

Botschaft

zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken

vom 8. September 2004

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Antrag auf Zustimmung zu folgenden Bundesbeschlüssen:

- Bundesbeschluss über einen Kredit für eine Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes
- Bundesbeschluss über die Finanzierung der Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken

Gleichzeitig beantragen wir, folgende parlamentarische Vorstösse abzuschreiben:

- | | |
|----------------|---|
| 2000 P 00.3041 | Alptransit. Tunnelstation Sedrun (N 6.10.00, Gadiant) |
| 2001 P 01.3115 | Doppelspurausbau der Strecke Cham-Rotkreuz (N 22.6.01, Leutenegger Hajo) |
| 2001 P 01.3192 | Verbesserung der Bahnverbindungen zwischen dem Tessin und der Westschweiz (N 22.6.01, Simoneschi) |
| 2001 P 01.3205 | Verbesserung der Bahnverbindungen zwischen dem Tessin und der Westschweiz (S 14.6.01, Béguelin) |
| 2001 P 01.3661 | Schienenanschluss des EuroAirports Basel-Mulhouse-Freiburg (N 22.3.02, Fetz) |
| 2002 P 01.3685 | Neat-Linienführung im Kanton Uri. Unverzögliche Planung der «Bergvariante lang» oder «Bergvariante lang offen» (N 22.3.02, Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR 01.425) |
| 2002 P 02.3633 | Für eine wirksame Gesamtverkehrspolitik (N 11.12.02, Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR 02.040) |
| 2003 P 03.3581 | Porta Alpina Surselva. Nachhaltigkeit (S 17.12.03, Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen SR 03.2026) |

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

8. September 2004

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Joseph Deiss

Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

Übersicht

Ausgangslage

Der Bundesrat hat am 26. Juni 2002 das weitere Vorgehen für die NEAT-Linienführung im Kanton Uri (Berg lang geschlossen) festgelegt. Gleichzeitig hat er das UVEK beauftragt, die Strecken zu prüfen, die bei der 1998 erfolgten Redimensionierung der NEAT zurückgestellt worden waren, und die mit dem Entscheid über die Linienführung in Uri zusammenhängenden Arbeiten auszulösen. Die vorliegende Botschaft setzt diesen Auftrag des Bundesrates um.

Ende Mai 2004 hat der Bundesrat zudem entschieden, dem Parlament 2007/2008 eine Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte vorzulegen. Erst im Anschluss daran wird entschieden werden, welche Projekte tatsächlich realisiert werden. Die im Rahmen der vorliegenden Botschaft vorgesehene Kapazitätsanalyse schafft wichtige Grundlagen für diese Vernehmlassungsvorlage und für die Planung der Arbeiten auf den Nord-Süd-Achsen. Die Analyse der Kapazitäten beschränkt sich auf die Nord-Süd-Transitachsen entsprechend der Linienführung nach dem Sachplan AlpTransit. Die Arbeiten werden mit den weiteren Projekten des öffentlichen Verkehrs koordiniert.

Kapazitätsanalyse

Mit dem Bundesbeschluss über einen Kredit für eine Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes von 24 Millionen Franken sollen folgende Arbeiten finanziert werden:

- Ausarbeiten des Vorprojekts der Linienführung Berg lang geschlossen im Kanton Uri, einschliesslich notwendiger geologischer Sondierungen;*
- fundierte Analyse nach bahnbetrieblichen, wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten der wichtigsten NEAT-Strecken zwischen Arth-Goldau und Lugano sowie zwischen Heustrich und dem Rhonetal (entspricht den zurückgestellten Strecken aus dem Perimeter NEAT-Vollausbau);*
- Aufzeigen von Engpässen und Erstellen einer Prioritätenliste auf den Nord-Süd-Transitachsen;*
- Evaluieren von Verbesserungen für die Verbindungen mit dem Ausland, namentlich mit Deutschland (Anschlüsse im Raum Basel) und Italien (Südanschlüsse);*
- Abstimmen der Arbeiten mit dem Konzept und den Projekten der 2. Etappe der BAHN 2000;*
- Abklären der Finanzierungsmöglichkeiten für die Ausbauten der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes nach FinöV.*

Trassensicherung

Mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung der Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken von 15 Millionen Franken sollen folgende Ausgaben finanziert werden:

Als Ergebnis der Etappierung der NEAT wurden die Neubaustrecken ausserhalb der Basistunnel zurückgestellt. Die durch die Verschiebung entstandenen Risiken sollen dadurch gemindert werden, dass die künftigen Trassen rechtlich verbindlich gesichert werden. Damit kann verhindert werden, dass im künftigen Perimeter der neuen Linien bauliche oder andere Präjudizien geschaffen werden, welche die Umsetzung des Projektes in der Zukunft in finanzieller und terminlicher Hinsicht erschweren oder sogar verunmöglichen könnten. Die zur Verfügung stehenden raumplanerischen Mittel sind allerdings nicht ausreichend, um die Trassen auf genügend lange Zeit hinaus grundeigentümerverbindlich zu sichern. Mit den beantragten Mitteln von 15 Millionen Franken soll gewährleistet werden, dass im Bedarfsfall reagiert werden kann, und einzelne Grundstücke freihändig erworben oder die nach einer bestimmten Dauer eines Bauverbots anfallenden Entschädigungen aufgrund materieller Enteignung bezahlt werden können.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

