

**Botschaft
über den zweiten Verpflichtungskredit
für die Verwirklichung des Konzeptes
der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale**

vom 12. April 1995

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Antrag auf Zustimmung zu einem Bundesbeschluss über einen zweiten Verpflichtungskredit (Übergangskredit) für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

12. April 1995

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Villiger
Der Bundeskanzler: Couchepin

Übersicht

Die Eidgenössischen Räte stimmten mit Beschluss vom 4. Oktober 1991 der Verwirklichung eines Konzeptes zu, welches den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg–Simplon als Gesamtsystem sowie die Integration der schweizerischen Bahnen in das Netz der europäischen Hochleistungsbahnen umfasst. Mit der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und der Einhaltung des Transitvertrages mit Europa werden weitere zentrale Anliegen der schweizerischen Verkehrspolitik erfüllt. Der Einbezug der Ostschweiz wird durch eine verbesserte Verbindung mit der Gotthardlinie sichergestellt.

Die Ausarbeitung der Vorprojekte am Gotthard und Lötschberg erfolgte in verschiedenen Etappen, um sicherzustellen, dass bereits in einer frühen Phase alle möglichen Varianten für die Linienführung geprüft würden. Die betroffenen Kantone wurden in die Planungsarbeiten einbezogen. Die beiden Bahnen (SBB und BLS) haben anfangs März 1994 die Dossiers für die Vorprojekte zur Prüfung eingereicht. Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens sind die Bundesbehörden, Kantone und Gemeinden angehört worden.

Die SBB beschreiben in ihrem Dossier eine 124 km lange «Basisvariante», welche über rund 75 Prozent ihrer Gesamtlänge im Tunnel verläuft und den vorgegebenen Kostenrahmen von 9,7 Milliarden Franken einhält. Für einzelne Abschnitte werden «Alternativvarianten» vorgelegt. Diese entsprechen zum Teil den Anträgen der Kantone und Bundesstellen. Die Gesamtlänge dieser Alternativ-Variante beträgt 132 km, wobei der Tunnelanteil sich auf 86 Prozent erhöht. Die geschätzten Gesamtkosten belaufen sich auf rund 10,8 Milliarden Franken. (Preisbasis 1991 | ohne Teuerung und Zinsen).

Die BLS bezeichnen das mit dem zweispurigen Niesenflankentunnel und dem Tunnelast nach Mundbach vorgesehene Projekt als Gesamtausbau der Lötschbergachse. Diese Variante trägt den kantonalen Anträgen und den Anliegen der Bundesstellen Rechnung. Die Gesamtkosten werden auf rund 4,9 Milliarden Franken geschätzt. Die als etappierter Ausbau bezeichnete Basisvariante mit dem Basistunnel von Frutigen nach Steg und dem provisorischen Tunnelast nach Raron Ost hält den vorgegebenen Kostenrahmen von 4,2 Milliarden Franken ein.

Der Bundesrat hat in seinem Entscheid vom 12. April 1995 die Vorprojekte der beiden Basistunnel am Gotthard (Erstfeld bis Bodio) und Lötschberg (Frutigen bis Steg) sowie den Streckenabschnitt von Bodio bis in den Raum Biasca genehmigt. Die Bahnen haben für die Zufahrtsstrecken in verschiedenen Bereichen noch zusätzliche Abklärungen vorzunehmen, bevor der Bundesrat über diese Vorprojekte entscheiden wird. Namentlich ist das Autoverladekonzept zu überprüfen. Als nächster Schritt folgt das Plangenehmigungsverfahren für die Basistunnel. Das EVED erteilt erstinstanzlich die Baubewilligung.

Die Finanzierung der NEAT ist nach Auffassung des Bundesrates zu überprüfen und in einen Gesamtrahmen der finanzrelevanten Verkehrsgeschäfte der kommenden Jahre zu stellen, zu denen insbesondere die Infrastrukturbauvorhaben zählen. Das im Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Alpentransit-Konzeptes festgelegte Finanzierungsmodell steht zur Diskussion. Alternative Modelle werden zu prüfen sein. Ein Grundsatzentscheid

über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und eine mögliche NEAT-Sonderfinanzierung sind politisch gründlich vorzubereiten.

Die Räte haben am 1. Oktober 1991 einen ersten Verpflichtungskredit von 800 Millionen Franken für die Projektbereinigung und Bauvorbereitung bewilligt. Darin sind insbesondere die Kosten für das Sondiersystem Piora und die Sondierstollen am Ceneri und im Kandertal sowie die Bauvorbereitungsmassnahmen für die Zwischenangriffe Sedrun, Amsteg, Faido am Gotthard und Goppenstein am Lötschberg enthalten.

Für den Bau der beiden Basistunnel ist nach heutigem Kenntnisstand ein Kredit von 8,6 Milliarden Franken erforderlich (Gotthard 5,8 Mia. und Lötschberg 2,8 Mia. Fr.). Bevor diese Tranche zur Diskussion steht, ist die Finanzierung der NEAT grundsätzlich zu überprüfen. Dennoch sind die Projektierungs-, Sondierarbeiten und bauvorbereitenden Tätigkeiten weiterzuführen, damit keine Verzögerungen im Realisierungsprogramm der NEAT entstehen. Somit werden einmal sämtliche Aufgaben, welche vom ersten bereits bewilligten Verpflichtungskredit finanziert werden, planmässig fortgesetzt. Mit dem zweiten Verpflichtungskredit ist sodann der nahtlose Übergang zu den eigentlichen Bauarbeiten in den Basistunnel sicherzustellen! Bauliche Präjudizien sind jedoch zu vermeiden.

Zu diesem Zweck ist ein zweiter Verpflichtungskredit in der Höhe von 855 Millionen Franken (Gotthard 570 Mio. u. Lötschberg 285 Mio. Fr.) erforderlich. Damit werden Aufwendungen für den Landerwerb und die Bauleitung sowie Massnahmen für die Bauvorbereitung und erste Bauarbeiten finanziert. Dieser Kredit wird daher auch zum Teil für die Kosten der erwähnten Zwischenangriffe am Gotthard und Lötschberg verwendet. Mit einem Kredit von 855 Millionen Franken können die Arbeiten bis ungefähr anfangs 1997 ausgeführt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte die Finanzierung für den Bau der Basistunnel geklärt sein.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Ausgangslage

Mit Beschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpen-transversale stimmten die eidgenössischen Räte der Verwirklichung eines umfassenden Konzeptes zu, welches die verkehrspolitische Stellung der Schweiz in Europa stärken und die Alpen vor weiteren umweltschädigenden Einflüssen schützen soll. Am 27. September 1992 haben Volk und Stände diesem Vorhaben ebenfalls grünes Licht erteilt.

Das Konzept umfasst den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg - Simplon als Gesamtsystem sowie die Integration der schweizerischen Bahnen in das Netz der europäischen Hochleistungsbahnen. Zudem werden mit der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und der Einhaltung des Transitvertrages mit Europa weitere zentrale Anliegen der schweizerischen Verkehrspolitik erfüllt. Der Einbezug der Ostschweiz wird durch eine verbesserte Verbindung mit der Gotthardlinie sichergestellt.

Die eidgenössischen Räte haben mit Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1991¹⁾ einen Gesamtkredit von 14'000 Millionen Franken²⁾ bewilligt und für die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale einen Kredit³⁾ von 850 Millionen Franken⁴⁾ gesprochen. Gleichzeitig wurde ein erster Verpflichtungskredit von 800 Millionen Franken gewährt, der für die Projektbereinigung und Bauvorbereitung der beiden Transitachsen⁵⁾ sowie die Planung der Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie⁶⁾ bestimmt ist.

Die Ausarbeitung der Vorprojekte am Gotthard und am Lötschberg erfolgte in verschiedenen Etappen. In einem ersten Schritt wurde ein Grobvariantenvergleich durchgeführt, wobei verschiedene Linienführungen geprüft wurden. Der Fächer möglicher Varianten wurde dabei bewusst sehr weit geöffnet, um sicherzustellen, dass bereits in dieser frühen Phase alle möglichen Alternativen betrachtet und sämtliche sinnvollen Ideen geprüft würden. Die verbleibenden Möglichkeiten wurden in einem zweiten Schritt einem Feinvariantenvergleich unterzogen und anhand einer zu diesem Zweck entwickelten Vergleichswertanalyse untersucht. Die betroffenen Kantone wurden in die Planungsarbeiten einbezogen.

1 Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Alpen-transversale (BB1 1993 I 136)

2 Preisstand 1991, Projektierungsstand 1989

3 Bundesbeschluss vom 26. September 1991 über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Alpen-transversale (BB1 1993 I 139)

4 Preis- und Projektierungsstand 1990

5 Gotthard 500 Millionen und Lötschberg 250 Millionen Franken

6 50 Millionen Franken

12 Vorprojekt-Genehmigungsverfahren

121 Rechtliche Grundlagen

Neben den Bestimmungen der geltenden Eisenbahngesetzgebung sind für die Realisierung der neuen Alpentransversale besondere Regeln geschaffen worden. Als Vorbild bei der Ausgestaltung dieser Bestimmungen diente das zweistufige Verfahren der Nationalstrassengesetzgebung⁷⁾. Danach wird in einer ersten Stufe das Vorprojektgenehmigungsverfahren durchgeführt. Anschliessend folgt das Auflageprojektverfahren, welches als das eigentliche Plangenehmigungsverfahren zu betrachten ist⁸⁾.

Im Rahmen der Vorprojektgenehmigung entscheidet der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone und Bundesstellen über die Vorprojekte. Er bestimmt dabei die Linienführung, die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf der Projektrealisierung⁹⁾. Die Linienführung wird lediglich in jenem Detaillierungsgrad festgelegt, welcher für das Vorprojekt verlangt wird. Damit sind Abweichungen von der Achse bis zu 100 m noch möglich¹⁰⁾. Der bundesrätliche Entscheid ist die Grundlage für die Ausarbeitung der Auflageprojekte, welche Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens sein werden¹¹⁾.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist für die Durchführung des Vorprojektgenehmigungsverfahrens zuständig¹²⁾. Die Vorprojekte sind dem Bundesrat als Ganzes zur Genehmigung zu unterbreiten¹³⁾. Dadurch soll gewährleistet werden, dass ein Entscheid in Kenntnis sämtlicher relevanter Grundlagen erfolgen kann. Hingegen steht dem Bundesrat die Befugnis zu, lediglich einzelne Teile des Gesamtprojekts oder Bauetappen zu genehmigen und demzufolge andere vorerst zurückzustellen.

Das Vorprojektgenehmigungsverfahren ist ein reines Behördenverfahren, in dessen Verlauf Kantone und Gemeinden sowie die Bundesbehörden angehört werden. Betroffene Private, Körperschaften und beschwerdeberechtigte Umweltorganisationen können in diesem Verfahrensabschnitt keine Parteirechte ausüben. Diese Möglichkeit steht ihnen im anschliessenden Plangenehmigungsverfahren offen, welches erstinstanzlich mit dem

7 Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen, SR 725.11

8 Gesetzliche Grundlagen: Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss; SR 742.104); Verordnung vom 20. Januar 1993 über die Genehmigung der Projekte nach Alpentransit-Beschluss (NEAT-Verfahrensverordnung; SR 742.104.2); Verordnung vom 30. November 1992 über die Zuständigkeiten der mit der Ausführung der Alpentransit-Beschlüsse beauftragten Bundesorgane und Eisenbahnen (NEAT- Zuständigkeits-Verordnung; SR 742.101.5)

9 Artikel 11 Absatz 5 Alpentransit-Beschluss

10 Artikel 6 NEAT-Verfahrensverordnung

11 Gesetzliche Grundlage: Bundesbeschluss vom 21. Juni 1991 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte (BB EGP; SR 742.000.1)

12 Artikel 4 NEAT-Verfahrensverordnung

13 Artikel 9 Absatz 1 NEAT-Verfahrensverordnung

Entscheid des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED) abgeschlossen wird¹⁴).

122 Beschreibung der Projektunterlagen

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) reichten am 1. März 1994 für die Gotthard-Basislinie die Unterlagen zur Einleitung des Vorprojektgenehmigungsverfahrens ein und stellten den Antrag, es sei auf das verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren gemäss den Artikeln 3 - 9 BB EGP zu verzichten. Im Vorprojektossier beschreiben die SBB einerseits eine 124 km lange "Basisvariante", welche über rund 75 Prozent ihrer Gesamtlänge in Tunnels verläuft und den vorgegebenen Kostenrahmen von 9700 Millionen Franken gemäss den Berechnungen der SBB einhält. Für einzelne Abschnitte werden zudem "Alternativvarianten" vorgelegt: Diese entsprechen zum Teil den Anträgen der Kantone bzw. Bundesstellen. Die Gesamtlänge dieser alternativen Linienführung beträgt 132 km, wobei der Tunnelanteil auf 86 Prozent erhöht wird. Die SBB schätzen die Gesamtkosten dieser "Alternativvariante" auf rund 10800 Millionen Franken.

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS), vertreten durch die BLS AlpTransit AG, unterbreitete mit Eingaben vom 28. Februar und 15. März 1994 die Vorprojektossiers für die Lötschberg-Basislinie und stellte die Anträge auf Genehmigung des sog. "Gesamtausbaus" bzw. des sog. "Etappierten Ausbaus".

Der Antrag "Gesamtausbau", welcher gemäss den begrifflichen Erklärungen der BLS alle Neubaustreckenabschnitte im Planungssperimeter Heustrich, Steg und Mundbach umfasst, beinhaltet folgende Elemente: Autoverlad in Heustrich, zweispuriger Niesenflankentunnel, Umfahrung Frutigen, Basistunnel von Frutigen nach Steg, Tunnelast nach Mundbach sowie Autoverlad in Steg. Die Baukosten für den "Gesamtausbau" werden von der BLS AlpTransit AG auf rund 4935 Millionen Franken geschätzt. In der Terminologie der NEAT-Verfahrensgesetzgebung ist der "Gesamtausbau" als "Variante"¹⁵) zu betrachten.

Der Antrag "Etappierter Ausbau" ist als Realisierung eines Gesamtbauwerkes in Etappen zu verstehen, welche funktional betrieben werden können. Es wird darauf hingewiesen, dass dieser Antrag einen ersten Ausbauschnitt des "Gesamtausbaus" darstellt, welcher den Niesenflankentunnel sowie den Transitast nach Mundbach vorerst zurückstellt, jedoch einen provisorischen Ast nach Raron Ost beinhaltet. Der "Etappierte Ausbau" wurde im Sinne des Vorprojektes¹⁶) vorgelegt. Im einzelnen ist diese Linienführung wie folgt zu umschreiben: Autoverlad in Heustrich, Benützung der bestehenden anzupassenden Doppelspurstrecke zwischen Heustrich und Wengi-Ey, Umfahrung Frutigen, Basistunnel von Frutigen nach Steg, Tunnelast nach Raron Ost (provisorischer Anschluss an die Rhonetalinie) sowie Autoverlad in Steg. Die Baukosten werden von der BLS AlpTransit AG auf rund 4216 Millionen Franken geschätzt. Beim "Etappierten Ausbau" gemäss Antrag BLS handelt es sich um die "Basisvariante" im Sinne der NEAT-Verfahrensgesetzgebung.

14 Artikel 12 und 18 BB EGP

15 Im Sinne von Artikel 7 NEAT-Verfahrensverordnung

16 Im Sinne von Artikel 7 NEAT-Verfahrensverordnung

123 **Verfahrensablauf**

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat das Vorprojektgenehmigungsverfahren für beide Achsen am 22. März 1994 eröffnet und das Vernehmlassungsverfahren eingeleitet. Die Kantone konnten sich bis Ende Juni 1994 zum Vorprojekt äussern. Die beteiligten Bundesbehörden erhielten die Gelegenheit, ihre Anträge bis Ende August 1994 vorzubringen. Anschliessend nahmen die beiden Bahnunternehmungen zum Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens Stellung und bereinigten ihre definitiven Anträge. Das BAV hat in seinem verfahrensleitenden Entscheid ausdrücklich den Vorbehalt angebracht, im Verlaufe des Verfahrens zusätzliche Angaben von den SBB und der BLS AlpTransit AG einzufordern.

