

NEAT-Hintergrundgespräch, 25.03.03

Referat Direktor Friedli

Sehr geehrte Medienschaffende

Die NEAT ist vor dem Irak-Krieg wieder in allen Spalten und auf allen Sendern zum aktuellen Thema geworden. Wir haben uns erlaubt, Sie zu diesem Anlass einzuladen, weil wir feststellen mussten, dass nicht überall die gewünschte Klarheit über die NEAT herrscht. Unser Ziel ist es, Sie in der gebotenen Klarheit und Kürze über das Projekt ins Bild zu setzen und Unklarheiten auszuräumen.

Das Jahrhundertprojekt NEAT läuft auf vollen Touren. Die Arbeiten im Fels und im Feld kommen gut voran.

Der Bau schreitet planmässig voran. Planmässig heisst: die Kosten sind bekannt, die politischen Prozesse sind rechtzeitig eingeleitet worden, bei den Bauarbeiten sind keine negativen Überraschungen aufgetreten. Gewisse Verzögerungen sind bei einem Projekt mit einer Laufzeit von über 20 Jahren unvermeidlich.

Herr Vizedirektor Testoni wird Sie später detailliert über die Fortschritte informieren.

Die NEAT tritt nun in eine anspruchsvolle Phase. Auf politischer Ebene sind in diesem Jahr mehrere Entscheidungen von Parlament und Bundesrat nötig.

Es geht um

- A.) die Freigabe der gesperrten Mittel der NEAT 1 Phase 2 sowie einen Zusatzkredit,
- B.) die Planungsbotschaft für die NEAT 2
- sowie C.) um eine weitere Objektkrediterweiterung für Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen.

Die **NEAT 1** umfasst im Wesentlichen die neuen Basistunnel Lötschberg, Gotthard, Ceneri, Zimmerberg. Diese Neubau-Tunnelstrecken sind vom Volk beschlossen und finanziert (FinöV-Beschluss von 1998).

Der Gesamtkredit für die NEAT 1 in der Höhe von 14,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998) ist in zwei Phasen von 11,3 und 3,4 Milliarden Franken unterteilt. Die erste Phase (NEAT 1/1 → auf der Folie **blau** eingezeichnet) ist vom Parlament sofort freigegeben worden und umfasst die Basistunnel durch Gotthard und Lötschberg, den Ausbau in der Surselva, Streckenausbauten auf dem übrigen Netz der Lötschbergachse, vordringliche Ausbauten der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau und die Projektaufsicht.

Zu A.)

Der zweite Teilkredit (NEAT 1/2 → auf der Folie **rot**) umfasst den Ceneri- und Zimmerberg-Basistunnel, den Hirzeltunnel, weitere Ausbauten zwischen St. Gallen und Arth-Goldau sowie die Streckenausbauten

auf dem übrigen Netz der Gotthardachse. Für die Freigabe ist eine neue Vorlage des Bundesrats an das Parlament erforderlich.

Weil die Reserven von 1,9 Milliarden Franken zum grössten Teil bereits gebunden sind, soll gleichzeitig ein Zusatzkredit zur Aufstockung der Reserven beantragt werden.

Details zum Stand der Reserven wird Ihnen heute Herr Vizedirektor Testoni bekanntgeben.

Warum verbinden wir diese zwei Anträge? Dies hat mehrere Gründe:

- Die Freigabe der 2. Phase des NEAT-Gesamtkredits und NEAT-Zusatzkredit stehen in einem kausalen Zusammenhang.
- Das BAV wird deshalb beide Themen in einer Botschaft behandeln und dem Parlament unterbreiten.
- Damit werden Wiederholungen vermieden, und es ist sichergestellt, dass das Parlament umfassend informiert ist und in Kenntnis aller Grundlagen entscheiden kann.
- Die Freigabe 2. Phase und die Zusatzkredite werden jedoch zwei separate Bundesbeschlüsse sein.
- Es bleibt im Ermessen des Parlaments, beide Beschlüsse gleichzeitig oder gestaffelt zu genehmigen bzw. differenziert darüber zu

entscheiden.

- Die Botschaft soll im Sommer vom Bundesrat verabschiedet und anschliessend im Parlament behandelt werden. Die Freigabe sollte im 3. Quartal 2004 erfolgen.