1.1 Ausgangslage

1.1.1 Auftrag

Der Bundesrat hat am 26. Juni 2002 entschieden, im Kanton Uri auf die bisherige Talvariante mit offener Linienführung durch die Urner Reussebene bis zum Axentunnel zu verzichten, und stattdessen im Sachplan eine Linienführung der NEAT gemäss Bergvariante geschlossen mit optimierter Verknüpfung des Gotthard-Basistunnels mit der SBB-Stammlinie im Raum Rynächt festgelegt. Dazu seien unter Einbezug aller zurückgestellten NEAT-Strecken Entscheidungsgrundlagen für eine Planungsbotschaft FinöV II zu erarbeiten. Die vorliegende Botschaft konzentriert sich auf die Planung der Nord-Süd-Transitstrecken und beantragt einen Kredit für eine Kapazitätsanalyse dieser Strecken. Sie ist somit eine Planungsbotschaft für die Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes.

Am 26. Mai 2004 hat der Bundesrat dem UVEK den Auftrag erteilt, die noch nicht baureifen Eisenbahngrossprojekte einer Gesamtprüfung zu unterziehen und dem Bundesrat im Zeitraum 2007/2008 eine Vorlage zu unterbreiten. In die Untersuchung einbezogen werden sollen der Zimmerberg-Basistunnel und der Hirzeltunnel, die 2. Etappe der BAHN 2000, die 2. Phase des HGV-Anschlusses sowie weitere Projekte wie etwa die Durchmesserlinie Zürich Löwenstrasse (Tiefbahnhof), die Verbindung Cornavin – Eaux Vives – Annemasse (CEVA) in Genf und die Verbindung Stabio-Arcisate.

Die vorliegende Botschaft schafft mit der Kapazitätsanalyse wichtige Grundlagen für die in den Jahren 2007/2008 vorgesehene Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte und für die Entscheide über die Ausbauten auf den Nord-Süd-Achsen. Die Trassensicherung verhindert, dass den zukünftigen Projekten unnötige Hindernisse in den Weg gelegt werden.

1.1.2 Rechtliche Grundlagen

Nach Artikel 81 der Bundesverfassung (BV) kann der Bund im Interesse des ganzen oder eines grossen Teils des Landes öffentliche Werke errichten und betreiben oder ihre Errichtung unterstützen. Artikel 84 BV hält fest, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene zu erfolgen hat, und Artikel 87 BV erteilt dem Bund die Kompetenz zur Eisenbahngesetzgebung. Die Eisenbahngrossprojekte des Bundes werden in Artikel 196 Ziffer 3 BV genauer umschrieben. Dieser Artikel sieht vier Grossprojekte zur Modernisierung der Bahn vor: die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), die BAHN 2000, die Anbindung der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Anschluss [HGV-Anschluss]) sowie die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der bestehenden Eisenbahnstrecken.

Für die NEAT als Teil der Eisenbahngrossprojekte sind die folgenden Rechtsgrundlagen relevant:

- Bundesverfassung vom 18. April 1999¹,
- Alpentransit-Beschluss vom 4. Oktober 1991²,
- Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1998³ über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte,
- Alpentransit-Finanzierungsbeschluss vom 8. Dezember 1999⁴,
- Alpentransit-Verordnung vom 28. Februar 2001⁵,
- Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004⁶ über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1.

1.1.3 Finanzpolitisches Umfeld

1.1.3.1 Heutige Finanzierungsregelung

Gemäss Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 1 BV werden die vier Eisenbahngrossprojekte aus dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) finanziert. Das Fondsreglement regelt das Verfahren für die Fondseinlagen und -entnahmen sowie die Bedingungen für die Gewährung eines Vorschusses durch den Bund. Der FinöV-Fonds wird aus vier Quellen gespeist: aus höchstens zwei Dritteln des Ertrags der Schwerkverkehrsabgabe, 0,1 Prozentpunkt des Mehrwertsteuersatzes, Mineralölsteuermitteln und der Aufnahme von Mitteln auf dem Kapitalmarkt. Die Mittel aus der Mineralölsteuer können nur zur Deckung von 25 Prozent der Gesamtaufwendungen für die Basislinien der NEAT, die auf dem Kapitalmarkt aufgenommenen Mittel zur Deckung von höchstens 25 Prozent der Gesamtaufwendungen für die NEAT, die BAHN 2000 und den HGV-Anschluss verwendet werden. Der Bund kann dem FinöV-Fonds Vorschüsse gewähren. Die Bevorschussung darf den Betrag von 4,2 Milliarden Franken (Preisstand 1995) nicht überschreiten. Auf Antrag des Bundesrates legt die Bundesversammlung jährlich mit Zahlungskrediten die Mittel für die Projekte fest.

Die erforderlichen Mittel für die einzelnen Grossprojekte werden von der Bundesversammlung in Form von Verpflichtungskrediten beschlossen.

1.1.3.2 Botschaft zu Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte

Die ungünstige Entwicklung des wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Umfelds hat den Bundesrat im vergangenen Jahr veranlasst, die Finanzierung der Schieneninfrastruktur untersuchen zu lassen. Er erteilte dem Eidgenössischen Departement

1 SR 101
2 SR 742.104
3 SR 742.140
4 BBl 2000 146
5 SR 742.104.1
6 BBl 2004 3667

für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) am 10. September 2003 einen entsprechenden Auftrag.

Die Analyse der Infrastrukturfinanzierung hat gezeigt, dass es den Bahnen möglich sein wird, einen Teil der Kosten für die neue Infrastruktur durch Mehreinnahmen zu decken. Sie können jedoch die verzinlichen Darlehen für die FinöV-Projekte innert der vorgesehenen Fristen nicht verzinsen und zurückzahlen. Der Bund ist rechtlich verpflichtet, die ungedeckten Kosten der Infrastrukturbereiche auszugleichen. Durch die höheren ungedeckten Betriebs- und Abschreibungskosten der erweiterten Infrastruktur und durch die fällig werdenden Zinszahlungen würde sich das Infrastrukturdefizit vergrössern. Dem Bund würden dadurch in der Finanzrechnung ab 2005 beträchtliche zusätzliche Kosten entstehen.

Der Bundesrat schlägt in der Botschaft zu Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte vor, die Finanzierungsmechanismen des Fonds für den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds) anzupassen. Einerseits sollen den Bahnen zur Finanzierung der FinöV-Projekte keine neuen verzinlichen Darlehen mehr gewährt werden. Andererseits sollen die bereits gewährten verzinlichen FinöV-Darlehen per 1. Januar 2005 in eine Bevorschussung des Fonds umgewandelt werden. Die bestehende Bevorschussungslimite von 4,2 Milliarden Franken (Preisbasis 1995) würde mit dem geplanten Bauprogramm bereits 2006 überschritten. Sie soll deshalb vorübergehend auf 8,1 Milliarden Franken angehoben werden.

Die vorgeschlagenen Massnahmen entlasten die Finanzrechnung des Bundes und ermöglichen es, die verkehrspolitisch absolut prioritären Projekte zu realisieren. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Lösung erlaubt es, dass die im Bau befindlichen FinöV-Projekte der NEAT und von BAHN 2000 sowie zusätzlich der Ceneri-Basistunnel und die 1. Phase des HGV-Anschlusses in der vorgesehenen Zeit realisiert werden können. Hingegen sollen die noch nicht beschlossenen bzw. freigegebenen FinöV-Projekte überprüft werden. Dies betrifft insbesondere den Zimmerberg-Basistunnel und den Hirzeltunnel, die 2. Etappe BAHN 2000 und die 2. Phase des HGV-Anschlusses.

Die Botschaft zu Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte soll zusammen mit der vorliegenden Botschaft in den Räten behandelt werden.

1.2 Verkehrspolitisches Umfeld

1.2.1 Allgemeines

Die Schweizer Verkehrspolitik orientiert sich, basierend auf dem Grundsatz der Nachhaltigkeit, an drei Zielen: Der Verkehr soll umweltgerecht bewältigt werden, das Verkehrssystem soll finanzierbar und effizient sein, und die schweizerische Politik soll in den europäischen Rahmen eingebettet werden. Die Modernisierung der Bahninfrastruktur ist eines der zentralen Elemente, um diese Ziele zu erreichen.

Kern der NEAT sind die beiden Nord-Süd-Transitachsen mit den Basistunneln am Gotthard und am Lötschberg, ergänzt durch Ausbauten auf den Zufahrten. Die NEAT bringt dem Personen- und dem Güterverkehr kürzere, schnellere und leistungsfähigere Nord-Süd-Verbindungen. Im Güterverkehr schafft sie erhöhte Trans-

portkapazität und -qualität und stärkt damit die Wettbewerbsposition der Bahn. Im Personenverkehr integriert sie die Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. In Verbindung mit dem Projekt HGV-Anschluss verkürzt die NEAT damit die Reisezeiten ins Ausland erheblich. Zusammen mit der BAHN 2000 wird ein nationales Angebotskonzept umgesetzt, das unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen ein optimales Bahnangebot für alle Regionen der Schweiz darstellt. Die NEAT bindet insbesondere die Kantone Wallis und Tessin in dieses Konzept ein.

Ein weiteres Schlüsselement ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Gemäss Alpenschutzartikel (Art. 84 BV) ist das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen. Das Verkehrsverlagerungsgesetz konkretisiert dieses Ziel und legt fest, dass die Zahl der alpenquerenden Fahrten im Güterschwerverkehr auf 650 000 pro Jahr gesenkt werden soll. Dieses Ziel soll spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels erreicht werden. Die NEAT ist eine der zentralen Massnahmen zur Umsetzung der Verlagerung.

Die schweizerische Verkehrspolitik ist europapolitisch abgestützt. Sowohl das Transitabkommen als auch das Landverkehrsabkommen beinhalten die Realisierung der NEAT. Mit den Abkommen wird die Koordination der Verkehrspolitik im Alpenraum sichergestellt. Bei gleichzeitiger Erhöhung der LSVA⁷ wird im Jahr 2005 die Gewichtslimite pro Lastwagen von heute 34 Tonnen auf 40 Tonnen angehoben. Eine weitere Erhöhung erfährt die LSVA mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels bzw. spätestens ab 2008. Gleichzeitig gewähren sich die Schweiz und die EU gegenseitig den Zugang zum Schienennetz. Mit der Förderung des kombinierten Verkehrs soll der Alpenraum geschützt werden. So hat sich die Schweiz zum Bau der NEAT verpflichtet, während die EU und namentlich die nördlichen und südlichen Nachbarländer den Nord- und Südzulauf zur NEAT sicherstellen sollen. Ein Teil des Ertrags aus der LSVA wird für die Modernisierung der Bahninfrastruktur in der Schweiz verwendet, unter anderem für den Bau der NEAT.

1.2.2 NEAT 1

Das NEAT-Konzept umfasst den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon als Gesamtsystem sowie den besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard (Art. 3^{bis} Abs. 2 Alpen transit-Beschluss).

Mit der Redimensionierung des NEAT-Konzepts wurde auf den Vollausbau der Transitachsen verzichtet, die vorerst finanzierten NEAT-Investitionen wurden in Artikel 5^{bis} des Alpen transit-Beschlusses festgelegt. Das redimensionierte NEAT-Projekt gemäss FinöV-Vorlage wird im Folgenden als NEAT 1 bezeichnet. Im Finanzierungspaket der NEAT 1 eingeschlossen sind die Basistunnel am Lötschberg, am Gotthard und am Ceneri sowie die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardlinie (Zimmerberg, Hirzel, Ausbauten zwischen St. Gallen und Arth-Goldau).

⁷ Gewichteter Mittelwert von 292,5 Franken für die Strecke Basel–Chiasso.

Die Investitionen für die NEAT 1 haben Mitte der Neunzigerjahre begonnen. Die Lötschberg-Basislinie wird voraussichtlich 2007 in den fahrplanmässigen Betrieb gehen. Die Eröffnung der Gotthard-Basislinie mit Gotthard- und Ceneri-Basistunnel wird auf das Jahr 2016 prognostiziert.

1.2.3 Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte

Der Bundesrat hat entschieden, die im Bau befindlichen FinöV-Projekte planmässig weiterzuführen. Darüber hinaus will er die wichtigsten Projekte, die dem Verkehr den grössten Nutzen bringen, rasch realisieren. Dazu gehören der Ceneri-Basistunnel und die 1. Phase des HGV-Anschlusses.

Die noch nicht baureifen FinöV-Projekte hingegen sind gemäss dem Bundesrat zeitlich zu erstrecken oder allenfalls zu redimensionieren. Zudem soll entschieden werden, welche Projekte prioritär realisiert werden sollen und auf welche bisher vorgesehenen beziehungsweise in Kantonen oder Bevölkerung diskutierten Projekte gegebenenfalls zu verzichten ist. Notwendige Voraussetzung für die Entscheide ist eine finanz- und verkehrspolitische Vernehmlassungsvorlage zu den folgenden Grossprojekten:

- Zimmerberg-Basistunnel und Hirzeltunnel (Teile der NEAT);
- 2. Etappe der BAHN 2000;
- 2. Phase des HGV-Anschlusses: Dazu gehören noch nicht baureife Projekte in Frankreich und Vorhaben in der Schweiz, die einer vertieften Abstimmung mit der langfristigen Planung bedürfen;
- übrige verkehrspolitisch bedeutende Projekte wie die Durchmesserlinie Zürich Löwenstrasse (Tiefbahnhof), die Verbindung Cornavin – Eaux Vives – Annemasse (CEVA) in Genf oder die Verbindung Stabio-Arcisate, soweit sie nicht über das ordentliche Budget finanziert werden können.

Im Zeitraum 2007/2008 soll dazu eine neue Vorlage in die Vernehmlassung gehen. Sie bildet die Grundlage für die anschliessend zu treffenden Entscheide über das zukünftige Bauprogramm und die dafür nötigen Rechtsgrundlagen. Zu diesem Zeitpunkt wird der Lötschberg-Basistunnel in Betrieb sein und es werden Erkenntnisse über den Erfolg der Verkehrsverlagerung, und der 1. Etappe von BAHN 2000, vorliegen. Ausserdem werden die mit der Kapazitätsanalyse aktualisierten Planungsgrundlagen bis dann erarbeitet sein. Dieses Vorgehen ermöglicht eine sorgfältige, gesamtheitlich abgestimmte Planung in den kommenden Jahren und berücksichtigt die Liquidität des FinöV-Fonds (Bevorschussungslimite): Finanzielle Mittel für die zurückgestellten Projekte werden erst ab ca. 2011/2012 zur Verfügung stehen.

2 Besonderer Teil

2.1 Kapazitätsanalyse auf den Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes inklusive Vorprojekt Uri

Die Kapazitätsanalyse umfasst einerseits die zurückgestellten finanzierten NEAT-Projekte (insb. Zimmerberg-Basistunnel und Hirzeltunnel) und andererseits die Projekte auf der Nord-Süd-Achse, die weder finanziert noch konkret festgelegt sind. Die Arbeiten konzentrieren sich auf die Nord-Süd-Transitachsen, auf denen der Bahngüterverkehr durch die Schweiz hauptsächlich verläuft. Der Ost-West-Verkehr wird im Rahmen der 2. Etappe von BAHN 2000 behandelt. Damit schafft die Kapazitätsanalyse die Grundlagen für die weiteren Arbeiten und Entscheide, insbesondere auch für die Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte, die 2007/2008 die vorgelegt wird. Den bahnbetrieblichen, politischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist in den auszulösenden Studien besondere Beachtung zu schenken.