Hinsichtlich der Vorprojekte ist darauf hinzuweisen, dass diese auf einem präziseren Kenntnisstand beruhen, als dies im Zeitpunkt der Erarbeitung der Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale der Fall war. Die dort beschriebenen Varianten mussten zwangsläufig im weiteren Verlauf der Projektbearbeitung dem jeweiligen Kenntnisstand angepasst werden und haben deshalb teilweise Veränderungen erfahren. Dabei ist zu beachten, dass einzig die vom Parlament verabschiedeten Alpentransit-Beschlüsse bzw. die zugehörigen Ausführungsbestimmungen geltendes und in Kraft stehendes Recht darstellen. Die Vorprojekte haben deshalb die Bestimmungen dieser Beschlüsse einzuhalten. Bezüglich der Linienführungen sind darum primär die im Alpentransit-Beschluss ausdrücklich genannten Standorte bzw. Räume verbindlich. Der Botschaftstext gibt seinerseits dort Hinweise, wo kein verbindlicher Standort, sondern lediglich Bereiche genannt werden. Damit steht fest, dass Abweichungen von einem in der Botschaft enthaltenen Streckenabschnitt durchaus möglich sind, sofern sachliche Kriterien dies erfordern. Kein Spielraum besteht hingegen dort, wo der Bundesbeschluss¹⁷⁾ ausdrücklich Standorte und Anlagen festlegt.

124 **Bundesratsbeschluss vom 12. April 1995 über die Genehmigung der Vorprojekte**

Mit Beschluss vom 12. April 1995 hat der Bundesrat bezüglich der Vorprojekte folgendes beschlossen:

– *Gotthard*

Die Streckenabschnitte zwischen den Basistunnelportalen Erstfeld (Nord) und Bodio (Süd) und weiter bis nördlich der Verknüpfung Giustizia (Raum Biasca) wurden genehmigt. Zudem wurde der Auftrag erteilt, die Ausschreibung des Sondierstollens des Ceneri-Basistunnel einzuleiten. Im übrigen wurde die Vorprojektgenehmigung zurückgestellt. Die SBB haben zusätzliche Abklärungen vorzunehmen.

17 Alpentransit-Beschluss vom 4. Oktober 1991

- Lötschberg

Der Streckenabschnitt zwischen dem Basistunnelportal Frutigen bis zum Portal Steg sowie der Zwischenangriff Ferden (Goppenstein) wurden genehmigt. Im übrigen wurde die Vorprojektgenehmigung zurückgestellt. Der BLS wurde der Auftrag erteilt, zusätzliche Abklärungen vorzunehmen, insbesondere hinsichtlich des Autoverladekonzepts und des Standorts der Verladeanlage Nord.

Beide Bahnen wurden beauftragt, namentlich ein umfassendes Sicherheitskonzept für die Basistunnel und die Tunnelabschnitte auf den Zufahrtsstrecken auszuarbeiten. Das Sicherheitskonzept der Basistunnel ist zusammen mit den Auflageprojekten der Haupttunnelröhren einzureichen und aufzulegen.

Im Rahmen des Vorprojektentscheides hat der Bundesrat auch die Materialbewirtschaftungskonzepte der SBB und der BLS sowie den Sachplan AlpTransit genehmigt. Zudem wurde entschieden, bezüglich der beiden Basistunnel sowie der Strecke Bodio - Giustizia auf das verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren nach dem Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte zu verzichten.

Damit die integrale Inbetriebnahme beider Achsen möglich ist, muss der Bundesrat über die Vorprojekte der zurückgestellten Abschnitte spätestens bis Ende 1996 / anfangs 1997 entscheiden.

13 Bundesratsbeschlüsse über die grundsätzliche Festlegung des weiteren Vorgehens

131 Bundesratsbeschluss vom 19./20. Februar 1995

Der Bundesrat hat anlässlich der Klausurtagung vom 19. /20. Februar 1995 im Zusammenhang mit NEAT beschlossen, dass diese insgesamt als Netzvariante auf der Grundlage des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale realisiert wird. Der Bau der beiden Basistunnel ist demnach ausdrücklich bestätigt worden. Der Bundesrat lässt zudem prüfen, wie die verschiedenen Baulose, insbesondere die Zufahrten, organisiert werden können, so dass ein möglichst gleichmässiger Finanzierungsbedarf über die Baujahre entsteht. Dieser ist mit dem Finanzierungsmodell, welches neu auszuarbeiten ist, abzustimmen. Gleichzeitig ist mit den Kantonen zusammen nach kostengünstigen Ausführungen der Basis- und Alternativvarianten zu suchen, um unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit der gewählten Variante im ursprünglichen Rahmen der Kostenvoranschläge bleiben zu können. Das Konzept des Autoverlades ist generell zu überprüfen.

132 Bundesratsbeschluss vom 6. März 1995

Der Bundesrat hat im Zusammenhang mit der Diskussion eines neuen Finanzierungsmodells für den öffentlichen Verkehr und einer Sonderfinanzierung für NEAT entschieden, dass eine Botschaft für einen Übergangskredit für die Finanzierung der Planungs- und vorbereitenden Bautätigkeiten auf beiden Achsen der NEAT auszuarbeiten ist. Dabei sollen die

Arbeiten ohne Unterbruch weitergeführt und möglichst keine Präjudizien geschaffen werden. Ausserdem sind in einer Gesamtübersicht die in den nächsten Jahren zentralen und wesentlich finanzrelevanten Verkehrsgeschäfte aufzuzeigen. Dazu zählen namentlich Infrastrukturbauvorhaben, das Bahnreformprojekt, die Vernetzung NEAT und BAHN 2000, eine Übersicht über Baulose usw. Diese Darstellung muss zudem Angaben über den zeitlichen Realisierungsplan und die finanziellen Auswirkungen enthalten. Gleichzeitig ist eine Zusammenstellung über die in den nächsten Jahren geplanten zentralen Abgabeprojekte auszuarbeiten. Im Vordergrund stehen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die Alpentransitabgabe, die CO₂-Abgabe und der Treibstoffzoll. Beide Übersichten müssen bis anfangs Mai 1995 vorliegen. Auf ihrer Grundlage werden Finanzierungsvarianten zu prüfen sein, welche einerseits eine Sonderfinanzierung der NEAT und andererseits eine Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen betreffen.

14 Weiteres Vorgehen betreffend Finanzierung

141 Bestehende Grundlagen

Der Alpentransit - Beschluss vom 4. Oktober 1991¹⁸⁾ und der Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1991 über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn - Alpentransversale bilden unverändert die gesetzlichen Grundlagen für die Finanzierung NEAT. Grundsätzlich umfasst ein Verpflichtungskredit bei Infrastrukturbauvorhaben die gesamten voraussehbaren Kosten. Bei der Realisierung des AlpTransit - Konzeptes drängt sich jedoch eine Ausnahme von diesem Grundsatz auf, weil insbesondere zum heutigen Zeitpunkt die Kosten lediglich mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit errechnet werden können. Demnach wurde für die Realisierung der Gotthard- und Lötschbergachse einschliesslich der Integration der Ostschweiz ein Gesamtrahmen festgelegt. Die für die Realisierung der einzelnen Projekte erforderlichen Verpflichtungskredite werden indessen tranchenweise bereitgestellt. Mit diesem etappenweisen Vorgehen haben die Räte sich ein Kontrollinstrument vorbehalten, um allenfalls die Kostenentwicklung zu beeinflussen.

142 Diskussion über ein mögliches Vorgehen

Die Finanzlage des Bundes ist in den letzten Jahren durch ein konjunkturell und strukturell bedingtes Defizit gekennzeichnet. Die Anstrengungen zur Sanierung des Bundeshaushaltes sind grundsätzlich in allen Bereichen zu verstärken. Verschiedene parlamentarische Vorstösse haben die Finanzierungsproblematik der NEAT aufgegriffen und verlangen die Prüfung alternativer Modelle.

Ein Entscheid über die Grundsatzproblematik der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und eine mögliche Sonderfinanzierung der NEAT sind vorzubereiten. Eine hohe politische Akzeptanz ist anzustreben.

Eine im Anschluss an die Aussprache des Bundesrates vom 19./20. Februar 1995 durchgeführte Anhörung der politischen Parteien, der Kantone und der Verbände hat ein

18 4. Abschnitt: Finanzierung (Artikel 14 - 17)

uneinheitliches Bild über die Vorstellungen von Finanzierungsmöglichkeiten gezeigt. Mehrheitlich wird eine fehlende Gesamtschau der Verkehrsinfrastrukturvorhaben und der Projekte über künftige Abgaben kritisiert; dagegen wird eine nahtlose Weiterführung der Planungs-, Projektierungs- und vorbereitenden Bauarbeiten auf beiden Achsen begrüsst. Am Netzbeschluss soll ausserdem festgehalten werden. Bei der Befragung wurde die Prüfung einer Etappierung der NEAT verlangt.

143 Zweiter Verpflichtungskredit (Übergangskredit)

143.1 Ausgangslage

Nach Artikel 20 des Alpentransitbeschlusses vom 4. Oktober 1991 orientiert der Bundesrat die eidgenössischen Räte ab 1992 jährlich über den Stand der Verwirklichung des Konzeptes, die Aufwendungen aufgrund der bewilligten Verpflichtungskredite und die bisherige sowie die für die fünf nachfolgenden Jahre vorgesehene Belastung des Bundes. Mit jeder Beanspruchung eines neuen Kredites informiert er ferner über die zu erwartenden Gesamtkosten für die Verwirklichung des Konzeptes und die auf den neuesten Stand gebrachte Wirtschaftlichkeitsrechnung. Nachdem die Finanzierung der NEAT überprüft¹⁹⁾ und kein Baukredit, sondern ein Übergangskredit beantragt wird, wird im folgenden lediglich über die mit dem Übergangskredit zusammenhängenden Aspekte des Konzeptes orientiert.

143.2 Erster Verpflichtungskredit

Mit dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 1. Oktober 1991 ist ein erster Verpflichtungskredit von 800 Millionen Franken (Preisstand 1991) bewilligt und auf folgende Objekte aufgeteilt worden:

- Gotthard: Projektbereinigung und Bauvorbereitung 500 Millionen Franken

In diesem Betrag sind folgende Positionen enthalten:

- Anteil Zwischenphase
- Vorprojekt für die ganze Achse
- Auflageprojekt für die ganze Achse
- Bauprojekte mit Kostenvoranschlag für die ganze Achse Gotthard
- Sondierungen einschliesslich Sondiersystem Piora und Ceneri Sondierstollen
- Bauvorbereitungsmassnahmen für die Zwischenangriffe Sedrun, Amsteg, Faido (wie Zufahrten, Installationen, Schutzvorrichtungen)
- Anteilmässige Aufwendungen für Vermessung, Gesamtleitung SBB AlpTransit, SKK/BAV und Teile der Erschliessung Surselva

¹⁹⁾ Vgl. dazu auch den Bericht der Finanzdelegation der eidg. Räte vom 22. März 1995 über Finanzierungsfragen der NEAT.

Vom Kreditbetrag von 500 Millionen Franken sind per 31. Dezember 1994

- Vergaben in der Höhe von ca. 265 Millionen Franken eingegangen und
- ca. 119 Mio Franken an Zahlungen geleistet worden.

- Lötschberg: Projektbereinigung und Bauvorbereitung 250 Millionen Franken

In diesem Betrag sind folgende Positionen enthalten

- Anteil Zwischenphase
- Vorprojekt für die ganze Achse
- Auflageprojekt für die ganze Achse
- Bauprojekte mit Kostenvoranschlag für die ganze Achse Lötschberg
- Sondierungen einschliesslich Sondierstollen Kandertal und Fensterstollen Mitholz
- Bauvorbereitungsarbeiten für den Zwischenangriff Ferden (wie Zufahrten, Installationen und Schutzvorrichtungen)
- Anteilmässige Aufwendungen für Vermessung, Gesamtleitung BLS AlpTransit und SKK/BAV

Vom Kreditbetrag von 250 Millionen Franken sind per 31. Dezember 1994

- Vergaben in der Höhe von ca. 195 Millionen Franken eingegangen und
- ca. 70 Millionen Franken an Zahlungen geleistet worden.

- Planung: Verbindung Ostschweiz mit der Gotthardlinie 50 Millionen Franken

143.3 Tranchenweise Bewilligung der Verpflichtungskredite

Für die Gesamtrealisierung der beiden Basistunnel sowie die Planungs- und Projektierungsarbeiten auf der ganzen Achse ist nach dem heutigen Kenntnisstand ein Kredit von rund 8600 Millionen Franken (Preisstand 1991) erforderlich. In diesem Betrag ist ein Teil der Aufwendungen für den Landerwerb ebenfalls enthalten.

- Gotthard: Kreditbedarf von 5800 Millionen Franken
 - Darunter fallen die verbleibenden Planungs- und Projektierungsarbeiten und sämtliche Bauarbeiten einschliesslich der Bahntechnik für den Gotthardbasistunnel und den Teil-Abschnitt Bodio bis nördlich Giustizia (Raum Biasca),
 - die verbleibenden Planungs- und Projektierungsarbeiten in den Abschnitten Gotthard Nord und Gotthard Süd sowie
 - ca. 30 Prozent des gesamten Landerwerbs auf der Achse Gotthard.
- Lötschberg: Kreditbedarf von 2800 Millionen Franken

- Darunter fallen die verbleibenden Planungs- und Projektierungsarbeiten und sämtliche Bauarbeiten einschliesslich der Bahntechnik für den Lötschbergbasistunnel vom Portal Frutigen bis zum Portal Steg,
- die verbleibenden Planungs- und Projektierungsarbeiten in den Abschnitten Lötschberg Nord und Lötschberg Süd sowie
- ca. 40 Prozent des Landerwerbs auf der Achse Lötschberg.

Der Bundesrat hat indessen beschlossen, von einem Antrag für eine zweite Kredittranche in der Höhe von 8600 Millionen Franken für die Realisierung der beiden Basistunnel vorerst abzusehen, weil die Finanzierungsfrage der NEAT neu überprüft werden soll. Die Planungs-, Projektierungs-, Sondierarbeiten sowie die bauvorbereitenden Tätigkeiten sind gemäss Bundesratsbeschluss jedoch weiterzuführen. Daher sind einmal sämtliche Aufgaben, welche vom ersten bereits bewilligten Verpflichtungskredit finanziert werden, planmässig fortzusetzen. Ausserdem sind auf beiden Achsen Massnahmen einzuleiten und bauliche Vorbereitungsarbeiten aufzunehmen, welche einen nahtlosen Übergang zu den eigentlichen Vortriebsarbeiten in den Basistunnel sicherstellen. Mit dem Beginn des Vortriebs und mit der Herstellung und Inbetriebnahme der Vortriebsmaschinen für die Tunnelröhren wird jedoch solange zugewartet, bis die Kredittranche für den Bau der Basistunnel freigegeben wird. Damit werden im Sinne der Bundesratsbeschlüsse bauliche Präjudizien in den beiden Basistunnel vermieden, bis die Frage der Finanzierung geregelt ist.

143.4 Übergangsfinanzierung

Ursprünglich war vorgesehen, für den integralen Bau der beiden Basistunnel den nächsten Verpflichtungskredit zu beantragen. Dieses Vorgehen entspricht den gesetzlichen Finanzierungsbestimmungen gemäss Alpentransit - Beschluss. Diese Vorgehensweise ist aber wegen dem Auftrag des Bundesrates, neue Finanzierungsmodelle zu prüfen, nicht mehr möglich.