Ich kann Sie auch über den Stand der Arbeiten an dieser Botschaft informieren:

Die Betriebliche Plattform Nord-Süd ist durch SBB aktualisiert worden. Wir erfüllen damit (vorerst ohne politische Wertung) den Auftrag des Parlaments nach der Suche von Kompensations-möglichkeiten.

Fazit:

- Der Ceneri-Basistunnel
- der Zimmerberg-Basistunnel
- die Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau sind betrieblich sinnvoll und notwendig.
- Der Hirzeltunnel kann heute betrieblich nicht begründet werden. Er wird darum zeitlich bis auf Weiteres zurückgestellt.

Der im selben Zug beantragte Zusatzkredit zur Aufstockung der Reserven wird in der Grössenordnung von 600 bis 800 Millionen Franken liegen. Mit ihm sollen zusätzliche Aufwendungen aufgefangen werden, die durch erhöhte Sicherheitsanforderungen, die Entwicklung der Bahntechnologie (Art. 3 AT-Beschluss), Projektoptimierungen und

neue Projekterkenntnisse entstanden sind.

Die NEAT wurde mit diesen Zusatzaufwendungen nicht ausgebaut, sondern wie verlangt den neuen Erkenntnissen (Sicherheit) und der Technik angepasst.

Die NEAT ist ein Projekt, das sich aufgrund der langen Planungs- und Bauzeit laufend entwickelt. Der technologische Fortschritt muss berücksichtigt werden (steht so ausdrücklich im Alptransit-Beschluss, Art. 3). Zum Vergleich: wenn Sie 1998 ein Auto auf das Jahr 2007 oder gar 2014 bestellen, dann wollen Sie nicht das 98er-Modell, sondern das neuste Modell ausgeliefert erhalten. Den Mehrkosten steht ein höherer Nutzen gegenüber (besseres Projekt, mehr Sicherheit, besserer Fahrplan).

Zu B.)

Die **NEAT 2** ist von den aktuell laufenden FinöV-Projekten klar zu trennen. Es ist ein neues Vorhaben, das heute noch nicht finanziert ist und den Entscheidungsgremien in zwei Schritten vorgelegt werden soll:

a) zuerst ist wie gesagt eine Planungsbotschaft vorgesehen, die bis in diesem Sommer dem Bundesrat zugestellt werden soll. Was ist der Inhalt und die Absicht dieser Planungsbotschaft?

- Sie stellt den Antrag für einen Planungskredit (Grössenordnung 50 Mio.). Damit kann festgelegt

werden, was überhaupt zu NEAT 2 gehört.

Insbesondere wird das Vorprojekt der Linienführung „Berg lang geschlossen“ im Kanton Uri erstellt, einschliesslich notwendiger geologischer Sondierungen.

- Weiter werden betriebliche, wirtschaftliche und politische Prioritäten der zurückgestellten NEAT-Strecken zwischen Arth-Goldau und Lugano und zwischen Heustrich und dem Rhonetal untersucht
- und die NEAT 2 in die laufenden Bahnprojekte eingebunden, insbesondere Bahn 2000 2. Etappe.
- Die Verbindungen mit dem Ausland, namentlich mit Deutschland (Raum Basel, Bypass) und Italien (Südanschlüsse), wird vertieft untersucht und
- die Finanzierung der NEAT 2 abgeklärt (Verlängerung FinöV-Fonds?).
- Der Kredit für die Planungsbotschaft ist nicht allgemeinverbindlich, er untersteht nicht dem Referendum.

b) Falls das Parlament der Planungsbotschaft zustimmt

- werden die Erkenntnisse aus den Planungsarbeiten verkehrs- und finanzpolitisch begründet und in eine Baubotschaft NEAT 2 verarbeitet.
- Dem Parlament werden die konkreten Investitionen der NEAT 2 vorgeschlagen und

begründet.

- Die Botschaft muss auch eine Prioritätenliste und ein Zeitprogramm enthalten
- und die Finanzierung regeln. Heute geht man davon aus, dass der Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FEG) verlängert werden kann.
- Mit der Baubotschaft sollen dann das Parlament und allenfalls das Volk über die konkreten definitiven Bauobjekte entscheiden.
- Der Finanzbedarf liegt grob geschätzt in der Grössenordnung von 6 – 8 Milliarden Franken.
- Der Bundesbeschluss für die Baubotschaft ist allgemeinverbindlich, er untersteht dem Referendum.