Ausserdem wird gemäss Bundesratsbeschluss vom 26. Juni 2002 für die Linienführung «Berg lang geschlossen» im Kanton Uri ein Vorprojekt erstellt und damit für diese Strecke vergleichbare Grundlagen zu anderen Strecken geschaffen.

Die Analyse der Kapazitäten beschränkt sich auf die Nord-Süd-Transitachsen entsprechend der Linienführung nach dem Sachplan AlpTransit. Alternative Linienführungen wie etwa Aosta-Martigny, die Splügen- oder die Seelisbergvariante werden nicht in die Arbeiten mit einbezogen, da sie bereits früher gegenüber dem Netzkonzept (Lötschberg-, Gotthard- und Ceneri-Basistunnel) als weniger geeignete Lösungen verworfen worden sind.

2.1.1 Vorprojekt im Kanton Uri

Für alle Strecken des NEAT-Konzepts nach Artikel 3^{bis} des Alpentransit-Beschlusses vom 4. Oktober 1991 sind Projektierungsarbeiten ausgeführt worden. Um genügende Planungssicherheit zu haben und Unwägbarkeiten in einem späteren Zeitpunkt auszuschliessen, sind Projektierungen bis auf Stufe Vorprojekt erarbeitet worden.

Im Kanton Uri wurde dabei entweder eine Linienführung durch die Urner Reussebene (Talvariante) oder die sog. Urner Bergvariante projektiert. Alle Projekte gingen von einem Portal des Gotthard-Basistunnels (GBT) im Raum Altdorf/Amsteg und einer mindestens 2 km langen offenen Linienführung zwischen dem Gotthard- und dem Axentunnel aus. Erst mit der Studie über die Machbarkeit einer Umfahrung der Urner Reussebene wurden neue Lösungsansätze mit einem durchgehenden Basistunnel mit Verbindungsspangen zwischen der NEAT und der Stammlinie in Uri Nord und Süd aufgezeigt. Diese Verbindungsspangen stellen den Anschluss der Region Uri an den NEAT-Fernverkehr sicher, ausserdem kann dank den Spangen ein havariertes Zug aus dem Tunnel auf die Stammlinie umgeleitet werden, was den Verkehrsfluss im Tunnel sicherstellt und die Sicherheit des Systems erhöht.

Vergleichbar zu anderen Strecken im vorgenannten NEAT-Perimeter soll auch für dieses «neue» Teilstück der Nord-Süd-Achse mit neuer Linienführung Planungen auf Stufe Vorprojekt ausgearbeitet werden. Dazu gehören insbesondere auch die geologischen Erkundungen und der Umweltverträglichkeitsbericht 2.

2.1.2 Planungsstudien im NEAT-Perimeter ausserhalb Uri

Auf eine Aktualisierung der Vorprojekte für die Teilabschnitte zwischen dem Kandertal und dem Rhonetal (Lötschbergachse) bzw. zwischen Arth-Goldau und Lugano (Gotthardachse) wird grundsätzlich verzichtet. In Spezialfällen (z.B. Felderboden) könnten allerdings vertiefte Studien angeordnet werden. Ansonsten bestehen Vorprojekte aus dem Jahr 1994. Sie entsprechen zwar in ihrer Ausführung nicht mehr dem technischen Stand der heutigen Planungsmöglichkeiten (digitale Pläne usw.), sind jedoch, was die horizontale und vertikale Linienführung und damit die raumwirksamen Elemente angeht, absolut genügend. Eine Aufarbeitung der bestehenden Planungsunterlagen ist nicht zweckmässig, wären doch diese bis zum vorgesehenen Realisierungshorizont ebenfalls veraltet. Die Aufarbeitung der Vorprojekte ist erst vorgesehen, wenn die entsprechenden Projekte finanziert sind.

2.1.3 Planungsstudien auf den Zufahrtsstrecken zur NEAT

Artikel 9 des Alpentransit-Beschlusses führt aus, dass die Zufahrtsstrecken zur NEAT auf die Inbetriebnahme hin auszubauen seien. Die Erfahrung zeigt, dass diesen Strecken in Bezug auf die Kapazität, die Fahrzeiten, die Zugmischung und die Angebotsgestaltung grosse Bedeutung zukommt. Auf den Transitachsen ist deshalb von Grenze zu Grenze eine fundierte Analyse nach bahnbetrieblichen, wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten durchzuführen. Diese Analyse ist mit den Untersuchungen für die 2. Etappe der BAHN 2000 abzustimmen. Die erkannten Engpässe sind aufzuzeigen, und eine Prioritätenliste der vorgeschlagenen Massnahmen auf den Nord-Süd-Transitachsen ist festzulegen. Ferner sind Verbesserungen für die Verbindungen mit dem Ausland, namentlich mit Deutschland (vgl. Ziff. 2.1.3.1) und Italien (vgl. Ziff. 2.3.1.2) zu evaluieren.

Erst nach der Vernehmlassungsvorlage 2007/2008 werden die weiteren zu finanzierenden und zu realisierenden Projekte auf der Nord-Süd-Achse konkretisiert werden. Dann werden das Parlament und allenfalls das Volk entscheiden, welche Bauten erstellt werden sollen und wann die Realisierung erfolgen soll. Die Finanzierung der zu realisierenden Projekte wird ebenfalls geregelt werden müssen.

Zeigen die Planungsstudien, dass dringende kurzfristige Massnahmen nötig sind, so ist zu prüfen, ob diese im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte, über das ordentliche Budget oder über die neu zu gestaltende Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen finanziert werden können.

2.1.3.1 Nordanschlüsse

Die Schweiz und Deutschland haben am 6. September 1996 in Lugano eine Vereinbarung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT unterzeichnet.⁸ Darin verpflichten sich die beiden Länder, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur über die Landesgrenze hinaus zu sichern. Dies in der Absicht, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr im Hinblick auf die NEAT zu schaffen.

Die Vereinbarung beruht auf dem Grundsatz der Territorialität: jedes Land ist also für die Planung und Realisierung der Vorhaben auf seinem Territorium zuständig. Die Koordination wird über einen Lenkungsausschuss sichergestellt.

Haupttor für den nördlichen Zulauf zur NEAT ist im Güter- und im Personenverkehr der Knoten Basel (Zulauf auf der Oberrheinstraße Karlsruhe–Freiburg im Breisgau–Basel). Insbesondere für den Raum Basel sind vertiefte Studien für die Verkehrsführung (Bypass Hochrhein) notwendig. Zur langfristigen Planung dieser Arbeiten wurde ein trinationaler Lenkungsausschuss (D, F, CH) eingesetzt, welcher im Juni 2004 erstmals getagt hat. Die Achsen Zürich–Stuttgart und Zürich–München dienen als regionale Entlastungsstrecken im Güterverkehr und der Anbindung der Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

2.1.3.2 Südanschlüsse

1999 schloss die Schweiz mit Italien zur Koordination der langfristigen Schieneninfrastrukturplanung eine bilaterale Vereinbarung ab, die am 18. Mai 2001 in Kraft trat.⁹ Es handelt sich dabei um ein Rahmenabkommen, das die Planung der notwendigen grenzüberschreitenden Bahninfrastruktur, insbesondere der südlichen Zufahrtsstrecken zur NEAT, regelt.

Die angestrebten Ziele im Güterverkehr sind:

- die Sicherstellung der erforderlichen Kapazität auf den Anschlussstrecken zur NEAT, um den Transport der Güter von der Strasse auf die Schiene verlagern zu können,
- die Entlastung des Knotens Mailand durch östliche und westliche Umfahrungen,
- der Bau und die Verknüpfung neuer Terminals bei Novara (Vercelli) und östlich von Mailand (Treviglio).

Im Personenverkehr stehen die schnellen Nord-Süd-Verbindungen (Gotthard und Lötschberg) zwischen den Ballungsräumen und der Anschluss der Schweiz an den Mailänder Flughafen Malpensa im Vordergrund.

Die Vereinbarung mit Italien beruht ebenfalls auf dem Grundsatz der Territorialität. Dem Lenkungsausschuss, der die Arbeiten koordiniert, unterstehen vier Arbeitsgruppen, zusammengesetzt aus Vertretern des italienischen Transportministeriums, des Bundesamtes für Verkehr (BAV) sowie der italienischen und der schweizeri-

⁸ SR **0.742.140.313.69**. Von der Bundesversammlung genehmigt am 3. März 1998¹, in Kraft getreten durch Notenaustausch am 2. Juni 1998.

⁹ AS **2003** 1611

schen Infrastrukturbetreiber. Eine der vier Arbeitsgruppen betrifft den Strassenverkehr, die schweizerische Delegation wird vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geleitet. In diesen Gremien werden die notwendigen Schritte unternommen, um die oben erwähnten Ziele zu erreichen. Die beiden Länder informieren sich gegenseitig über ihre kurz-, mittel- und langfristigen Projekte und koordinieren ihre Arbeiten.

Die Infrastrukturbetreiberinnen haben für die Strecken am Simplon und bei Luino die kurz- und mittelfristigen Massnahmen in gemeinsamen Plattformen vertraglich festgehalten. Auf den Strecken Lötschberg-Simplon-Mailand und Gotthard-Novara werden Profilerweiterungen vorgenommen, Kreuzungsstellen von 450 m auf 600 m verlängert und Sicherheitsmassnahmen wie Personenunterführungen realisiert. Die Arbeiten laufen planmässig und termingerecht. Bei der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels (2007) und des Gotthard-Basistunnels (2015) soll damit die für den Betrieb notwendige Infrastruktur in beiden Ländern zur Verfügung stehen. Im Bereich der langfristigen Planung haben die beiden Länder Vorstudien zu mehreren neuen Lösungsvarianten für die südlichen Zulaufstrecken auf der Gotthardachse erarbeitet. Die Schweiz hat den Korridor Lugano – Chiasso und Italien den Korridor Cadenazzo – Luino/Varese untersucht. Die Kantone werden durch das BAV regelmässig über den Stand der Arbeiten informiert.

2.2 Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken

2.2.1 Problematik

Die Etappierung der NEAT, insbesondere das Zurückstellen der Neubaustrecken ausserhalb der Basistunnel, wirft die Frage auf, wie die vom Bundesrat mit Entscheid vom 15. März 1999 genehmigten und im Sachplan AlpTransit festgelegten Linienführungen rechtlich verbindlich gesichert werden können.

Es hat sich gezeigt, dass das dem Bund zur Verfügung stehende raumplanerische Instrument, der Sachplan AlpTransit, nicht genügt, um negative bauliche oder andere Präjudizien im Bereich der Trassen der künftigen Neubaustrecken zu verhindern. Wohl sind die Kantone auf Richtplanstufe und die Gemeinden auf Nutzungsplanstufe aufgerufen, die raumplanerischen Festlegungen des Bundes im Sachplan AlpTransit zu berücksichtigen und in ihre eigenen Planungen einfließen zu lassen. Hierbei handelt es sich allerdings um einen sehr langwierigen Prozess, der sich zudem noch nicht überall abgespielt hat.

Die Eisenbahngesetzgebung enthält für diese Probleme ebenfalls nur ein ungenügendes Instrumentarium. Gemäss Artikel 18ⁿ des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁰ kann die Aufsichtsbehörde zwar Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke für künftige Bahnbauten und –anlagen freizuhalten. Die Rechtswirkungen solcher Zonen sind nach geltendem Recht jedoch auf eine Dauer von maximal fünf Jahren beschränkt. Es besteht die Möglichkeit einer Verlängerung um weitere drei Jahre. Ist eine Projektierungszone hinfällig geworden, so kann eine neue Projektierungszone mit ganz oder teilweise gleichem Perimeter festgelegt werden.

¹⁰ SR 742.101

Für die Festlegung von Projektierungszonen sind Verfahren mit Einräumung von Parteirechten analog den eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Den betroffenen Grundeigentümern und Gemeinwesen stehen Parteirechte (Einspracherecht, Beschwerderecht) zu. Mit Blick auf den Zeithorizont für die Sicherung der Zufahrts- und Verbindungsstrecken zwischen den Basistunneln und auf die bestehenden Verfahrensrisiken sind Projektierungszonen damit ein nur beschränkt taugliches Mittel, um einen dauerhaften rechtssicheren Zustand zu erreichen.

Ebenfalls ungeeignet ist das Mittel der Baulinien nach Artikel 18e des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957. Deren Festlegung setzt die rechtskräftige Genehmigung der Pläne des Auflageprojekts voraus. Diese Bedingung ist mit der Vorprojektgenehmigung durch den Bundesrat nicht erfüllt.

Obleich mit Projektierungszonen wie dargelegt nicht der gesamte Planungshorizont der NEAT abgedeckt werden kann, ist ihre Festlegung gestützt auf die heutigen Rechtsgrundlagen als Sofortmassnahme anzustreben. Auf Grund der Nutzungsbeschränkungen, die eine Projektierungszone mit sich bringt, ist allerdings mit einer grossen Zahl von Einsprachen und einer langen Verfahrensdauer zu rechnen. Zudem ist zu beachten, dass gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung eine Blockierung der Eigentumsnutzung ab einer Dauer von ca. 8 Jahren dem Tatbestand einer materiellen und damit entschädigungspflichtigen Enteignung gleichkommt.

2.2.2 Lösungsansatz

Um nach Wegfall der Projektierungszonen allenfalls kostspielige bauliche oder andere Präjudizien zu verhindern, muss dem Bund bzw. den beauftragten Bahnunternehmen oder Erstellergesellschaften im Bedarfsfall die Möglichkeit eingeräumt werden, die vom Bundesrat am 15. März 1999 genehmigten und im Sachplan Alp-Transit nach Artikel 8^{bis} des Alpentransit-Beschlusses vom 4. Oktober 1991¹¹ festgelegten Flächen zu erwerben. Die hierzu erforderlichen Mittel sind in den bisherigen FinöV-Krediten nicht enthalten.

Die im Auftrag des BAV durchgeführten Abklärungen der Erstellergesellschaften haben für den Erwerb der gesamten durch AlpTransit-Werke der ursprünglichen NEAT-Neubaustrecken¹² beanspruchten Flächen am Gotthard einen Finanzbedarf von ca. 60 Millionen Franken (insbes. Talquerungen Felderboden, Claro, Preonzo, Gnosca und Magadino) und am Lötschberg einen solchen von ca. 30 Millionen Franken (insbes. Autoverladeanlagen Nord und Süd) ergeben.

Da diese Beträge den maximalen Kosten für einen vollständigen freihändigen Erwerb entsprechen und in diesem Umfang nicht anfallen werden, sollen zunächst für die Zeit bis zum Beschluss über den Ausbau der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes anteilmässige Mittel zur Verfügung gestellt werden. Es wird davon ausgegangen, dass hierzu 10 Millionen am Gotthard und 5 Millionen am Lötschberg ausreichen.