Aus zeitlichen Gründen kann nicht zugewartet werden, bis die Finanzierung der NEAT allenfalls neu geregelt ist. Gemäss Anhang 2 zum Transitabkommen mit der EU¹⁾ ist die Schweiz verpflichtet, die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes im Jahr 2005 dem Verkehr zu übergeben. Bis zum 20. Februar 2004 muss überdies die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs auf die Schiene abgeschlossen sein. Der Zeitplan der Realisierung und insbesondere der Zeitpunkt der vorgesehenen Inbetriebnahme der beiden Achsen könnte nicht eingehalten werden, wenn zuerst ein neuer Finanzierungsbeschluss des Parlaments und allenfalls eine neue Volksabstimmung abgewartet werden müsste und bis zu diesem Moment keine weiteren Verpflichtungskredittranchen mehr bewilligt würden. Daher muss der Weg über eine Übergangsfinanzierung (Zweiter Verpflichtungskredit) gewählt werden, damit die notwendigen Bauvorbereitungen getroffen werden können, damit ohne zeitliche Verzögerung mit den Bauarbeiten an den beiden Basistunnel begonnen werden kann, sobald das neue Finanzierungsmodell und der dritte Verpflichtungskredit

1 AS 1993 1197

bewilligt sind. Mit dem zweiten Verpflichtungskredit wird sichergestellt, dass der NEAT-Realisierungszeitplan weitgehend eingehalten werden kann, ohne dass im gegenwärtigen Zeitpunkt grünes Licht für die Aufnahme von Bauarbeiten in den beiden Basistunnel erteilt wird.

Wenn der beantragte Übergangskredit vollumfänglich bewilligt wird, dann können die entsprechenden Arbeiten bis ca. anfangs 1997 verpflichtet werden. Gemäss Zeitprogramm des Bundesrates sollte bis dann die Finanzierungsfrage der NEAT geklärt sein. Zudem muss eine rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung für die Auflageprojekte der Basistunnel vorliegen, damit die Bauarbeiten aufgenommen werden können. Die Einhaltung des NEAT-Realisierungszeitplanes ist noch von weiteren Faktoren abhängig; diese sind in nachfolgender Tabelle zusammengefasst und in Anhang 8 kommentiert.

Rahmenbedingungen zur Gewährleistung der Inbetriebnahme der Neubaustrecken AlpTransit gemäss Vorprojekt

Planungsphase	a)	Vorprojektgenehmigung	• Linienführungsentscheid BR
	b)	Plangenehmigung	• Einhaltung der Termine
	c)	Submissionen	• Vertragsverhandlungen werden zügig abgeschlossen
	d)	Anschlussstudien Süd/Nord	• stellt Anschlusspunkte nicht in Frage
	e)	Geldmittelfluss	• sichergestellt
	f)	Kapazitäten	• stehen zur Verfügung
Bauausführungsphase	g)	Planungsstandards	• erfahren keine Anpassungen
	h)	Geologische Prognosen	• bewahrheiten sich
	i)	Baumethoden / -konzepte	• unterliegen keinen negativen Zwangspunkten
	k)	Materialbewirtschaftung	• Konzept Vorprojekt kann umgesetzt werden
	l)	Arbeitsfrieden	• Dreischichtbetrieb gewährleistet
Ausbau und Ausrüstungsphase	m)	Stromzufuhr	• ist gewährleistet
	n)	Bahn technische Einrichtungen	• Lieferung und Montage sichergestellt
	o)	Rollmaterial	• steht zur Verfügung
	p)	Betriebsbewilligung	• getestet, Personal geschult

143.5 Zweiter Verpflichtungskredit (Übergangskredit) im einzelnen

Die einzelnen Kreditpositionen des zweiten Verpflichtungskredits lassen sich grundsätzlich nach den Kriterien Landerwerb, Sondierungen, Bauvorbereitungen und weitere Tätigkeiten im Rahmen der Erdbau- und Rohbauarbeiten, Honorar- und Bauleitungsentschädigungen sowie allgemeiner Aufwand gliedern²¹). Mit Ausnahme der Zwischenangriffe, welche innerhalb der Position Rohbau und Erdbau zu finden sind, können die vom zweiten Verpflichtungskredit erfassten Aufwendungen eindeutig als Tätigkeiten bezeichnet werden²²), die keine präjudizielle Wirkung für den Bau der beiden Basistunnel haben. Die Zwischenangriffe und Bauvorbereitungen in den Portalbereichen bedeuten jedoch im Falle der Realisierung eines Basistunnels ein unverzichtbares Element für die Einhaltung des Zeitplanes, des Bauprogrammes und des Gebots einer wirtschaftlichen Bauweise. Die Zugangsstollen der Zwischenangriffe stellen erst dann bauliche Investitionen dar, welche ihren ursprünglichen Zweck verloren hätten, wenn auf den Bau eines Basistunnels endgültig verzichtet würde.

Der Bundesrat hat in seinen Beschlüssen ausserdem festgelegt, dass er sich jederzeit über den aktuellen Stand der Realisierung der NEAT und über die eingegangenen Verpflichtungen Rechenschaft geben will. Insbesondere bleiben einzelne Tranchen des zweiten Verpflichtungskredits gesperrt (ca. 695 Mio. Fr.; Preisstand 1995), bis die neue Finanzierung der NEAT sichergestellt ist. Gemäss Zeitplan des Bundesrates ist eine allfällige Volksabstimmung im Juni spätestens September 1996 vorgesehen. Von dieser Regelung sind namentlich die Zwischenangriffe Amsteg und Faido (Gotthard), Ferden und Mitholz (Lötschberg) sowie die vorbereitenden Arbeiten im Hinblick auf den Vortrieb an den Haupttröhren an den Portalbereichen am Gotthard und Lötschberg betroffen. Eine Ausnahme bildet der Zwischenangriff Sedrun. Die erforderlichen Mittel für dieses zeitkritische Bauprojekt werden auf Antrag des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED) durch den Bundesrat ausgelöst.

143.6 Übersicht über die einzelnen Elemente des zweiten Verpflichtungskredits

- Gotthard: Es wird ein Kredit in der Höhe von 570 Millionen²³) Franken beantragt:
- Einzelne Elemente²⁴):
 - Bauvorbereitung und Landerwerb für den Portalbereich Nord
 - Zwischenangriff Sedrun mit Landerwerb, Aussenanlagen, Zugangsstollen, Lüftungstollen und ca. 25 Prozent der Kosten des Schachtes
 - Zwischenangriff Amsteg mit Landerwerb, Installationen und ca. 66 Prozent der Kosten des Zugangsstollens

21 Anhang 1

22 Anhang 2

23 Preisstand 1995, Projektierungsstand 1994

24 Anhang 6

- Zwischenangriff Faido mit Landerwerb, Installationen und ca. 33 Prozent der Kosten des Zugangsstollens
 - ca. 50 Prozent der Kosten für den Pilotstollen Bodio
 - ca. 50 Prozent der Kosten der Tagbaustrecke Bodio im Portalbereich des Pilotstollens Bodio
 - Bauvorbereitungen für den Portalbereich Süd
 - Anteilmässige Aufwendungen für Vermessung, Ausführungsprojektierung, Gesamtleitung SBB AlpTransit, SKK/BAV und Teile der Erschliessung Surselva
- Lötshberg : Es wird ein Kredit in der Höhe von 285 Millionen²⁵⁾ Franken beantragt:

Einzelne Elemente²⁶⁾:

- Bauvorbereitungen und Landerwerb für den Portalbereich Nord
- Zwischenangriff Ferden (Goppenstein) mit Landerwerb, Installationen und 100 Prozent der Kosten des Zugangsstollens
- Bauvorbereitungen und Landerwerb für den Portalbereich Süd
- Anteilmässige Aufwendungen für Vermessung, Ausführungsprojektierung, Gesamtleitung BLS AlpTransit, SKK/BAV

²⁵ Preisstand 1995, Projektierungsstand 1994

²⁶ Anhang 5

2 **Besonderer Teil**

21 **Aussenpolitische und innenpolitische Aspekte**

211 **NEAT und Transitabkommen ²⁷⁾**

Die Schweiz war mit Blick auf die prognostizierte Zunahme des Verkehrs Nord-Süd in Europa geradezu verpflichtet, eine echte Alternative zum reinen Strassentransport für den Transit durch die Schweiz zu eröffnen. Diese Position wurde unserem Land seit Aufnahme der exploratorischen Gespräche mit der EU im Jahre 1987 zur Kenntnis gebracht. Insbesondere setzte sich die EU in der ersten Gesprächsphase für eine Gewichtslimite von 40 t in der ganzen Schweiz ein. Die Schweiz zeigte von Anbeginn auf, dass die ökologisch heiklen Probleme auf der Transitachse nur durch eine NEAT gelöst werden können, demnach also der Gütertransitverkehr auf der Schiene erfolgen soll. Im Dezember 1988 wurde von der Schweiz gestützt auf eine Anpassung des Verhandlungsmandats noch ein 40-t-Strassenkorridor verlangt. Nachdem die eidgenössischen Räte jedoch den Alpentransit-Beschluss angenommen hatten, akzeptierte in der Folge die EU, dass die Schweiz im Grundsatz an der bestehenden Gewichtslimite festhalten und eine lediglich begrenzte Anzahl von Ausnahmegewilligungen für 40-t-LKW im Transit gewähren wird. Im Rahmen des sogenannten Überlaufmodells ist es den ausländischen Transporteuren möglich, Ausnahmegewilligungen zu beantragen, wenn die gesetzlich vorgeschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind. Namentlich muss die Transportkapazität auf der Schiene im kombinierten Verkehr erschöpft sein. Seit dem 22. Januar 1993 wurden lediglich 7 Ausnahmegewilligungen erteilt.

Diese Ausführungen zeigen, dass das von Volk und Ständen akzeptierte NEAT-Konzept in entscheidender Weise dazu beigetragen hat, dass das Transitabkommen mit der EU abgeschlossen werden konnte und demzufolge die schweizerischen Pfeiler im Strassengüterverkehr (28 t Gewichtslimite, Sonntags- und Nachtfahrverbot) noch bestehen. Zudem verkehren Schweizer Transporteure nach wie vor in den EU-Staaten mit 40-t-LKW.

Die Schweiz hat sich gemäss Transitabkommen verpflichtet, einzelne Infrastrukturvorhaben zu realisieren. ²⁸⁾

- Kurz- und mittelfristig (bis 1994/1995)

Erhöhung der Kapazität im kombinierten Verkehr durch die Übergangslösung am Gotthard und Lötschberg/Simplon auf 710'000 Sendungen. Der Gotthard soll für eine LKW-Höhe von 3,80 m für die rollende Landstrasse und im unbegleiteten Verkehr für Sattelanhänger von 4,00 m ausgebaut werden. Die Lötschberg/Simplon-Achse soll eine LKW-Höhe von 4,00 m für die rollende Landstrasse zulassen.

27 Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf der Strasse und Schiene (Transitabkommen), abgeschlossen am 21. Oktober 1991 und unterzeichnet am 2. Mai 1992

28 Darstellung im einzelnen vgl. Artikel 5 in Verbindung mit Anhang 2 des Transitabkommens

- **Langfristig**

Realisierung des NEAT-Konzeptes mit den beiden Neubaustrecken am Gotthard und Lötschberg einschliesslich dem Bau der Basistunnel Gotthard und Lötschberg. Die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes sollen dem Verkehr im Jahr 2005 übergeben werden.

Das NEAT-Konzept ist in das europäische Netz der Hochleistungsbahnen integriert. Zudem haben sich Deutschland und Italien im Rahmen der trilateralen Vereinbarung²⁹⁾ verpflichtet, die NEAT-Zufahrtsstrecken infrastrukturenmässig zu verbessern.

Die Europäische Union hat sich im Transitvertrag unter anderem zu folgenden Massnahmen verpflichtet:

- Als baldige Aufnahme von Verhandlungen über die gegenseitige Öffnung der Verkehrsmärkte nach festzulegenden Modalitäten.
- Beachtung der in der Schweiz geltenden Begrenzung des zulässigen Gesamtgewichts auf 28 t und des Sonntags- und Nachtfahrverbots vorbehaltlich gewisser, beschränkter Ausnahmen (Überlaufmodell).
- Erweiterung der Lichtraumprofile auf den norditalienischen Eisenbahnstrecken bis Ende 1994 allenfalls 1995.

Die Schweiz ist weiterhin bestrebt, den Verpflichtungen des Transitabkommens nachzukommen, setzt aber voraus, dass die EU ihrerseits alle Verpflichtungen einhält.

212 NEAT und Umsetzung der Alpeninitiative. Verkehrsverhandlungen

Am 20. Februar 1994 wurde die Volksinitiative zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr angenommen. Der neue Artikel 36^{sexies} der Bundesverfassung hat zum Ziel, das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen und die Belastungen auf ein Mass zu begrenzen, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist. Damit verbunden ist der Auftrag, das Volumen des alpenquerenden Transitgüterverkehrs innert zehn Jahren auf die Schiene zu verlagern.

Die Reaktionen der EU-Mitgliedstaaten auf das Abstimmungsergebnis sind im Ton zurückhaltend, aber besorgt und enttäuscht in der Sache ausgefallen. Geäussert wurden vor allem Befürchtungen hinsichtlich einer Diskriminierung der ausländischen Transporteure und einer Verlagerung des Verkehrs auf ausländische Strassentransitachsen. Der Bundesrat hat am 9. September 1994 das Konzept zur Umsetzung der Alpeninitiative verabschiedet. Es galt, eine Lösung zu finden, welche die verfassungsrechtlichen Grundsätze respektiert, den schweizerischen Gegebenheiten Rechnung trägt und zudem europa-

²⁹⁾ Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Verkehrsminister der Italienischen Republik über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse (abgeschlossen durch die Schweiz am 3. Dezember 1991)

verträglich ist. Nachdem die bilateralen Verhandlungen zwischen der EU und der Schweiz vorderhand ins Stocken gerieten, hat schliesslich die Bekanntgabe des Umsetzungskonzeptes durch den Bundesrat am 9. September 1994 zu einer Deblockierung der Situation geführt. Die EU kam zum Schluss, dass die Umsetzungsstrategie der Schweizer Regierung prinzipiell mit der Verkehrspolitik der EU übereinstimmt, und hat die Verabschiedung der Verhandlungsmandate im Luft- und Strassenverkehrsbereich auf März 1995 in Aussicht gestellt. Die Verhandlungen in allen sieben Bereichen der ersten Phase (öffentliches Beschaffungswesen, Forschung, Personenverkehr, Landwirtschaft, technische Handelshemmnisse, Luft- und Landverkehr) wurden jedoch bereits am 12. Dezember 1994 formell eröffnet. Das Konzept des Bundesrates könnte im Rahmen der bilateralen Verhandlungen die Grundlage für eine koordinierte Verkehrs- und Umweltpolitik im Alpenraum darstellen. Am 14. März 1995 haben die Verkehrsminister der EU Mandate für Land- und Luftverkehrsverhandlungen mit der Schweiz verabschiedet.

Damit können die bereits im Transitvertrag vom 2. Mai 1992 vorgesehenen Verkehrsverhandlungen aufgenommen werden. Erste Treffen in beiden Bereichen wurden bereits abgehalten; sie gehören zur ersten Phase der sektoriellen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU. Der Bundesrat wird alles daran setzen, dass Lösungen gefunden werden können, welche sowohl den bestehenden Transitvertrag zwischen der Schweiz und der EU respektieren, im Einklang mit der diskriminierungsfreien Umsetzung des schweizerischen Alpenschutzartikels stehen als auch im beiderseitigen Interesse liegen.

Folgende Grundsätze waren für die Konkretisierung des neuen Verfassungsartikels massgebend: Die Lösung hat dem Alpenschutzgedanken zu entsprechen und den Interessen unserer europäischen Partner Rechnung zu tragen. Sie muss aber auch nichtdiskriminierend sein, und zwar sowohl gegenüber dem Ausland wie dem Inland. Durch eine Gleichbehandlung aller Transporte, egal ob Binnen- oder Transitverkehr, bzw. ob In- oder Ausländer, wird dies gewährleistet. Mit Blick auf das Inland sind allfällige Benachteiligungen gewisser Regionen mittels geeigneter Kompensationsmittel auszugleichen. Ein weiterer Grundsatz liegt in der Anwendung von marktwirtschaftlichen Lenkungsinstrumenten. Dadurch soll grundsätzlich das Prinzip der freien Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet bleiben, indessen wird eine Beeinflussung möglich. Anerkanntermassen sind zudem die im Rahmen von internationalen Vereinbarungen eingegangenen Verpflichtungen von der Schweiz einzuhalten. Die Einführung der notwendigen Massnahmen hat koordiniert mit der EU zu erfolgen.

Der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene soll mittels eines Massnahmenpaketes erfolgen. Das Ausmass der Verlagerung wird sich im Jahre 2004 im Minimum auf das Volumen des Transitverkehrs belaufen, welches auf rund 350'000 Fahrzeuge/Jahr berechnet wird. Dieses Volumen wird auf alle Verkehrsarten, demnach auf den gesamten alpenquerenden Verkehr (Import-, Export-, Binnen- und Transitverkehr) verteilt. Es ist vorgesehen, dass die einzelnen Instrumente im Sinne eines Baukastensystems zusammenwirken. Mithin bildet die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe den eigentlichen Sockel des Massnahmenpakets. Ein entsprechender Vernehmlassungsentwurf wird Mitte 1995 vorliegen. Ziel ist, flächendeckend für das ganze Gebiet der Schweiz die Kostenfairness beim Schwerverkehr zu verwirklichen; ein Anliegen, das auch bei den EU-Staaten vermehrt an Bedeutung gewinnt. Diese Abgabe sollte eine gewisse Lenkungswirkung hin zur Schiene erzielen. Sie wird jedoch allein zur Erfüllung des Umlagerungsauftrages nicht ausreichen.

Aus diesem Grund wird sie durch einen weiteren Baustein, eine Lenkungsabgabe ergänzt. Für die Überquerung der vier Alpenübergänge Gotthard, San Bernardino, Simplon und Grosse St. Bernhard ist die Erhebung einer Alpentransitabgabe vorgesehen. Sie soll zu einer Angleichung des Preis Leistungsverhältnisses Schiene/Strasse führen, da grundsätzlich davon auszugehen ist, dass die Kosten der Strasse mindestens so hoch sein müssen wie diejenigen der Schiene, damit eine genügende Umlagerung erzielt wird. Zum Massnahmenpaket gehört auch ein spezielles Programm zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Da die Schiene eine wettbewerbsfähige Alternative zur Strasse darstellen muss, ist die Angebotsqualität zu verbessern. In der Realisierung der Konzepte BAHN 2000 und NEAT kann ein wesentlicher Bestandteil der Verbesserung des Schienenangebotes gesehen werden.

Die Realisierung des NEAT-Konzepts stellt die im Zusammenhang mit der Umlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung. Mit einer markanten Reduktion der Fahrzeiten gegenüber heute wird zudem die Attraktivität des Schienenangebotes merklich erhöht. Dies wird den Umlagerungseffekt in positiver Hinsicht beeinflussen.

22 Wirtschaftliche Aspekte

221 Grundlagen

221.1 Ausgangslage gemäss Alpentransit-Beschluss

Die NEAT mit den Flachbahnen am Gotthard und Lötschberg ist ein Infrastrukturprojekt, welches das zukünftige Verkehrssystem und das wirtschaftliche Entwicklungspotential der Schweiz nachhaltig prägen wird. Während der Bauphase sind Auswirkungen auf die Bau-, deren Zulieferbranchen und auf die betroffenen Regionen zu erwarten. Nach der Fertigstellung wird die NEAT das gesamtschweizerische Verkehrskonzept und die Bahnverbindungen zu den Nachbarstaaten entscheidend verbessern, die Umweltbelastung vor allem im Alpengebiet spürbar verringern und die Standortqualität unseres Landes wesentlich steigern.

Die Finanzierung der NEAT und die konkreten Finanzierungsmodalitäten sind in der NEAT-Botschaft³⁰⁾ aufgezeigt und in den entsprechenden Bundesbeschlüssen³¹⁾ geregelt. Die Mittel für den Bau der NEAT werden zu rund drei Vierteln durch den Bund auf dem Kapitalmarkt aufgenommen. Der Rest stammt aus der Treibstoffzollkasse. Die Anleihen

30 Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 23. Mai 1990; BBl 1990 II 1075

31 Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale, Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1991 über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale und Bundesbeschluss vom 26. September 1991 über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Alpentransversale

werden den Bahnen als Baukredite zum Selbstkostenzinssatz zur Verfügung gestellt. Nach Abschluss einzelner Bauetappen erfolgt die Konsolidierung der entsprechenden Baukredite samt aufgelaufenen Zinsen in ein verzinsliches und rückzahlbares Darlehen.

221.2 Finanzierung mittels EIB-Darlehen

Am 14. Februar 1995 führte eine Delegation des Bundesamtes für Verkehr und der Eidgenössischen Finanzverwaltung Gespräche mit der Europäischen Investitionsbank (EIB), um abzuklären, ob allenfalls eine Darlehensaufnahme bei der EIB für die Finanzierung der NEAT in Frage käme.

Die EIB ist grundsätzlich bereit, ein Darlehen zu gewähren. Politische Aspekte wie die Nichtmitgliedschaft der Schweiz im EWR spielen für die EIB bei der Kreditvergabe keine Rolle. Die EIB würde indessen ein entsprechendes Darlehen lediglich für einen Teil der gesamten NEAT-Kosten gewähren. Bei der NEAT dürfte dieser Teil rund 10 Prozent der Baukosten betragen. Die Kreditgewährung würde zudem zu den herrschenden Marktkonditionen erfolgen.

Die aktuellen Konditionen der EIB sind unter Berücksichtigung der Laufzeit und der Darlehensaufnahme in Schweizer Franken schlechter, als wenn der Bund die Darlehen direkt am schweizerischen Kapitalmarkt aufnimmt. Deshalb drängt sich für die NEAT eine Darlehensaufnahme bei der EIB nicht auf.

222 Rentabilität und volkswirtschaftliche Aspekte

Das Eidgenössische Finanzdepartement und das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement werden zu gegebener Zeit die Kapitel Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und Rentabilität im Zusammenhang mit den Botschaften über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bzw. über die Finanzierung der NEAT und über den dritten Verpflichtungskredit der NEAT ausarbeiten. Dieses Vorgehen ist angezeigt, weil die Finanzierung der NEAT neu beurteilt wird. Dabei gilt es die aktuellen Untersuchungsergebnisse, namentlich der Firma Coopers & Lybrand, im Zusammenhang mit der Wirtschaftlichkeit und Rentabilität zu berücksichtigen.

23 Kosten, Termine und Risiken

231 Kosten³²⁾

231.1 Kostenvorgaben

Gemäss Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen (Alpentransit-Beschluss C) ist ein Gesamtkredit von 14000 Millionen Franken, verteilt auf die Achse Gotthard mit 9700 Millionen Franken und auf die Achse Lötschberg mit 4250 Millionen Franken sowie auf die Planungsarbeiten Anschluss Ostschweiz mit 50 Millionen Franken, bewilligt worden. In der Folge werden nur die Kosten der Achsen Gotthard und Lötschberg mit dem hierauf entfallenden Gesamtkredit von 13950 Millionen Franken verglichen.

In den Vereinbarungen Bund-SBB bzw. Bund-BLS vom 1. September 1993 ist festgehalten, dass die Bahnen gegenüber dem Bund die alleinige Verantwortung für die korrekte Planung und Ausführung des Werkes sowie für die Einhaltung des Kostenrahmens tragen. Bei der Übergabe der Projektführung vom EVED an die SBB bzw. an die BLS betrug der Kostenstand für die sogenannten "Referenzlinienführungen 1992" (basierend auf den Ergebnissen des Feinvariantenvergleichs) 10572 und 3990, also insgesamt 14562 Millionen Franken. Die Bahnen haben den Auftrag übernommen, die Vorprojekte so zu konzipieren, dass die Kostenschätzungen den im Bundesbeschluss festgelegten Betrag nicht übersteigen.

231.2 Kostenberechnungen und Kostengenauigkeit

Die von den Bahnen im Vorprojekt ermittelten Kosten entsprechen den wahrscheinlichsten Kosten im Sinne von Ziffer 221 der Botschaft zum Alpentransit-Beschluss. Reserven sind darin nicht enthalten. Es gilt der Preisstand 1991 ohne Teuerung und ohne Bauzinsen. Es sind mittlere Marktpreise 1991 berücksichtigt.

Mit dem Kostenstreumass wird die erreichte Berechnungsgenauigkeit und das Ausmass der noch bestehenden Unsicherheiten der Kostenberechnungen dargestellt. Es zeigt somit, in welchem Bereich die Endkosten des Projekts liegen können. Mit dem Streumass sind insbesondere die geologischen und bautechnischen Unsicherheiten erfasst. Allgemeine Reserven, als prozentualer Zuschlag zu den ermittelten Gesamtkosten, sind darin nicht enthalten. Mit dem Streumass werden Projektänderungen bzw. -ergänzungen nicht erfasst.

Das Kostenstreumass liegt für eine Gesamtachse in der gemäss NEAT-Verfahrensverordnung geforderten Kostengenauigkeit von -10/+15 Prozent. Für einen einzelnen Teilabschnitt wird eine Kostengenauigkeit von -/+20 Prozent gemäss den Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) ausgewiesen. Zwischen den einzelnen Teilabschnitten kann nach Angaben der Bahnen mit einem Ausgleich gerechnet werden, so dass die Genauigkeit gemäss NEAT-Verfahrensverordnung für die gesamte Achse erreicht werden kann.

32 Preisbasis 1991

Wird das Streumass ohne Kompensationsmöglichkeit auf Seiten des Projektes beansprucht, oder wird das Projekt mit Kostenfolgen verändert, ist der Kreditrahmen anzupassen. Die Kostenschätzungen der Vorprojekte haben den gleichen Preisstand (1991) wie der bewilligte Gesamtkredit und sind daher untereinander sowie mit diesem direkt vergleichbar.

231.3 Kosten Basisvarianten

Bei den vorliegenden Vorprojekten halten nur die jeweiligen Basisvarianten auf den beiden Achsen den im Alpentransit-Beschluss C festgelegten Gesamtkredit ein (Achse Gotthard: 9703 Millionen Franken, Achse Lötschberg: 4216 Millionen Franken, zusammen: 13919 Mio. Fr.). Die Prozentangaben beziehen sich auf die Kostenangaben gemäss Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung der schweizerischen Alpen-transversale (Gotthard: 9700 Mio.; Lötschberg 4250 Mio.). Dabei entsprechen 100 Prozent dem gemäss Kreditbeschluss vorgegebenen Betrag.

231.4 Kosten Alternativvarianten

Die Kosten der Alternativvarianten beziffern sich gesamthaft auf 15697 Millionen Franken (113 %). Dabei werden auf der Achse Gotthard 10762 Millionen Franken (111 %) und auf der Achse Lötschberg 4935 Millionen Franken (116 %) ausgewiesen.

231.5 Kosten Kantonsvorschläge (ohne Uri)

Unter Berücksichtigung der Kantonsvorschläge ergeben sich Gesamtkosten von ca. 15700 Millionen Franken (113 %). Dabei erhöhen sich die Kosten auf der Achse Gotthard auf den Gesamtbetrag von ca. 10800 Millionen Franken (111 %). Auf der Achse Lötschberg entsprechen die Kantonsvorschläge der Alternativvariante von 4935 Millionen Franken (116 %).

231.6 Kosten Kantonsvorschläge (mit Uri)

Die Kosten der vom Kanton Uri in Auftrag gegebenen Linienführungsstudie einer Bergvariante werden vom Kanton Uri gleich hoch angegeben wie jene der Alternativvariante. Die Kostenermittlung weist jedoch nicht die gleiche Bearbeitungstiefe auf wie die Vorprojekte. BAV und SBB erachten die angegebenen Kosten als zu tief, da entgegen früherer geologischer Gutachten die Tunnelstrecke im Lockergestein als nicht im Grundwasser liegend angenommen wird. Unter Berücksichtigung aller Kantonsvorschläge auf der Achse Gotthard erhöht sich der Betrag auf dieser Achse auf ca. 10800-11200 Millionen Franken (111 % - 115 %).

231.7 Kosten bei Berücksichtigung aller Forderungen (Kantone und Bundesämter)

Die Kosten für das Gesamtprojekt erreichen bei Berücksichtigung aller Forderungen und Begehren (inkl. die der Bundesämter) den Betrag von ca. 15200-16800 Millionen Franken (109 % - 119 %).

Es ist zu berücksichtigen, dass die Kostenangaben für die von Kantonen und Bundesämtern vorgeschlagenen Linienführungen nicht die gleiche Kostengenaugigkeit wie diejenigen der Vorprojekte aufweisen. Im übrigen lassen sich die Linienführungsanträge nicht beliebig kombinieren.

231.8 Kosten Anträge der Bahnen

Die SBB stellen einen Linienführungsantrag mit Kosten von 9970 Millionen Franken (103 %), die BLS mit 4150 (98 %) bzw. 4700 Millionen Franken (111 %).

231.9 Übersicht Kostenzusammenstellung Varianten und Anträge

	Achse Gotthard		Achse Lötschberg		Total	
	Mio. Fr.	%	Mio. Fr.	%	Mio. Fr.	%
Alpenroutenbeschluss C	9'700	100	4'250	100	13'950	100
Vorprojekt Basisvariante	9'703	100	4'216	99	13'919	100
Vorprojekt Alternativvariante	10'762	111	4'935	116	15'697	113
Antrag Bahnen	9'970	103	4'150 - 4'700	98 - 111	14'120 - 14'670	101 - 105
Antrag Kantone	10'800 - 11'200	111 - 115	ca. 4'900	ca. 115	15'700 - 16'100	113 - 115
Antrag Bundesämter	10'800 - 11'900	111 - 123	4'400 - 4'900	104 - 115	15'700 - 16'800	113 - 120

232 Termine

Die Realisierungsprogramme der Vorprojektdossiers der Bahnen, wie sie sich beim aktuellen Projektierungsstand ergeben, können mit den heutigen Erkenntnissen und unter den gegebenen Voraussetzungen generell als realistisch eingestuft werden.

Der zeitkritische Weg zur Realisierung des Gesamtprojektes liegt auf beiden Achsen bei den Basistunnel. Um die gewünschten Inbetriebsetzungsdaten (Gotthard 2006 / 2007, Lötschberg 2004 / 2005) einhalten zu können, darf der jetzige Zeitplan auf diesen Abschnitten nicht verzögert werden.

Beim Gotthard-Basistunnel liegt die Zwischenangriffsstelle Sedrun auf dem zeitkritischen Weg. Verzögerungen in diesem Bereich führten direkt zur Verschiebung des Inbetriebsetzungsdatums 2006 / 2007. Unabdingbar dafür ist die Erteilung einer Baubewilligung in

der zweiten Hälfte 1995; für die Zwischenangriffe Amsteg und Faido muss die Bau-
bewilligung Mitte 1996 vorliegen.

Auf der Gotthardachse kann von einem Verzögerungsspielraum bezüglich des Linienfüh-
rungsentscheids im nördlichen Zufahrtsabschnitt zum Basistunnel von maximal 1 1/2
Jahren und im südlichen Zufahrtsabschnitt (ausgenommen Ceneri-Tunnel) von maximal
zwei Jahren ausgegangen werden.

Um die vorgesehene integrale Inbetriebnahme der Gesamtachse zu garantieren, müssen
beim Ceneri-Tunnel die Bauausführungszeiten verkürzt werden. Dies bedingt einen
zusätzlichen Zwischenangriff mit Kostenfolgen.

Beim Lötschberg-Basistunnel ist der zeitkritische Weg dem Bereich des Zwischenangriffes
Ferden (Goppenstein) zuzuordnen. Verzögerungen in diesem Bereich führen direkt zur
Verschiebung des Inbetriebsetzungsdatums 2004 / 2005. Die Baubewilligung hierfür muss
in der ersten Hälfte 1996 vorliegen. Ein zeitlicher Spielraum von ca. 1 1/2 Jahren bezüglich
des Entscheides über den Autoverlad und die Anschlussstrecken im Norden und Süden ist
noch vorhanden.

233 Risikobetrachtungen

Für alle Termin- und Kostenangaben ist die Einhaltung bestimmter Rahmenbedingungen
vorausgesetzt. Änderungen dieser Annahmen können erhebliche Auswirkungen auf den
Zeitplan und dadurch in den meisten Fällen auch auf die Kosten haben.

Anhang 8 zeigt, welche Faktoren in den verschiedenen Projektphasen erfüllt sein müs-
sen³³), um das Programm gemäss Vorprojekt einhalten zu können (Inbetriebnahmen:
Gotthard 2006 / 2007, Lötschberg 2004 / 2005).

Anhang 9 quantifiziert das zeitliche Risiko³⁴). Daraus wird ersichtlich, dass sich je nach
Eintreten einzelner Faktoren zeitliche Einsparungen oder Verzögerungen ergeben können.
Dieselben Faktoren wirken sich auf die Kosten aus. Das Zeitprogramm der Vorprojekte
entspricht optimistisch / realistischen Annahmen. Nur unter Einhaltung der Fristen für die
Plangenehmigungsverfahren (ein Jahr nach Abgabe für die Basistunnel) sind die vorgesehe-
nen Inbetriebnahmen in den Jahren 2006 / 2007 beziehungsweise 2004 / 2005 überhaupt
realistisch.

Mit dem Bau der Basistunnel wird teilweise Neuland im Untertagebau beschritten. Zu den
Besonderheiten gehören die Bewältigung von erheblichen Wasserdrücken und hohen
Temperaturen im Bau und Betrieb sowie der Einbau und die Folgewirkungen der hohen
Überlagerungsdrücke auf die Tunnelausführung. Die verwendeten Materialien (Beton,
Stahl, Kunststoff) sind extremen Langzeitbeanspruchungen ausgesetzt wie Belastungen,
Temperaturen, Gase und aggressive Wässer. Die vorgeschlagenen Materialien und
Methoden scheinen nach heutiger Kenntnis den Rahmenbedingungen zu genügen. Die

33 Anhang 8

34 Anhang 9

Fragen der Dauerhaftigkeit sind noch nicht erschöpfend geklärt. Die entsprechenden Nachweise sind stufengerecht zu erbringen.

3 Legislaturplanung

Die Vorlage betreffend die Botschaft vom 23. Mai 1990 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale ist im Bericht über die Legislaturplanung 1987-1991 angekündigt und als Richtliniengeschäft der ersten Legislaturhälfte 1987-1991 eingestuft. Im Abschnitt über die Finanzierungsmodalitäten unter Ziffer 243.3 (tranchenweise Bereitstellung der Mittel) ist davon die Rede, dass für die künftigen Ausbauschritte weitere finanzielle Mittel bereitzustellen sind. Die vorliegende Botschaft ist im Bericht über die Legislaturplanung 1991-1995 vorgesehen.

4 Rechtliche Grundlagen

41 Verfassungsmässigkeit und Gesetzmässigkeit

Die Verfassungsmässigkeit der für die Realisierung des Konzepts benötigten Erlasse beruht auf den Artikeln 23, 26, 36^{ter} und 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung.

Artikel 23 der Verfassung ermächtigt den Bund, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten und deren Errichtung zu fördern und zu diesem Zweck Enteignungen vorzunehmen. Artikel 26 ist die Grundlage für die Erlasse des Bundes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Diese Artikel sind somit die Verfassungsgrundlage für die Projektierung und den Bau von neuen Eisenbahn-Alpentransversalen.

Artikel 36^{ter} regelt die Verwendung der Treibstoffollerträge. In bezug auf die Bahnen sieht er (Abs. 1 Bst. c) Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen, zur Förderung des kombinierten Verkehrs, des Transports begleiteter Motorfahrzeuge und des Baus von Bahnhofparkanlagen sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs vor. Hinzuweisen ist allerdings auf die beschlossene Änderung dieser Verfassungsgrundlage (betreffend Bahnhofparkanlagen) im Zusammenhang mit den Sanierungsmassnahmen 1994 für den Bundeshaushalt.

Artikel 85 Ziffer 10 der Verfassung setzt die Zuständigkeit des Bundes fest, Ausgaben zu beschliessen und finanzielle Verpflichtungen wie Verpflichtungskredite einzugehen.

Artikel 16 des Alpentransit-Beschlusses schreibt vor, dass die für den Gotthard und den Lötschberg benötigten Mittel durch die Eidgenössischen Räte gesamthaft festgelegt und mit Verpflichtungskrediten wie dem vorliegenden tranchenweise bewilligt werden.

42 Erlasform

Der Beschluss über die Bewilligung eines zweiten Verpflichtungskredits (Übergangskredit) ist, da der Erlass keine Rechtsnorm enthält und keine besondere Erlasform vorgesehen ist, gestützt auf Artikel 8 des Geschäftsverkehrsgesetzes in Form eines nicht allgemein verbindlichen, nicht referendumpflichtigen, einfachen Bundesbeschlusses zu erlassen.

43 Erläuterungen

Artikel 4 berücksichtigt die Bundesratsentscheide vom 19./20. Februar, 6. März und insbesondere den Teilentscheid des Bundesrates vom 5. April 1995. Diese Bestimmung ist daher im Zusammenhang mit der Grundsatzdiskussion über die Finanzierung zu betrachten. Es soll insbesondere vermieden werden, dass Verpflichtungen mit finanziellen Folgen für den Bund eingegangen werden, bevor die Finanzierung der NEAT neu geregelt ist. Planungs- und Vorbereitungsarbeiten an beiden Achsen können weitergeführt werden. Diese Regelung lässt namentlich die Durchführung des Submissionsverfahrens zu. Hingegen ist mit dem Abschluss von Verträgen mit finanziellen Verpflichtungen für die Objekte, welche der Ausgabensperre unterliegen, zuzuwarten, bis die Finanzierung entschieden ist. Die Verträge sind dem Bundesamt für Verkehr zur Genehmigung zu unterbreiten.

Eine Ausnahme von dieser Ausgabensperre ist für den Zwischenangriff Sedrun vorgesehen, der verfahrensrechtlich eine Sonderbehandlung erfährt. Der Bundesrat hat für dieses zeitkritische Objekt bereits im Juni 1994 das Vorprojekt genehmigt.

Anhänge

- Anhang 1 Zusammenfassung Kostentabelle zweiter Verpflichtungskredit Achsen Gotthard und Löttschberg
- Anhang 2 Skizze der Baustellen im zweiten Verpflichtungskredit
- Anhang 3 Geldmittelbedarf zweiter Verpflichtungskredit Achse Gotthard
Geldmittelbedarf zweiter Verpflichtungskredit Achse Löttschberg
- Anhang 4 Geldmittelbedarf zweiter Verpflichtungskredit Achsen Gotthard und Löttschberg zusammen
- Anhang 5 Kostentabelle zweiter Verpflichtungskredit (Uebergangskredit) Achse Löttschberg
- Anhang 6 Kostentabelle zweiter Verpflichtungskredit (Uebergangskredit) Achse Gotthard
- Anhang 7 Pläne
- Anhang 8 Rahmenbedingungen zur Gewährleistung der Inbetriebnahmedaten
- Anhang 9 Grobe Abschätzung der Auswirkung bestimmter Themenkreise / Fachbereiche auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme

Zusammenfassung Kostentabelle zweiter Verpflichtungskredit Achsen Gotthard und Löttschberg

Gotthard + Löttschberg		erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	viertes Verpflichtungskredit
Kostenarten	Total				
Landerwerb	295,5	0,0	78,3	17,9	199,3
Erdbau, Rohbau	9'019,3	139,9	537,8	5'517,4	2'824,4
Installationen, Ausbau, Betriebsausstattung	2'433,3	2,0	22,0	1'306,7	1'102,6
Honorare	1'381,3	413,1	185,9	475,6	306,7
Gesamtleitung	629,5	33,5	63,6	294,4	238,0
Sondierung	150,1	150,1	0,0	0,0	0,0
Allgemeines	91,0	11,4	12,6	38,0	29,0
TOTAL GOTTHARD + LÖTSCHBERG	14'000,0	750,0	900,0	7'650,0	4'700,0

Preisbasis 1991 (Index 119,3)
 ohne Teuerung
 ohne Bauzinsen
 Kostenstrommass -10/+15%
 Projektstand Vorprojekt 1994

Antrag zweiter Verpflichtungskredit

Preisbasis 1995 (Index 113,2)

ohne Bauzinsen

Kostenstrommass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Achsen Gotthard und Löttschberg: 855 Millionen Franken

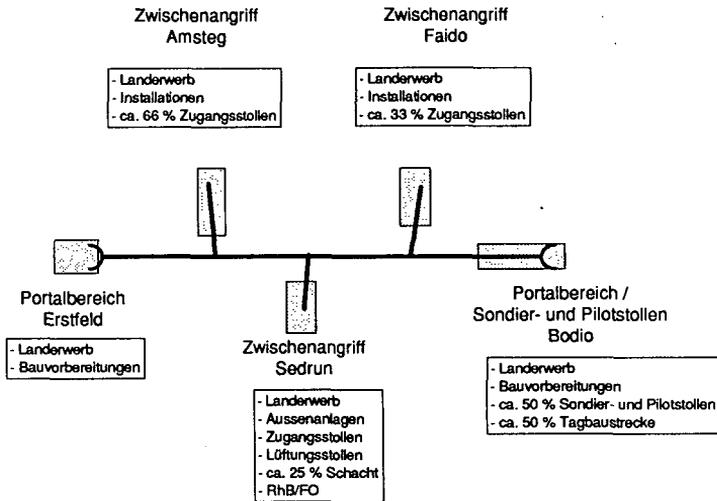
Sämtliche Kostenberechnungen sind dem Vorprojektdossier entnommen und basieren auf dem Preisstand 1991 (Index 119,3).

Der zweite Verpflichtungskredit bezieht sich auf die aktuelle Preisbasis zum Zeitpunkt des Beschlusses: Preisstand 1995 (Index 113,2 - Negativteuerung 1991 - 1995).

Skizze der Baustellen im zweiten Verpflichtungskredit

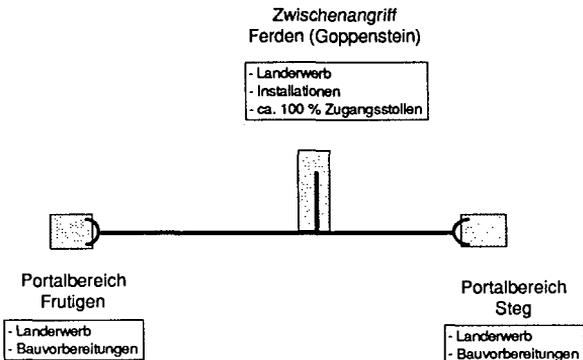
Gotthard Basistunnel

570 Millionen Franken



Lötschberg Basistunnel

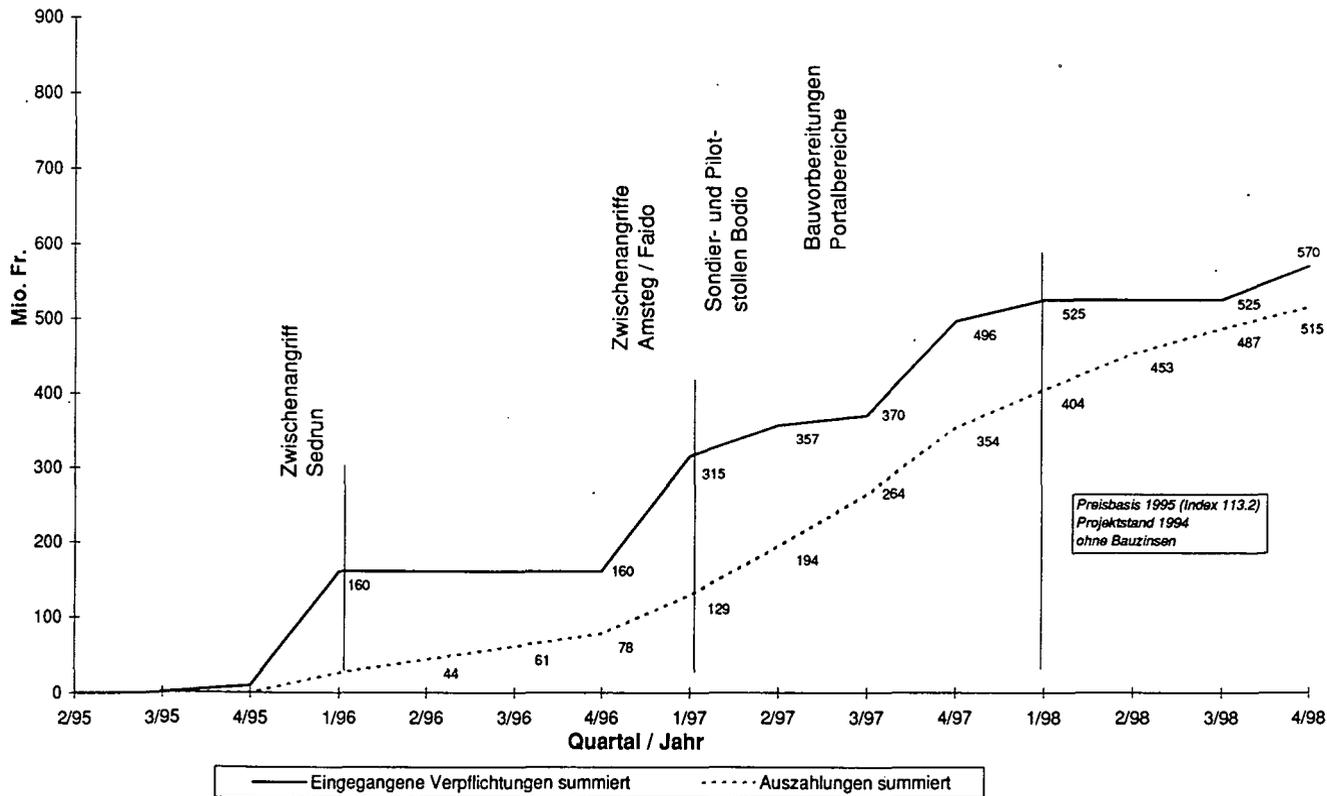
285 Millionen Franken



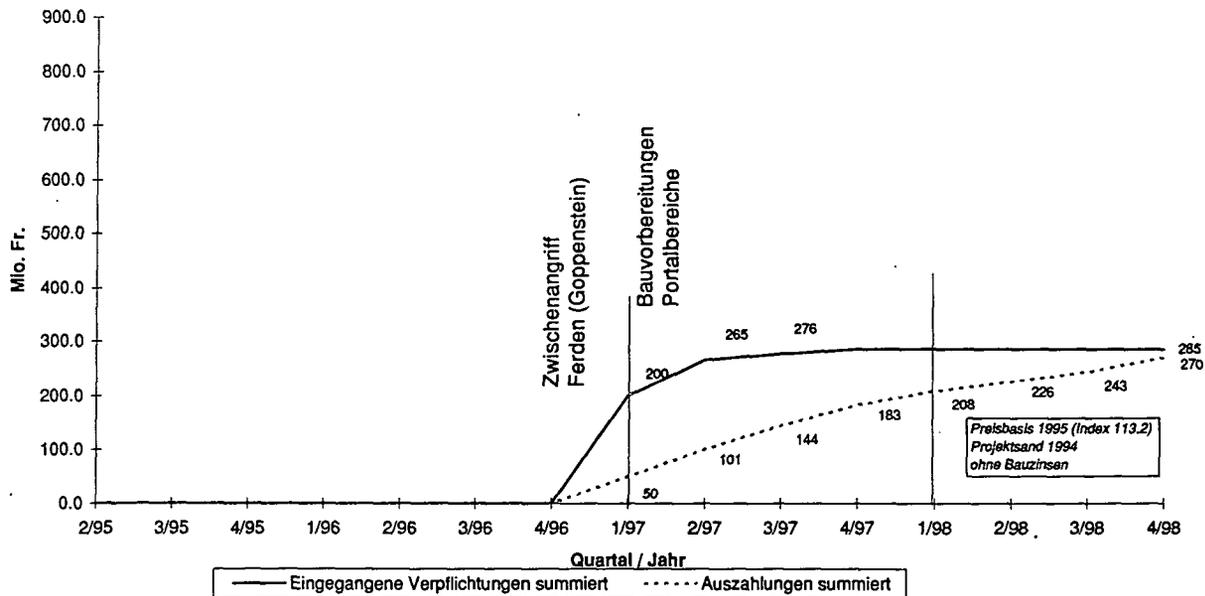
 Baustellen

Preisbasis 1995 (Index 113.2)
 ohne Bauzinsen
 Kostenstrau mass -10/+15%
 Projektstand Vorprojekt 1994

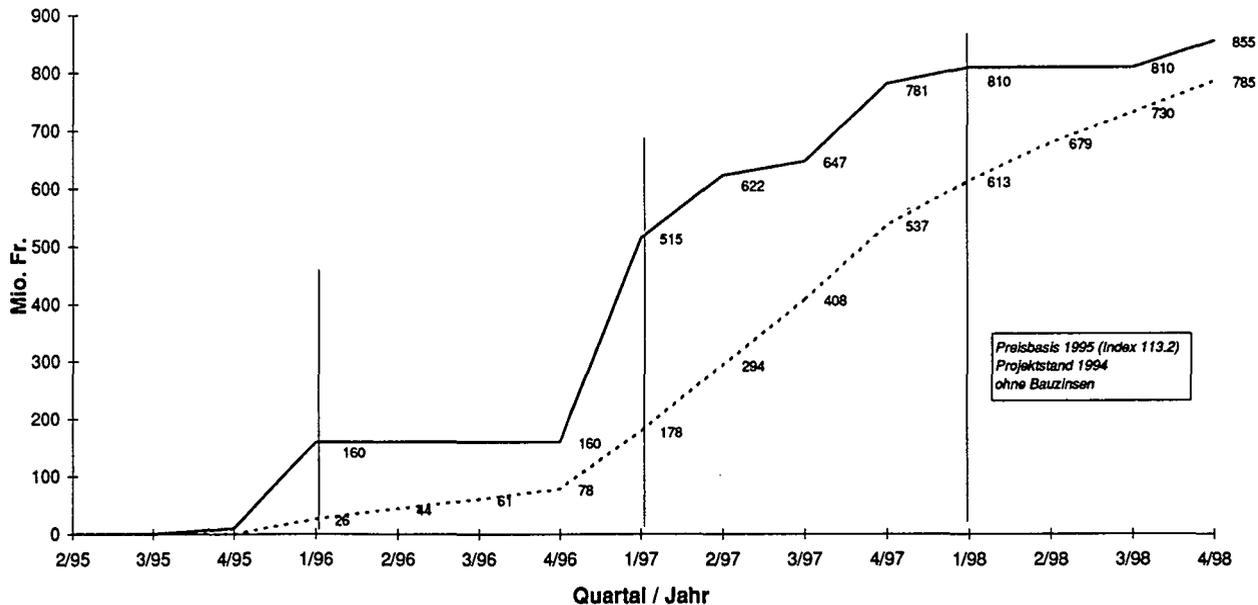
Geldmittelbedarf zweiter Verpflichtungskredit Achse Gotthard



Geldmittelbedarf zweiter Verpflichtungskredit Achse Lötischberg



Geldmittelbedarf zweiter Verpflichtungskredit Achsen Gotthard und Lötchberg zusammen



— Eingegangene Verpflichtungen summiert Auszahlungen summiert

Kostentabelle zweiter Verpflichtungskredit (Übergangskredit) Achse Löttschberg

Landerwerb		erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	viertes Verpflichtungskredit	
Teilabschnitte / Projekte						
Löttschberg Nord	Allgemeines	-	-	0.5	4.0	
	Autoverlad Heustrich	-	-	-	-	
	Kandertal	-	3.0	-	-	
	Total Löttschberg Nord : Landerwerb	7.5	0.0	3.0	0.5	4.0
Löttschberg Basistunnel	Allgemeines	-	7.1	-	-	
	Frutigen - Steg	-	-	-	-	
	Ast Raron Ost	-	-	-	-	
	Total Löttschberg Basistunnel : Landerwerb	7.1	0.0	7.1	0.0	0.0
Löttschberg Süd	Allgemeines	-	7.0	0.5	22.1	
	Raron Ost	-	-	-	-	
	Steg (Werkstätte)	-	-	-	-	
	Steg (Autoverlad)	-	-	-	-	
	Anschluss Bahn 2000	-	-	-	-	
	Total Löttschberg Süd : Landerwerb	29.6	0.0	7.0	0.5	22.1
Total Achse Löttschberg		44.2	0.0	17.1	1.0	26.1

* Landerwerb Sondierstellen Kandertal/Mitholz im Objekt enthalten

Landerwerb	
1. Verpflichtungskredit	0.0
2. Verpflichtungskredit	17.1
3. Verpflichtungskredit	1.0
4. Verpflichtungskredit	26.1

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreuemass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Erdbau, Rohbau		erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	viertes Verpflichtungskredit	
Teilabschnitte / Projekte						
Lötschberg Nord	Allgemeines	-	-	-	-	
	Autoverlad Heustrich	-	-	-	81,1	
	Kandental	-	-	-	263,6	
	Total Lötschberg Nord : Erd- u. Rohbau	344,7	0,0	0,0	344,7	
Lötschberg Basistunnel	Teilenfeld	Sondierstollen Frutigen	90,0	-	-	-
		Bauvorbereitung	-	10,4	29,6	-
		2 x Einspurtunnel	-	-	250,0	-
		Nebenanbauwerke	-	-	110,0	-
		490,0	90,0	10,4	389,6	0,0
	Mitholz	Fensterstollen Mitholz	26,0	-	-	-
		Bauvorbereitung	-	25,0	15,0	-
		2 x Einspurtunnel	-	-	325,0	-
		Nebenanbauwerke	-	-	12,0	-
		403,0	26,0	25,0	352,0	0,0
	Goppenstein	Fensterstollen Ferden	-	100,0	-	-
		Bauvorbereitung	-	20,0	-	-
2 x Einspurtunnel		-	-	207,0	-	
Nebenanbauwerke		-	-	108,0	-	
	435,0	0,0	120,0	315,0	0,0	
Tunnelast Steg	Bauvorbereitung	-	17,0	33,0	-	
	2 x Einspurtunnel	-	-	318,0	-	
	Nebenanbauwerke	-	-	12,0	-	
	Ast Raron Ost (Vorinvestition)	-	-	150,0	-	
	530,0	0,0	17,0	513,0	0,0	
Tunnelast Raron Ost	Doppelspurtunnel	-	-	-	196,3	
		196,3	0,0	0,0	196,3	
	Total Lötschberg Basistunnel : Erdbau,Rohbau	2'054,3	116,0	1'569,6	196,3	
Lötschberg Süd	Allgemeines	-	-	-	-	
	Raron Ost	-	-	-	25,7	
	Steg (Werkstätte)	-	-	-	14,8	
	Steg (Autoverlad)	-	-	-	50,3	
	Anschluss Bahn 2000	-	-	-	11,1	
	Total Lötschberg Süd : Erdbau,Rohbau	101,9	0,0	0,0	0,0	101,9
Total Achse Lötschberg	2'500,9	116,0	172,4	1'569,6	642,9	

Erdbau, Rohbau

1. Verpflichtungskredit	116.0
2. Verpflichtungskredit	172.4
3. Verpflichtungskredit	1569.6
4. Verpflichtungskredit	642.9

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreuemass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Installationen, Ausbau Betriebsausstattung		erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	vierter Verpflichtungskredit
Lötschberg Nord		2.0	-	-	159.7
	Total Lötschberg Nord: Installationen Ausbau	161.7	2.0	0.0	159.7
Lötschberg Basistunnel	Allgemeines	-	-	-	-
	Frutigen - Steg <i>Umrichter Wimmis (Anteil)</i>	-	22.0	558.0	-
	Ast Raron Ost	-	-	-	109.4
	Total Lötschberg Basistunnel : Install. Ausbau	689.4	0.0	22.0	558.0
Lötschberg Süd	Allgemeines	-	-	-	81.7
	Raron Ost	-	-	-	-
	Steg (Werkstätte)	-	-	-	-
	Steg (Autoverlad)	-	-	-	-
	Anschluss Bahn 2000	-	-	-	-
	Total Lötschberg Süd: Install. Ausbau	81.7	0.0	0.0	81.7
Total Achse Lötschberg		932.8	2.0	22.0	558.0

Installationen, Ausbau, Betriebsausstattung

1. Verpflichtungskredit	2.0
2. Verpflichtungskredit	22.0
3. Verpflichtungskredit	558.0
4. Verpflichtungskredit	350.8

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstrommass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Honorare		erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	vierter Verpflichtungskredit	
						Teillabschnitte / Projekte
Lötschberg Nord	Allgemeines Autoverlad Heustrich Kandertal	20.5	5.0	-	43.0	
	Total Lötschberg Nord: Honorare	68.5	20.5	5.0	0.0	43.0
Lötschberg Basistunnel	Allgemeines	-	-	-	-	
	Frutigen - Steg	41.0	36.0	152.0	-	
	Ast Flaron Ost	4.8	-	-	43.7	
	Total Lötschberg Basistunnel: Honorare	277.5	45.8	36.0	152.0	43.7
Lötschberg Süd	Allgemeines Flaron Ost Steg (Werkstätte) Steg (Autoverlad) Anschluss Bahn 2000	16.4	5.0	-	2.1	
	Total Lötschberg Süd: Honorare	23.5	16.4	5.0	0.0	2.1
	Total Achse Lötschberg	369.5	82.7	46.0	152.0	88.8

Honorare

1. Verpflichtungskredit	82.7
2. Verpflichtungskredit	46.0
3. Verpflichtungskredit	152.0
4. Verpflichtungskredit	88.8

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreumass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Gesamtleitung + Unvorhergesehenes		erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	vierter Verpflichtungskredit	
						Teilabschnitte / Projekte
Lötschberg Nord	Allgemeines	-	-	-	-	
	Autoverlad Heustrich	2.0	-	2.5	8.7	
	Kandental	2.0	-	5.0	29.2	
Total Lötschberg Nord: Gesamtl. + Unvorherges.		49.4	4.0	0.0	7.5	37.9
Lötschberg Basistunnel	Allgemeines	-	-	13.8	-	
	Frutigen - Steg	10.0	35.0	129.1	-	
	Ast Raron Ost	3.0	-	-	79.5	
	Total Basistunnel: Gesamtl. + Unvorherges.	270.4	13.0	35.0	142.9	79.5
Lötschberg Süd	Allgemeines	2.0	-	4.0	14.0	
	Raron Ost	-	-	-	-	
	Steg (Werkstätte)	-	-	-	-	
	Steg (Autoverlad)	-	-	-	-	
	Anschluss Bahn 2000	-	-	-	-	
	Total Lötschberg Süd: Gesamtl. + Unvorherges.	20.0	2.0	0.0	4.0	14.0
Total Achse Lötschberg		339.8	19.0	35.0	154.4	131.4

Gesamtleitung + Unvorhergesehenes

1. Verpflichtungskredit	19.0
2. Verpflichtungskredit	35.0
3. Verpflichtungskredit	154.4
4. Verpflichtungskredit	131.4

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreumass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Sondierungen		Teilabschnitte / Projekte	erster	zweiter	dritter	vierter
			Verpflichtungskredit	Verpflichtungskredit	Verpflichtungskredit	Verpflichtungskredit
Lötschberg Nord	Allgemeines		2.0	-	-	-
	Autoverlad Heustrich Kandertal		-	-	-	-
Total Lötschberg Nord: Sondierungen		2.0	2.0	0.0	0.0	0.0
Lötschberg Basistunnel	Allgemeines		18.0	-	-	-
	Frutigen - Steg		-	-	-	-
	Ast Raron Ost		-	-	-	-
Total Lötschberg Basistunnel: Sondierungen		18.0	18.0	0.0	0.0	0.0
Lötschberg Süd	Allgemeines		0.6	-	-	-
	Raron Ost		-	-	-	-
	Steg (Werkstätte)		-	-	-	-
	Steg (Autoverlad)		-	-	-	-
	Anschluss Bahn 2000		-	-	-	-
Total Lötschberg Süd: Sondierungen		0.6	0.6	0.0	0.0	0.0
Total Achse Lötschberg		20.6	20.6	0.0	0.0	0.0

Sondierungen

1. Verpflichtungskredit	20.6
2. Verpflichtungskredit	0.0
3. Verpflichtungskredit	0.0
4. Verpflichtungskredit	0.0

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstrommass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Allgemeines			erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	viertes Verpflichtungskredit
Teilabschnitte / Projekte						
Lötschberg Nord	Allgemeines		1.5	-	-	-
	Autoverlad Heustrich		-	-	-	-
	Kandertal		-	-	-	-
	Total Lötschberg Nord: Allgemeines	1.5	1.5	0.0	0.0	0.0
Lötschberg Basistunnel	Allgemeines		7.2	-	-	-
	Frutigen - Steg		-	-	-	-
	Ast Raron Ost		-	-	-	-
	Total Lötschberg Basistunnel: Allgemeines	7.2	7.2	0.0	0.0	0.0
Lötschberg Süd	Allgemeines		1.0	-	-	-
	Raron Ost		-	-	-	-
	Steg (Werkstätte)		-	-	-	-
	Steg (Autoverlad)		-	-	-	-
	Anschluss Bahn 2000		-	-	-	-
	Total Lötschberg Süd: Allgemeines	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0
BAV / SKK		32.5	0.0	7.5	15.0	10.0
Total Achse Lötschberg		42.2	9.7	7.5	15.0	10.0

Allgemeines

1. Verpflichtungskredit	9.7
2. Verpflichtungskredit	7.5
3. Verpflichtungskredit	15.0
4. Verpflichtungskredit	10.0

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreumass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

		erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	viertes Verpflichtungskredit
TOTAL ACHSE LÖTSCHBERG	4'250.0	250.0	300.0	2'450.0	1'250.0

TOTAL ACHSE LÖTSCHBERG

1. Verpflichtungskredit	250.0
2. Verpflichtungskredit	300.0
3. Verpflichtungskredit	2450.0
4. Verpflichtungskredit	1250.0

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreuemass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Antrag zweiter Verpflichtungskredit

Preisbasis 1995 (Index 113.2)

ohne Bauzinsen

Kostenstreuemass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Achse Lötschberg : 285 Millionen Franken

Sämtliche Kostenberechnungen sind dem Vorprojektdossier entnommen und basieren auf dem Preisstand 1991 (Index 119.3).

Der zweite Verpflichtungskredit bezieht sich auf die aktuelle Preisbasis zum Zeitpunkt des Beschlusses: Preisstand 1995 (Index 113.2 - Negativeuerung 1991 - 1995).

Kostentabelle zweiter Verpflichtungskredit (Übergangskredit) Achse Gotthard

Landerwerb		erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	vierter Verpflichtungskredit
Teilabschnitte / Projekte					
Gotthard Nord	Rigi-	-	-	-	7.0
	Axen	-	-	-	1.1
	Uri Rynächt	-	9.0	11.0	58.1
	Total Gotthard Nord : Landerwerb	0.0	9.0	11.0	66.2
Gotthard Basistunnel	Ausbau RhB/FO *	-	-	-	-
	Vortunnel Uri	-	11.4	-	-
	Amsteg	-	5.5	-	-
	Sedrun	-	8.9	-	-
	Falido**	-	4.1	-	-
	Bodio	-	17.3	-	-
	Total Gotthard Basistunnel : Landerwerb	0.0	47.2	0.0	0.0
Gotthard Süd	Riviera	-	5.0	5.9	9.1
	Bellinzona	-	-	-	66.8
	Ceneri ***	-	-	-	31.1
	Total Gotthard Süd : Landerwerb	0.0	5.0	5.9	107.0
Total Achse Gotthard		0.0	61.2	16.9	173.2

- * Landerwerb in den Objekten enthalten
- ** Landerwerb Sondiersystem Plora im Objekt enthalten
- *** Landerwerb Sondierstollen Ceneri im Objekt enthalten

Landerwerb

1. Verpflichtungskredit	0.0
2. Verpflichtungskredit	61.2
3. Verpflichtungskredit	16.9
4. Verpflichtungskredit	173.2

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreuemass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Erdbau, Rohbau			erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	viertes Verpflichtungskredit
Teilabschnitte / Projekte						
Gotthard Nord	Rigi		-	-	-	384.3
	Axen		-	-	-	612.6
	Uri	Rynächt	-	-	144.0	74.9
	Total Gotthard Nord : Erd- u. Rohbau			0.0	0.0	144.0
Gotthard Basistunnel	Ausbau RhB/FO *		11.5	40.0	68.5	-
	Total RhB/FO		11.5	40.0	68.5	0.0
	Vortunnel Uri		-	20.0	20.0	-
		Bauvorbereitung	-	-	40.0	-
		Tagbaustrecke	-	-	300.0	-
		2 x Einspurtunnel	-	-	7.4	-
		Nebengebäude	-	-	-	-
			0.0	20.0	367.4	0.0
	Amsteg		-	44.2	35.8	-
		Bauvorbereitung	-	15.0	9.0	-
		Zugangsstollen	-	-	540.0	-
		2 x Einspurtunnel	-	-	115.2	-
		Nebengebäude	-	6.0	-	-
			0.0	65.2	700.0	0.0
	Sedrun		12.4	40.2	59.8	-
		Bauvorbereitung	-	-	40.0	-
		Aussenanlagen	-	60.0	60.0	-
		Zugangsstollen/Schacht	-	-	170.0	-
		2 x Einspurtunnel Nord	-	-	415.0	-
		2 x Einspurtunnel Süd	-	-	146.8	-
		Nebengebäude	-	-	-	-
			12.4	100.2	891.6	0.0
	Faido		-	13.0	64.3	-
		Bauvorbereitung	-	20.0	40.7	-
	Schrägstollen Faido	-	-	676.0	-	
	2 x Einspurtunnel	-	-	121.7	-	
	Nebengebäude	-	-	-	-	
		0.0	33.0	902.7	0.0	
Bodio		-	47.8	23.0	-	
	Bauvorbereitung	-	-	50.0	-	
	Schutterstollen	-	25.0	-	-	
	Tagbaustrecke	-	30.0	36.2	-	
	Pilotstollen	-	-	373.8	-	
	2 x Einspurtunnel	-	-	112.6	-	
	Nebengebäude	-	-	-	-	
		0.0	102.8	595.6	0.0	
Total Gotthard Basistunnel: Erdbau, Rohbau			23.9	361.2	3525.8	0.0
Gotthard Süd	Riviera Nord		-	4.0	26.0	-
		Bauvorbereitung	-	-	130.0	-
		Trasse	-	-	122.0	-
		Nebengebäude	-	-	-	-
			0.0	4.0	278.0	0.0
		Riviera Süd	-	-	-	122.3
	Bellinzona	-	-	-	486.2	
	Ceneri	-	-	-	501.2	
Total Gotthard Süd : Erdbau, Rohbau			0.0	4.0	278.0	1109.7
Total Achse Gotthard			6518.4	23.9	365.2	3947.8
						2181.5

* Inkl. allen Kostenarten

Erdbau, Rohbau

1. Verpflichtungskredit	23.9
2. Verpflichtungskredit	365.2
3. Verpflichtungskredit	3947.8
4. Verpflichtungskredit	2181.5

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreuemass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Installationen, Ausbau		erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	viertes Verpflichtungskredit
Gothard Nord	Rigi Axen Uri Rynächt	-	-	-	445
	Total Gotthard Nord: Installationen Ausbau		0.0	0.0	0.0
Gothard Mitte	Allgemeines Ausbau RhB/FÖ Vortunnel Uri Armsteg Sedrun Faldo Bodio	-	-	646.2	-
	Total Gotthard Basistunnel : Install. Ausbau		0.0	0.0	646.2
Gothard Süd	Riviera Nord Riviera Süd Bellinzona Ceneri	-	-	102.5	306.8
	Total Gotthard Süd: Install. Ausbau		0.0	0.0	102.5
Total Achse Gotthard		1500.5	0.0	748.7	751.8

Installationen Ausbau

1. Verpflichtungskredit	0.0
2. Verpflichtungskredit	0.0
3. Verpflichtungskredit	748.7
4. Verpflichtungskredit	751.8

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreuemass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Honorare			erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	viertes Verpflichtungskredit
Teilabschnitte / Projekte						
Gotthard Nord	Rigi Axen Uri		90.9	1.0	34.0	98.0
	Total Gotthard Nord: Honorare	223.90	90.9	1.0	34.0	98.0
Gotthard Mitte	Allgemeines Ausbau RhB/FO Vortunnel Uri Amsteg Sedrun Faldo Bodio		133.8	97.8 1.5 5.1 10.0 5.5 13.0	240.6	-
	Total Gotthard Basistunnel: Honorare	507.30	133.8	132.9	240.6	0.0
	Riviera Nord Riviera Süd Bellinzona Ceneri		105.7	6.0	49.0	119.9
	Total Gotthard Süd: Honorare	280.60	105.7	6.0	49.0	119.9
Total Achse Gotthard			1011.8	139.9	323.6	217.9

Honorare

1. Verpflichtungskredit	330.4
2. Verpflichtungskredit	139.9
3. Verpflichtungskredit	323.6
4. Verpflichtungskredit	217.9

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreuemass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Gesamtleitung			erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	vierter Verpflichtungskredit
Teillabschnitte / Projekte						
Gotthard Nord	Rigi					
	Axon Uri		2.8	0.6	8.4	50.0
Total Gotthard Nord: Gesamtleitung			2.8	0.6	8.4	50.0
Gotthard Mitte	Allgemeines (Vermessung)			14.3		
	Ausbau RhB/FO					
	Vortunnel Uri			1.0		
	Armsteg		7.8	2.3	123.2	-
	Sedrun			4.2		
	Faldo			1.3		
Bodio				4.3		
Total Gotthard Basistunnel: Gesamtleitung			7.8	27.4	123.2	0.0
Gotthard Süd	Fliviera Nord					
	Fliviera Süd		3.9	0.6	8.4	56.6
	Bellinzona					
	Ceneri					
Total Gotthard Süd: Gesamtleitung			3.9	0.6	8.4	56.6
Total Achse Gotthard			289.7	14.5	28.6	140.0
						106.6

Gesamtleitung

1. Verpflichtungskredit	14.5
2. Verpflichtungskredit	28.6
3. Verpflichtungskredit	140.0
4. Verpflichtungskredit	106.6

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstrommass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Sondierungen			erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	vierter Verpflichtungskredit
Teilabschnitte / Projekte						
Gotthard Nord	Rigi					
	Axen		4.8	-	-	-
	Uri					
	Total Gotthard Nord: Sondierungen		4.8	0.0	0.0	0.0
Gotthard Mitte	Allgemeines					
	Ausbau RhB/FO		107.1	-	-	-
	Vortunnel Uri					
	Amsteg					
	Sedrun					
	Faido (Plora)					
	Bodio					
	Total Gotthard Basistunnel: Sondierungen		107.1	0.0	0.0	0.0
Gotthard Süd	Riviera Nord					
	Riviera Süd		17.6	-	-	-
	Bellinzona					
	Ceneri					
	Total Gotthard Süd: Sondierungen		17.6	0.0	0.0	0.0
Total Achse Gotthard			129.5	0.0	0.0	0.0

Sondierungen	
1. Verpflichtungskredit	129.5
2. Verpflichtungskredit	0.0
3. Verpflichtungskredit	0.0
4. Verpflichtungskredit	0.0

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreuemass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

Allgemeines			erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	vierter Verpflichtungskredit
Gotthard Nord	Rigi					
	Axen Uri	0.5	-	-	-	
Total Gotthard Nord: Allgemeines		0.5	0.5	0.0	0.0	0.0
Gotthard Mitte	Allgemeines					
	Ausbau RhB/FO					
	Vortunnel Uri Amsteg Sedrun Faldo Bodio	0.7	-	-	-	
	Total Gotthard Basistunnel: Allgemeines	0.7	0.7	0.0	0.0	0.0
Gotthard Süd	Riviera Nord					
	Riviera Süd Bellinzona Ceneri	0.5	-	-	-	
	Total Gotthard Süd: Allgemeines	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0
BAV / SKK		47.1	0.0	5.1	23.0	19.0
Total Achse Gotthard		48.8	1.7	5.1	23.0	19.0

Allgemeines

1. Verpflichtungskredit	1.7
2. Verpflichtungskredit	5.1
3. Verpflichtungskredit	23.0
4. Verpflichtungskredit	19.0

Preisbasis 1991 (Index 119.3)

ohne Teuerung

ohne Bauzinsen

Kostenstreumass -10/+15%

Projektstand Vorprojekt 1994

		erster Verpflichtungskredit	zweiter Verpflichtungskredit	dritter Verpflichtungskredit	vierter Verpflichtungskredit
TOTAL ACHSE GOTTHARD	9'750.0	500.0	600.0	5'200.0	3'450.0

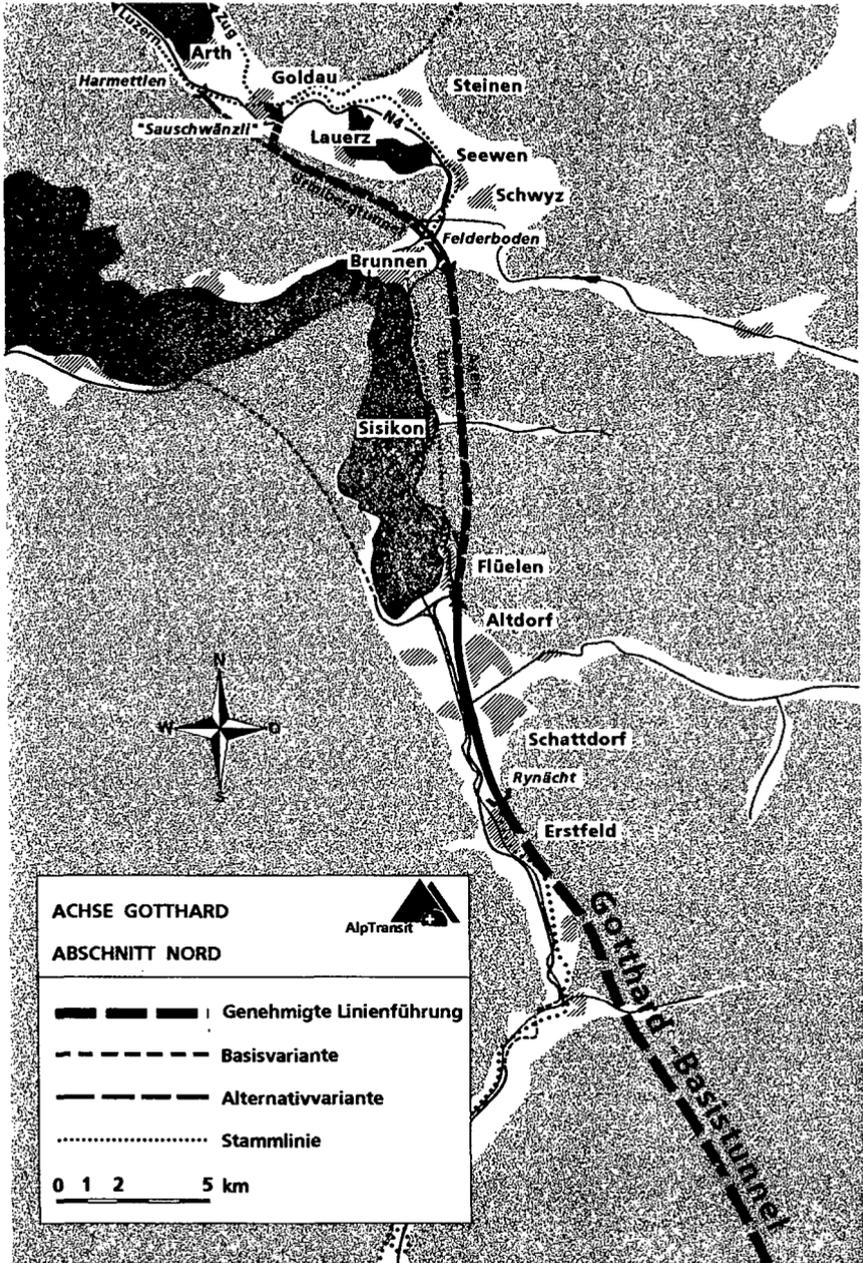
TOTAL ACHSE GOTTHARD	
1. Verpflichtungskredit	500.0
2. Verpflichtungskredit	600.0
3. Verpflichtungskredit	5200.0
4. Verpflichtungskredit	3450.0

*Preisbasis 1991 (Index 119.3)
ohne Teuerung
ohne Bauzinsen
Kostenstreuemass -10/+15%
Projektstand Vorprojekt 1994*

<p>Antrag zweiter Verpflichtungskredit Preisbasis 1995 (Index 113.2) ohne Bauzinsen Kostenstreuemass -10/+15% Projektstand Vorprojekt 1994 Achse Gotthard : 570 Millionen Franken</p>

Sämtliche Kostenberechnungen sind dem Vorprojektdossier entnommen und basieren auf dem Preisstand 1991 (Index 119.3).

Der zweite Verpflichtungskredit bezieht sich auf die aktuelle Preisbasis zum Zeitpunkt des Beschlusses: Preisstand 1995 (Index 113.2 - Negativteuerung 1991 - 1995).



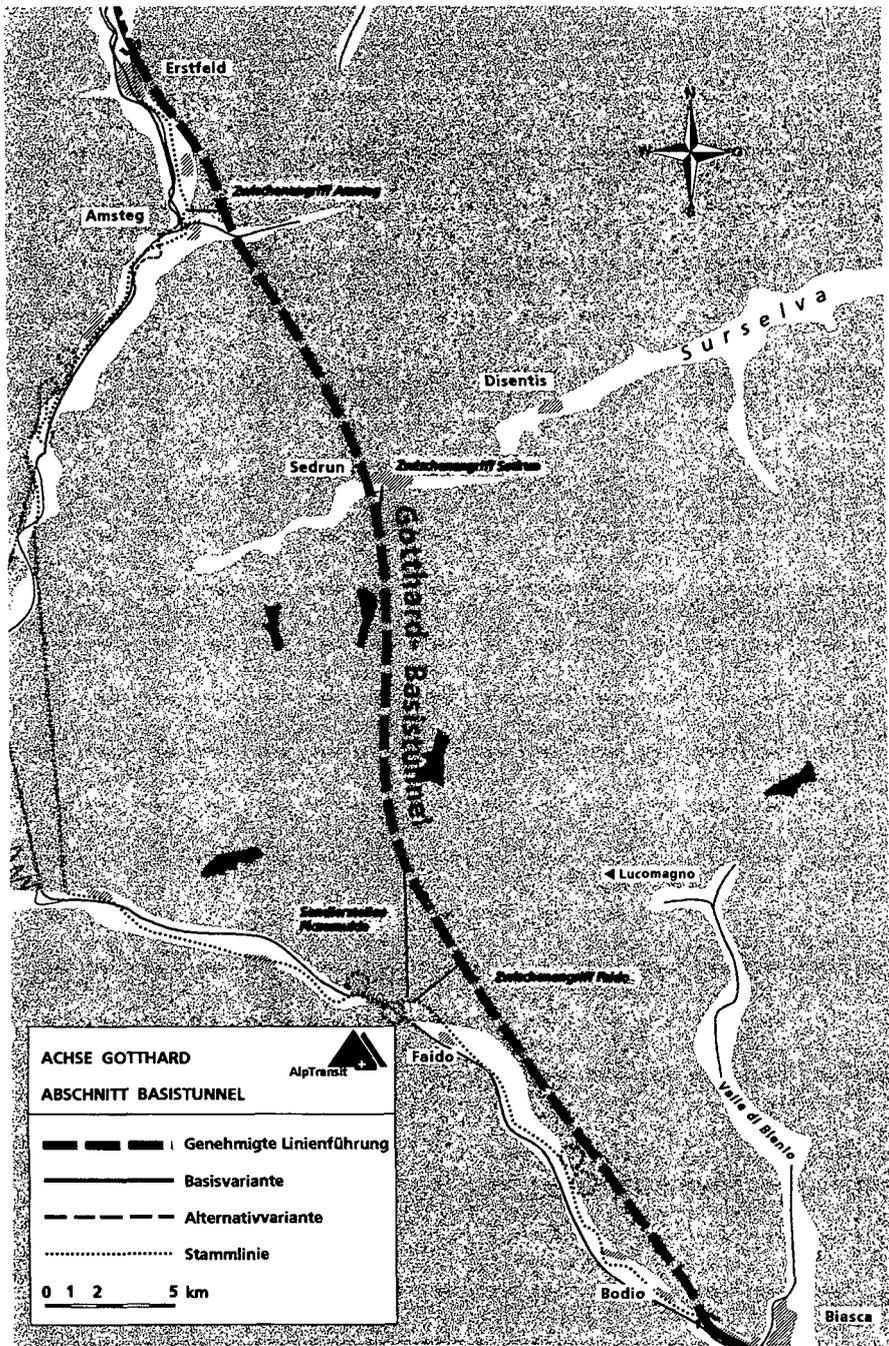
ACHSE GOTTHARD

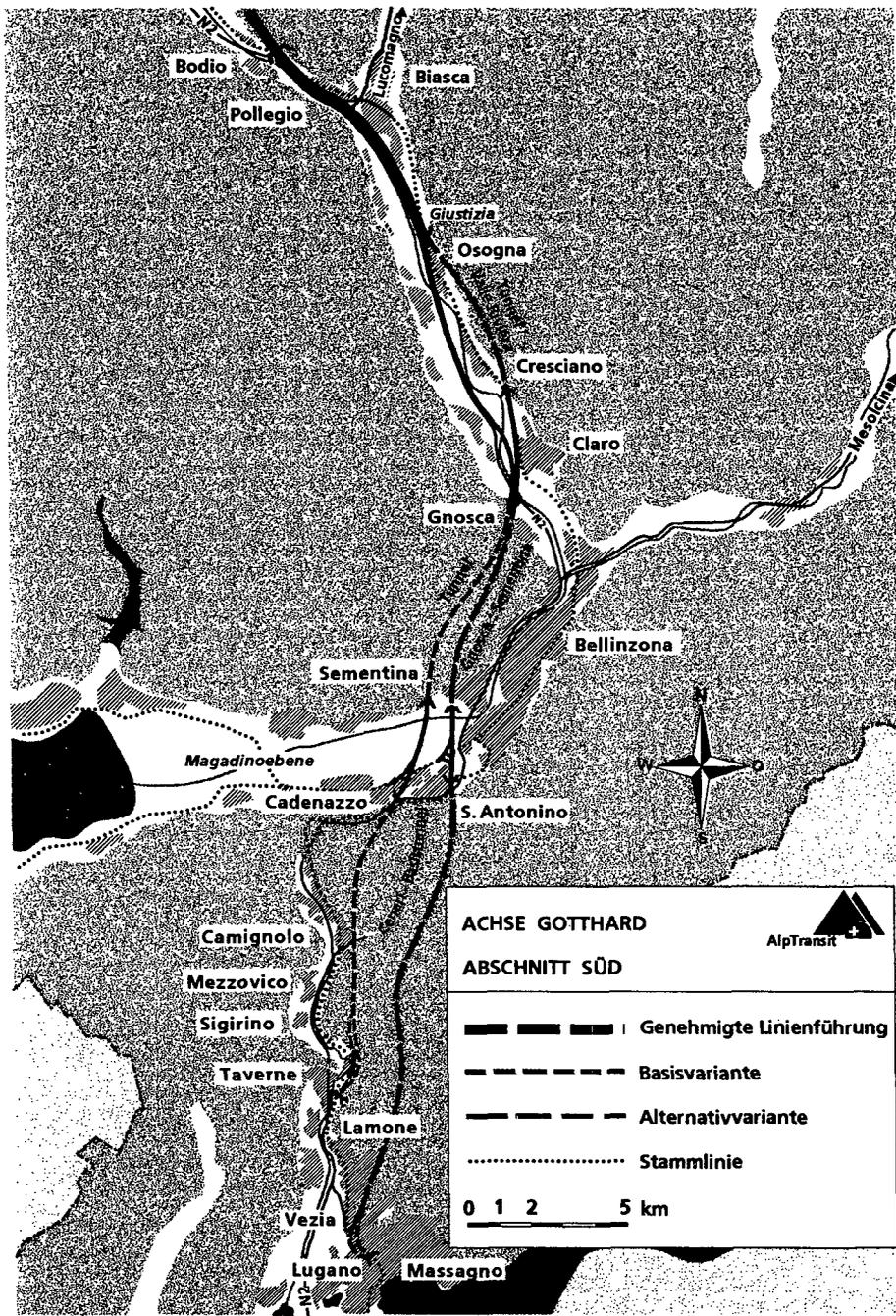


ABSCHNITT NORD

-  Genehmigte Linienführung
-  Basisvariante
-  Alternativvariante
-  Stammlinie

0 1 2 5 km





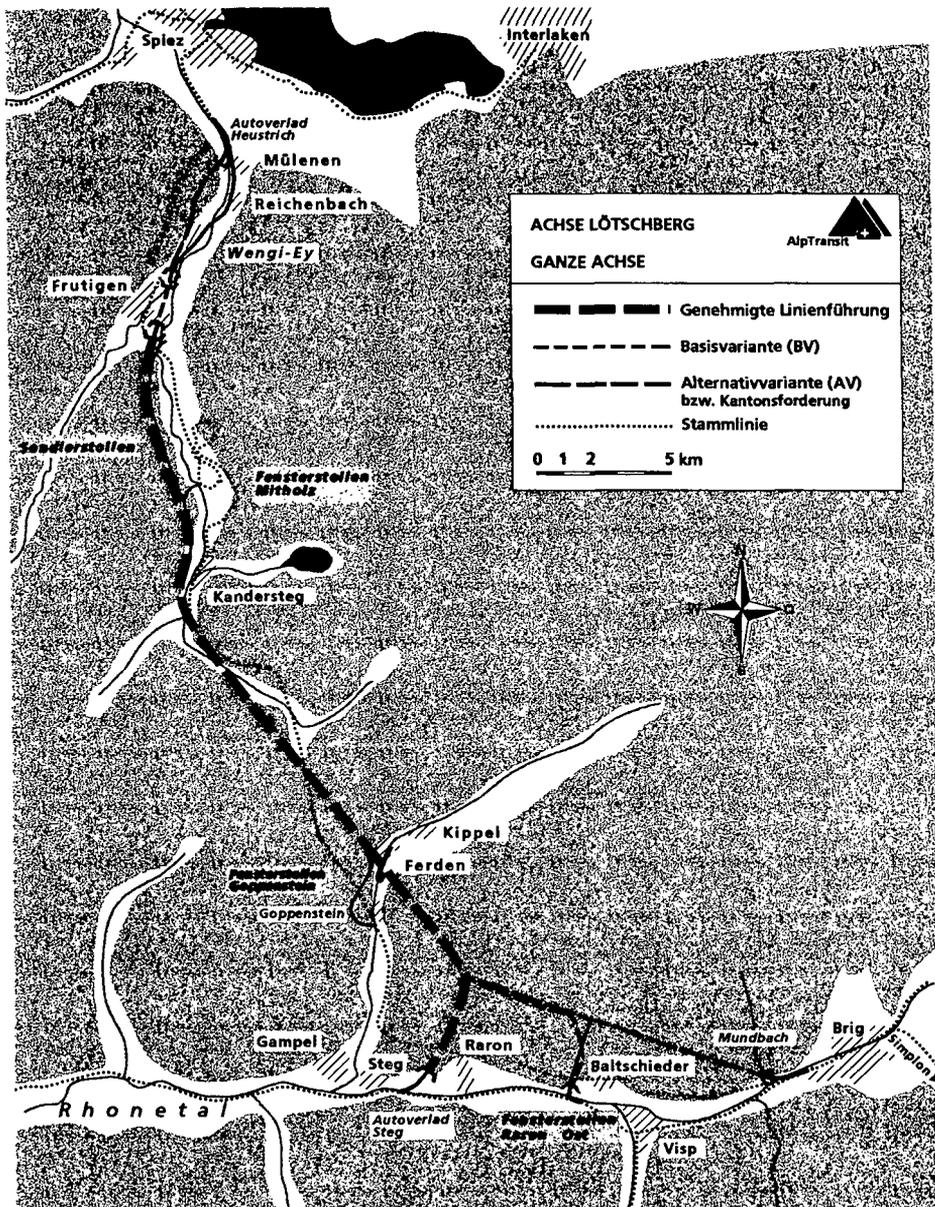
ACHSE GOTTHARD



ABSCHNITT SÜD

- | Genehmigte Linienführung
- - - - -** Basisvariante
- · — · —** Alternativvariante
-** Stammlinie

0 1 2 5 km



Rahmenbedingungen zur Gewährleistung der Inbetriebnahmedaten

der Neubaustrecken AlpTransit gemäss Vorprojekt

a) Vorprojektgenehmigung

Die Termine der Vorprojektgenehmigungen können eingehalten werden:

- Bundesratsentscheid für beide Basistunnel im Frühling 1995

b) Plangenehmigung

Die entsprechenden Plangenehmigungstermine werden von allen teilnehmenden Instanzen respektiert:

- Plangenehmigung für den Zwischenangriff Sedrun in der zweiten Hälfte 1995,
- Plangenehmigung für den Zwischenangriff Ferden (Goppenstein) erste Hälfte 1996,
- Plangenehmigung für die Zwischenangriffe Amsteg und Faido zweite Hälfte 1996.

c) Submissionen

Die Vertragsverhandlungen im Submissionsbereich führen nicht zu Komplikationen.

d) Anschlussstudien

Die parallel laufenden Projektierungsarbeiten und Studien im nördlichen (Ostschweiz, Rotkreuz) führen nicht zu Lösungen, die den Linienführungsentscheid in Frage stellen.

e) Geldmittelfluss

Die Geldmittel werden rechtzeitig bereitgestellt und entsprechen dem geschätzten jährlichen Finanzmittelbedarf für einen optimalen Bauablauf.

f) Kapazitäten

Die Kapazitäten beim Personal (Planungs- und Bauspartenbereich) sowie bei den Geräten Bau- und Transportbereich können erreicht werden.

g) Planungsstandards

Die dem Projekt zugrundeliegenden Planungsstandards (Eurokompatibel) erfahren bis und während der Bauausführung keine wesentlichen Änderungen, die allenfalls auf die Neubaustrecke umgesetzt werden müssen.

h) Geologische Prognosen

Die geologischen Prognosen (Stand Vorprojekt), welche die Annahmen für das Terminprogramm und die Vortriebsleistungen (wahrscheinlichste) bestimmen, bestätigen sich während der Bauausführungsphase.

l) Baumethoden/ -konzepte

Die Baumethoden/ -konzepte der Tunnelbauten und der Sondiersysteme, die ebenfalls den Terminplan bestimmen, erfordern in der Bauausführungsphase keine wesentlichen Anpassungen aus irgendwelchen negativen Zwangspunkten (z. B. Lieferungsverzögerungen von Gross-Tunnelbohrmaschinen).

k) Materialbewirtschaftung

Die notwendigen Zwischen- und Endlager sowie die entsprechenden Transportachsen für die Ausbruchmaterialien sind sichergestellt, bzw. die Materialbewirtschaftung kann in dem Rahmen wie im Vorprojekt dargestellt umgesetzt werden

l) Arbeitsfrieden

Es herrscht Arbeitsfrieden zwischen den Sozialpartnern und der grösstenteils den Bauprogrammen (Tunnelbauten) zugrundeliegende Durchlaufbetrieb (3-schichtig während 320 AT/Jahr) kann eingehalten werden.

m) Stromzufuhr

Die Stromzufuhr ist sowohl für die Bauausführung als auch auf den Zeitpunkt der Test- und Probephase gewährleistet.

n) Bahntechnische Einrichtungen

Die Lieferung und Montage der bahntechnischen Einrichtungen können ohne Verzögerungen sicher gestellt werden.

o) Rollmaterial

Das entsprechende Rollmaterial steht zur Verfügung.

p) Betriebsbewilligung

Das Rettungskonzept wurde erfolgreich getestet, das Personal entsprechend geschult und die Betriebsbewilligung erteilt.

Grobe Abschätzung der Auswirkung bestimmter
Themenkreise/Fachbereiche auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme

Themenkreise/ Fachbereiche	Inbetriebnahme gemäss VP			
	Gotthard 2006/07		Lötschberg 2004/05	
	verkürzt sich um [Jahre]	verlängert sich um [Jahre]	verkürzt sich um [Jahre]	verlängert sich um [Jahre]
a) Vorprojektgenehmigung	0	½	0	½
b) Plangenehmigung	- ½	½	0	½
c) Submissionen	0	¼	0	¼
d) Anschlussstudien Süd / Nord	0	0	-	-
TOTAL Planung (A)	- ½	1 ¼	0	1 ¼
e) Geldmitteleffluss		3 ¼		2 ½
f) Kapazitäten	0	½	0	½
g) Planungsstandards		spekulativ		
TOTAL Vorgaben (B)	0	3 ¾	0	3
h) Geologische Prognosen	} -1	2	- ½	½
i) Baumethoden / -konzepte				
k) Materialbewirtschaftung	0	0	0	0
l) Arbeitsfrieden	0	¼	0	¼
m) Stromzufuhr	0	0	0	0
TOTAL Bauausführung (C)	-1	2 ¼	- ½	¾
n) Bahntechnische Einrichtungen		1		½
o) Rollmaterial	0	0	0	½
p) Betriebsbewilligung	0	½	0	½
TOTAL Ausrüstung (D)	0	1 ½	0	1 ½

GESAMTTOTAL A+B

- 1/2

5

0

4 1/4

GESAMTTOTAL A+B+C

- 1 1/2

7 1/4

- 1/2

5

GESAMTTOTAL A+B+C+D

- 1 1/2

8 3/4

- 1/2

6 1/2

GESAMTTOTAL A+C+D

- 1 1/2

5

- 1/2

3 1/2

7487

**Bundesbeschluss
über einen zweiten Verpflichtungskredit
(Übergangskredit) für die Verwirklichung des Konzeptes
der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale**

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 23 und 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung
und Artikel 16 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991¹⁾ über den Bau der
schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 12. April 1995²⁾,
beschliesst:

Art. 1

Für den Übergang von den Planungs-, Sondierungsarbeiten und bauvorbereitenden Tätigkeiten zu den Bauarbeiten in den beiden Basistunneln wird ein zweiter Verpflichtungskredit in der Höhe von 855 Millionen Franken (Preisstand 1995, Projektierungsstand 1994) bewilligt.

Art. 2

Für die Basislinie am Gotthard werden 570 Millionen Franken bewilligt.

Art. 3

Für die Basislinie am Lötschberg werden 285 Millionen Franken bewilligt.

Art. 4

¹⁾ Vom Verpflichtungskredit gemäss Artikel 1 bleiben 695 Millionen Franken (Preisstand 1995) gesperrt. Von dieser Sperrung ausgenommen ist der Zwischenangriff Sedrun (ca. 160 Mio., Preisstand 1995).

²⁾ Der Bundesrat wird ermächtigt, den gemäss Absatz 1 gesperrten Teil des Verpflichtungskredites freizugeben, sobald die neue Finanzierung für die Eisenbahn-Alpentransversale sichergestellt ist.

³⁾ Der Bundesrat legt die Einzelheiten der Kreditfreigabe fest.

¹⁾ SR 742.104

²⁾ BBl 1995 III 237

Art. 5

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement erstattet der Finanzdelegation der beiden Räte halbjährlich einen Bericht über den Fortschritt der Bauarbeiten und die Entwicklung der Kosten.

Art. 6

Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

7487

Botschaft über den zweiten Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 12. April 1995

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	95.027
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1995
Date	
Data	
Seite	237-297
Page	
Pagina	
Ref. No	10 053 483

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.