergänzung BAHN 2000; zweite Doppelspur Zürich - Thalwil).

Mit Bezug auf die Botschaft über den neuen NEAT-Gesamtkredit ist eine Änderung notwendig bzw. Eingabe an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen nachzureichen. Die oben erwähnten Ausbauten auf der Strecke St.Gallen – Arth-Goldau und der Anschluss Nidelbad werden in der ersten Phase aus dem Fonds finanziert.

Das UVEK beabsichtigt, das Plangenehmigungsverfahren für den Zimmerberg-Tunnel (Teil 2, NEAT) einzuleiten und die Suche nach einer alternativen Finanzierung zu intensivieren, um die Möglichkeit einer vorzeitigen Realisierung (Option) offen zu halten. Sollte eine Fremdfinanzierung zustande kommen, hätte der Bundesrat im Spätsommer den Grundsatzentscheid über den Baubeginn (vorbehältlich einer vollstreckbaren Plangenehmigung) zu fällen.

Wir bitten Sie, vom Aussprachepapier Kenntnis zu nehmen, über den vorzeitigen Baubeginn einzelner Objekte auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau, über das Vorgehen betreffend den Anschluss Nidelbad und den Zimmerberg-Tunnel eine Aussprache zu führen, sowie die beantragten Entscheide zu fällen.

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation



Moritz Leuenberger

Beilage:

- Entwurf des Beschlussdispositivs

**Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs
Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT
Baubeginn der zweiten Phase**

Aufgrund des Aussprachepapiers des UVEK vom 3. Juni 1999
und aufgrund der Beratung wird

beschlossen:

1. Vom Aussprachepapier wird Kenntnis genommen.
2. Der Baubeginn von einzelnen betrieblich notwendigen Objekten auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau wird vorgezogen.
3. Von der Realisierung des Anschlusses Nidelbad im Sinne einer Vorinvestition für den Zimmerberg-Tunnel wird Kenntnis genommen.
4. Das UVEK wird beauftragt, die Botschaft über den neuen NEAT-Gesamtkredit nach folgenden Vorgaben zu ändern bzw. eine entsprechende Eingabe an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen einzureichen, um die genannten Investitionen von der zweiten in die erste Phase zu verschieben:
 - Im Objektkredit Anschluss Ostschweiz werden für die Realisierung von Nidelbad 89 Mio Franken (Preisstand 1998) von der zweiten in die erste Phase verschoben.
 - Im Objektkredit Ausbauten St.Gallen – Arth-Goldau werden für die dringenden Objekte 40 Mio Franken (Preisstand 1998) von der zweiten in die erste Phase verschoben.
 - Die Reserven der ersten Phase werden entsprechend gekürzt, diejenigen der zweiten Phase erhöht, so dass die Summen der ersten und der zweiten Phase gleich bleiben.
5. Dem Vorgehen betreffend sofortiger Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens und der Suche nach einer alternativen Finanzierungslösung für die vorzeitige Realisierung des Zimmerberg-Tunnels wird zugestimmt. Der Entscheid über ein Vorziehen des Zimmerberg-Tunnels wird sistiert, bis die Fragen zur Finanzierung durch Dritte geklärt sind.
6. Der Entscheid über ein Vorziehen des Ceneri-Tunnels wird sistiert, bis die Fragen zum Tunnelsystem und zur Finanzierung durch Dritte geklärt sind.
7. Das UVEK wird beauftragt, den betroffenen Kreisen diese Entscheide umgehend mitzuteilen.

Für getreuen Protokollauszug: