

Generaldirektion
Hochschulstrasse 6
3030 Bern

Tel [0041] 0512 20 11 11
Fax [0041] 0512 20 42 65

Eidg. Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement
Herrn Generalsekretär Dr. H. Werder
3003 Bern

Ihr Zeichen lur/krm

Ihre Nachricht vom 19.4/3.5.96

Unser Zeichen GS

Bern, 21 Mai 1996

Modelle für die Projektorganisation

Sehr geehrter Herr Generalsekretär

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zu den Ueberlegungen des SKK bezüglich der zukünftigen Projektorganisation der NEAT, in Verbindung mit einer allfälligen Mischfinanzierung, äussern zu können.

1. Vorbemerkungen

Ohne uns einer entsprechenden Diskussion völlig verschliessen zu wollen, haben wir in bezug auf die Opportunität dieser Diskussion gewisse Bedenken. Die heutige NEAT-Projektorganisation der SBB hat u.E. bis zum heutigen Zeitpunkt keinen Anlass gegeben, die eine umfassende Neubeurteilung bzw. Aenderungen unmittelbar rechtfertigen. Die konkrete Prüfung und Abwägung verschiedener Projektorganisationsmodelle hat zu einem früheren Zeitpunkt stattgefunden. Die getroffene Lösung wird allgemein akzeptiert. Es ist für die Oeffentlichkeit wenig vertrauenserweckend, wenn alle paar Jahre die gleichen Fragen erneut gestellt werden. Im übrigen sollten die anstehenden, übergeordneten und für unsere zukünftige Verkehrspolitik wegweisenden Vorlagen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FöV), zur Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), zu den bilateralen Verhandlungen mit der EU und letztlich auch zur Bahnreform nicht ohne zwingendes Erfordernis noch zusätzlich belastet werden.

Einer baldigen Klärung bedarf dagegen das Rollenverhältnis zwischen BAV, SKK und den Bahnen. Wir regen an, gestützt auf die bisherigen Erfahrungen eine klare (Neu-) Definition der einzelnen Zuständigkeiten vorzunehmen und allfällige Synergien besser zu nutzen, bzw. nach Möglichkeit Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

2. Finanzierung

Die Thematik der (wiederholt geprüften) Mischfinanzierung Oeff. Hand/Private ist u.E. vorab auf Bundesebene zu bearbeiten. Im Interesse einer ausgewogenen Diskussion erlauben sich die SBB dennoch, die Ausführungen von SKK unter Beizug eines externen Experten aus grundsätzlicher Optik näher zu beleuchten. Diese Arbeiten sind indes noch im Gang, weshalb wir uns diesbezüglich eine spätere, ausführlichere Stellungnahme vorenthalten.

Bei den Ausführungen von SKK handelt es sich zwar um interessante Ideenskizzen. Solche wurden bereits früher geprüft und verworfen. Nicht überraschend kommt der SKK denn auch zum Schluss, dass zumindest während der Planungs- und Bauphase der Bund das Vorhaben führen und finanzieren soll. Ob zu einem späteren Zeitpunkt (Betriebsphase) eine Mischfinanzierung angezeigt ist, muss alsdann in Kenntnis der dannzumaligen Rahmenbedingungen (primär Finanzlage Bund, Kapitalmarktbedingungen und va. Wirtschaftlichkeitserwartung NEAT) geprüft werden. Sollten allerdings die Anleihszinssätze als Funktion der sog. Risikoprämien alsdann wesentlich geringer ausfallen, wird sich der Bund den Einbezug Dritter gut überlegen (Profit vs. Risiko).

Die Ueberlegungen zum Ausmass einer möglichen Drittfinanzierung (Resultat SKK: ca. 1/3 der Baukosten) sind sehr theoretischer Natur und würden voraussetzen, dass die Bergstrecken geschlossen würden. Ob im weiteren die erforderlichen Tunnelgebühren am Markt durchsetzbar wären, bleibt ebenfalls abzuwarten... MaW. sind die diesbezüglichen Unsicherheiten sehr gross, was sich im übrigen auch in der Neufinanzierung der NEAT gemäss FöV-Botschaft niederschlägt. Entsprechende Berechnungen helfen kaum weiter und sorgen höchstens für weitere Verunsicherungen.

3. Starker Bauherr

Das Verhältnis Bauherr - Baumanagement bzw. die Distanz zwischen diesen wird bei allen Grossprojekten intensiv diskutiert. Bei der NEAT sind die beiden Bahnen die Bauherren, während das eigentliche Management besonderen unternehmungs-internen Stellen übertragen wurde, etwas differenziert bei den SBB und der BLS (wir verweisen auf unsere diesbezügliche Stellungnahme an Herrn BR Leuenberger vom 21.5. 1996). Dieser Ansatz hat den Vorteil einer ganzheitlichen und system-kompatiblen Betrachtung des Projektes unter Nutzung vorhandener Ressourcen. Andererseits liegt darin zugegebenermassen die Gefahr einer gewissen Durchmischung der Aufgaben und die Problematik der Bindung grosser zeitlicher Inanspruchnahme der Bauherren. Allerdings genießt die NEAT bei diesen grosse Priorität und bewegt sich die Komplexität des Projektes in überschaubarem Rahmen.

Die Unterlagen des SKK stehen etwas unkritisch unter der Prämisse, dass der Bau und Betrieb des Projektes durch eine AG aus der Sicht des Bundes wie auch der Kapital- und Kreditmärkte vorteilhaft wäre. Auch wenn sich die SBB erklärermassen neuen Erkenntnissen nicht verschliessen, stehen wir solchen pauschalen, nicht konkretisierten Behauptungen kritisch gegenüber. Zumindest die "SKK-Kritik" betreffend den Vergleich der heutigen Organisationsformen A/B mit den übrigen Lösung, insbesondere dem "zweckmässigen" Modell G vermögen in keiner Weise zu überzeugen! Allfällig existierende Probleme der heutigen Form müssten erst durch entsprechende Vorteile alternativer Modelle mindestens aufgewogen werden.

4. AG für Bau und Betrieb

Mit der Unternehmensreform erfolgt bei den SBB eine rechnerische und organisatorische Trennung des Verkehrs- und des Infrastrukturbereiches unter einem gemeinsamen Dach. Beim Zweiteren steht neben dem Bau und Unterhalt vor allem auch das Infrastrukturmanagement, bzw. der Betrieb der Infrastruktur, im Zentrum. Dazu gehört selbstredend die Erhebung von Infrastrukturbenützungsbegühren, wie sie zurzeit im Rahmen der Arbeiten zur Bahnreform konkretisiert wird. Eine ganzheitliche, transparente und überblickbare, nachfrageorientierte Politik bei den Trassengebühren ist wichtig. Es sollte u.E. vermieden werden, für bestimmte Streckenabschnitte eine besondere Gebührenpolitik einzuführen. Die Abgaben sollten sich im Interesse eines pragmatischen Vollzuges vielmehr auf die Gesamtstrecken beziehen.

Inakzeptabel und aus Sicht des Marktes kaum sinnvoll wäre eine "organisatorische" Trennung der Basis- und der Bergstrecke, ebenso der Gotthard und der Lötschbergachse. Um ein gesamtwirtschaftliches Optimum (und damit einen möglichst hohen Pay Back der NEAT- sowie der übrigen öV-Investitionen des Bundes) zu erreichen, müssen die beiden Achsen gesamtheitlich vermarktet werden. Aus diesen Gründen scheint uns die Schaffung von entsprechenden, neuen Gesellschaften wenig hilfreich und im übrigen auch nicht erfolgversprechend. Allein wenn der Bund (aus welchen Gründen auch immer) beschliessen würde, Dritte in die Finanzierung einzubeziehen, ist die Schaffung einer AG zu begründen. Allerdings wäre es dann zweckdienlich, den Betrieb der Infrastruktur der Bahn zu überlassen.

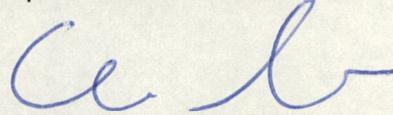
5. Zusammenfassung und Fazit

Die SBB erkennen kein Erfordernis für eine erneute, vertiefte Prüfung der Projektorganisation NEAT. Ein entsprechender Handlungsbedarf ist nicht auszumachen, umsoweniger, als hierfür überzeugende Argumente fehlen und das Projekt inzwischen doch schon recht fortgeschritten ist. Dennoch sind die SBB gegenüber allfälligen neuen Erkenntnissen grundsätzlich offen. Eine allfällige Anpassung der Verhältnisse müsste indes zwingend den Beschlüssen der Bahnreform Rechnung tragen und mit einiger Sicherheit eine für den Bund vorteilhaftere Situation schaffen. Das Letztere ist mit den Vorschlägen von SKK aus unserer Sicht nicht erfüllt.

Wir hoffen, Ihnen damit zu dienen und stehen Ihnen für weitere Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Generaldirektion der
Schweizerischen Bundesbahnen
Departement Infrastruktur



P.-A. Urech, Generaldirektor