Termine:

- Die Planungsbotschaft soll Mitte 2003 vom Bundesrat verabschiedet werden.
- Wir gehen davon aus, dass der Planungskredit Ende 2004 vom Parlament verabschiedet wird.
- Für die Planungsstudien sind bis 3 Jahre einzusetzen.
- Die Baubotschaft NEAT 2 könnte dem Parlament somit frühestens im Jahr 2008 unterbreitet werden.
- Frühester Termin für einen Bundesbeschluss

NEAT 2 ist Ende 2008, realistischer ist 2010.

- Für die Finanzierung könnte der Fonds für Eisenbahngrossprojekte Einnahmen verlängert werden.
- Anschliessend könnte mit den Bauprojekten begonnen werden. Dies könnte ab ca. 2020 der Fall sein.

Zurück zur Gegenwart. Ein Thema, das uns unter den Fingernägeln brennt, ist das Entlastungsprogramm des Bundes. Auch die NEAT, beziehungsweise der Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FEG) ist betroffen.

Zum besseren Verständnis werde ich Ihnen den Mechanismus des Fonds erklären.

Die NEAT wird aus dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FEG) finanziert, der aus folgenden vier Quellen gespeist wird

- Schwerverkehrsabgabe
- Mineralölsteuermittel
- ein Promille der Mehrwertsteuer
- Geldaufnahme auf dem Kapitalmarkt (Darlehen von maximal 25% und eine Bevorschussung von maximal 4,2 Mrd. Fr.).

Diese Finanzierungsart haben Volk und Stände am 29. November 1998 in der Abstimmung über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des

öffentlichen Verkehrs (FinöV) beschlossen. Aus dem FEG werden neben der NEAT auch die drei weiteren Grossprojekte finanziert:

- BAHN 2000 1. und 2. Etappe (B21 und B22)
- die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)
- sowie die Lärmsanierung der Eisenbahnen.

In der FinöV-Botschaft wurden die Kosten für alle vier Grossprojekte auf 30,5 Milliarden Franken (Preisbasis 1995) veranschlagt.

Das Bauprogramm für die FinöV-Projekte mit den prognostizierten jährlichen Investitionskosten wurde auf der Basis der jährlichen Einlagen in den FinöV-Fonds sowie der Verzinsung der Bevorschussung, der Teuerungsentwicklung und der Bevorschussungslimite von 4,2 Milliarden Franken (Preisstand 1995) erstellt. Für die Einlagen in den Fonds wurde über die Laufzeit des FinöV-Fonds (1993 bis 2020/23) eine Prognose erstellt.

Änderungen bei den Einnahmen oder Ausgaben können modellhaft simuliert werden.

(„Fondssimulation“).

Beim Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FEG) liegen in den ersten Jahren die Einnahmen deutlich unter den für die Realisierung der Projekte benötigten Kredit-Tranchen für die laufenden Projekte.

Dies hängt insbesondere damit zusammen, dass bei

der LSVA noch nicht der volle Satz erhoben werden kann. Um die notwendigen Arbeiten für BAHN 2000 und NEAT dennoch ausführen zu können, bevorschusst der Bund die Auszahlungen bis zu einer Maximallimite von 4,2 Milliarden Franken.

Eine Simulation der kommenden Jahrestanchen zeigt, dass diese Bevorschussungslimite in den Jahren 2006 bis 2008 beinahe erreicht sein wird.

Falls 10 % des Bundesanteils an den LSVA-Einnahmen nicht mehr in den Fonds fliessen, bedeutet dies eine Minderung der Fondseinlagen um ca. 50 Millionen im Jahr 2004 bzw. je ca. 75 Millionen in den Jahren 2005 – 07. Gemäss Simulation wird dadurch die Bevorschussungslimite in den Jahren 2007 bis 2009/10 um bis zu 320 Millionen Franken überschritten. Das Bauprogramm der Finöv-Projekte bzw. die jährlichen Fondsentnahmen müssen somit angepasst werden.

Bei der Anpassung des Bauprogramms ist grundsätzlich darauf zu achten, dass die sich im Bau befindenden Projekte fertig erstellt werden können. Dies sind Bahn 2000 1 .Etappe sowie die Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard. Bei der Lärmsanierung könnte es leichte Verzögerungen geben.

Wesentliche Änderungen erfolgen bei den Projekten, die sich erst in der Planungsphase befinden. Welche Projekte aber konkret zurückgestellt werden, kann

heute noch nicht gesagt werden. Dies wird von verschiedenen Faktoren abhängig sein. Zu nennen sind der Stand der jeweiligen Planungs- und Baubewilligungsverfahren (bzw. die Baureife), das Fortschreiten derjenigen Projekte, die sich bereits im Bau befinden, sowie die zukünftigen Fondseinlagen. Sollten diese geringer ausfallen als geplant (beispielsweise aus konjunkturellen Gründen), ist mit zeitlichen Anpassungen zu rechnen.

Die folgenden Entlastungen stehen zur Diskussion:

- Bahn 2000 2. Etappe: Zur Diskussion steht die Reduktion von Vorbereitungs- und Planungsarbeiten – nicht aber von späteren Bauvorhaben. Die Projektierungsarbeiten würden dadurch in den Jahren 2004 bis 2009 zwar reduziert, sie könnten aber weiterhin sichergestellt werden. Der Hauptbaubeginn würde sich von 2010 auf ca. 2011/12 verschieben. Die Botschaft zu Bahn 2000 2. Etappe wird voraussichtlich 2004/05 an die Eidg. Räte gehen.
- HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz: Zur Diskussion steht die Kürzung der Planzahlen 2004/05/06. Es wird darauf zu achten sein, dass die gemeinsam mit Frankreich geplanten Ausbauten nicht verzögert werden. Die Botschaft zu den HGV-Anschlüssen wird vermutlich nach den Sommerferien in die Vernehmlassung gehen.
- Zweite Neat-Bauphase: Zur Diskussion steht eine

möglich Verschiebung des auf 2006 angesetzten Baubeginns der zweiten NEAT-Bauphase (Zimmerberg- und Ceneri-Basistunnel) um ein bis zwei Jahre.

Über den Stand des Baufortschritts und der Finanzen, die mutmasslichen Endkosten sowie spezielle Probleme beim Bau wird Sie nun Herr Vizedirektor Testoni informieren.

2. Teil

Die NEAT ist ein wesentlicher Bestandteil der schweizerischen Verkehrspolitik. Im Personenverkehr ergänzt sie das Netz von BAHN 2000 und integrierte sie die Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz. Damit wird unser Land enger an die europäischen Metropolen angebunden, was die Reisezeit um 20-30% verringern wird.

Im Güterverkehr verspricht die NEAT beim Durchqueren der Alpen erhöhte Transportkapazität und -qualität sowie tiefere Betriebskosten für die Bahnen. Die Güter werden flach durch den Berg transportiert, anstatt wie bisher unter grossem Aufwand und mit viel Energie den Berg hochgezogen und auf der anderen Seite heruntergebremst zu werden. Die Wettbewerbsposition der Bahn kann damit gestärkt werden.

Nicht zuletzt ist die NEAT ein wichtiger Pfeiler für die in der Verfassung festgeschriebene Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Das Verkehrsverlagerungsgesetz verlangt, dass zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels nur noch 650'000 LKW die Schweizer Alpen auf der Strasse überqueren dürfen. Dies ist weniger als die Hälfte als die 1,4 Millionen Lastwagen im Jahr 2000.

Wir sind in dieser Beziehung auf dem richtigen Weg. Im vergangenen Jahr (2002) konnten wir die Zahl der Fahrten auf 1,251 Millionen LKW reduzieren.

Lassen Sie mich zum Schluss daran erinnern: Die NEAT schafft und sichert Arbeitsplätze. Nicht nur mittel- und längerfristig als Transitachse, sondern bereits während des Baus.

Mehrere tausend Ingenieure, Mineure, Bauarbeiter und weitere Fach- und Hilfskräfte sind an den verschiedenen Angriffsstellen für das Werk tätig. Sie beleben die lokale Ökonomie in Regionen, die wirtschaftlich nicht bevorzugt sind. Weitere Arbeitsplätze hängen in der Zulieferindustrie von der NEAT ab. Diese mehrere Tausend direkt von der NEAT geschaffenen Arbeitsplätze generieren noch einmal so viele indirekte Arbeitsplätze (vom Bäcker bis zum Technologiespezialisten).

Bis 10.30 h besteht nun die Gelegenheit, Fragen zu stellen und zu diskutieren.