¹¹ SR 742.104

¹² Gotthard: Doppelspur zwischen Arth-Goldau und Lugano
Lötschberg: Doppelspur zwischen Heustrich und Rhonethal inkl. Autoverlad

Planungsstudien:

- Analyse der Verkehrsflüsse auf den Transitachsen von Grenze zu Grenze (einschliesslich zurückgestellter NEAT-Strecken) nach bahnbetrieblichen, wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten, gestützt auf die Charakteristiken aus den Prognosen;
- Aufzeigen der Massnahmen auf den Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes zur weiteren Entwicklung des qualitativen und quantitativen Angebots (Kapazität, Reisezeit, Angebot, Wirtschaftlichkeit usw.) und Erstellen einer Prioritätenliste (Projektliste).
- Evaluieren von Verbesserungen für die Verbindungen mit dem Ausland, namentlich mit Deutschland (Raum Basel, Bypass Hochrhein) und Italien (Südanschlüsse der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse).

Auswertungen, Zwischenberichte, Ressourcen BAV:

- Auswerten der Planungsstudien und Analysen;
- Erstellen von Prioritätenlisten der auszulösenden Arbeiten bzw. Erarbeiten von Grundlagen für die Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte;
- Abklären des Finanzierungssystems für die Ausbauten der Nord-Süd-Achse des schweizerischen Schienennetzes nach FinöV, das heisst nach Ablauf der Befristungen nach Artikel 196 Ziff. 3 Abs. 4 und 5 BV;
- Ressourcen BAV.

Der beantragte Kredit für die Kapazitätsanalyse beträgt 24 Millionen Franken:

Rahmenbedingungen/strategisches Angebots- und Betriebskonzept	2 Mio. Fr.	(Angaben SBB, BLS AT, BAV)
Vorprojekt Berg lang geschlossen	11 Mio. Fr.	(Angabe ATG gekürzt durch BAV)
Planungsstudien Verkehrsflüsse/Kapazitäten	2 Mio. Fr.	(Erfahrungswert BAV)
Planungsstudien Zufahrtsstrecken/Ausland	5 Mio. Fr.	(Angabe SBB)
Auswertungen, Zwischenberichte, Ressourcen BAV	4 Mio. Fr.	(Schätzung BAV)

Gemäss Ziffer 6.1 wird der Kredit über den FinöV-Fonds finanziert.

2.5 Kredit zur Finanzierung der Trassensicherung

Mit dem Kredit zur Finanzierung der Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken werden die Kosten für Entschädigungsleistungen auf Grund enteignungsrechtlich relevanter Eingriffe (z.B. Bauverbote durch Festsetzung von Projektierungszonen oder von grundeigentümergebundenen Festlegungen in der kommunalen Nutzungsplanung im Rahmen der Umsetzung des Sachplans AlpTransit), die Aufwendungen für freihändigen Landerwerb zwecks Trassensicherung für künftige Ausbauten der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes sowie die Kosten für die Ausarbeitung der planerischen Grundlagen (Projektierungszonen) finanziert.

Der beantragte Kredit zur Finanzierung der Trassensicherung beträgt 15 Millionen Franken und wird wie folgt aufgeteilt:

Gotthardachse	10 Mio. Fr.
Lötschbergachse	5 Mio. Fr.

Diese insgesamt 15 Millionen Franken entsprechen ca. einem Sechstel der durch die AlpTransit-Ersteller ausgewiesenen Kosten für den Landerwerb aller Flächen, die durch die zurückgestellten NEAT-Strecken beansprucht werden.

3 Auswirkungen

3.1 Personelle Auswirkungen auf den Bund

Der Bund hat die Aufsicht und die Kontrolle über die NEAT sicherzustellen. Mit dem Vollzug ist das BAV beauftragt. Diesem stehen für das anspruchsvolle Projekt-, Sicherheits- und Fondsmanagement sowie für das Controlling auf Behördenstufe momentan 16 Stellen zur Verfügung. Unterstützt wird dieses Team durch interne und externe Experten. Die Planungsarbeiten für die Kapazitätsanalyse bringen für das BAV einen Mehraufwand, der mit dem aktuellen Personalbestand nicht bewältigt werden kann. Dem BAV wird deshalb eine weitere Stelle bewilligt, die aus dem Planungskredit finanziert wird. Mit diesen Ressourcen ist die weitere Bearbeitung der NEAT-Projekte und die durch die Kapazitätsanalyse zusätzlich ausgelöste Projektbegleitung durch den Bund sichergestellt.

3.2 Finanzielle Auswirkungen

Die Ausgaben für die Kapazitätsanalyse und die Trassensicherung werden aus dem FinöV-Fonds getätigt. Dieser Fonds wird durch spezielle Finanzquellen gespeist, weshalb sich die Entnahmen haushaltsneutral auf die Finanzrechnung des Bundes auswirken.

Da die für die Kapazitätsanalysen beantragten Gelder ausschliesslich für Planungsarbeiten verwendet werden, entstehen keine Folgekosten für Betrieb und Abschreibungen, wie sie beim Bau von Infrastrukturprojekten anfallen. Der Erwerb von Grundstücken zur Trassensicherung beinhaltet ebenfalls keine finanziellen Risiken, weil Grundeigentum wertbeständig ist und damit jederzeit wieder veräussert werden könnte.

3.3 Auswirkungen auf die Informatik

Die Planungsarbeiten für die Kapazitätsanalyse können ohne Anschaffung neuer Informatikinstrumente durchgeführt werden.

3.4 Auswirkungen auf die Kantone

Die Kantone sind an der Finanzierung der Kapazitätsanalyse und der Trassensicherung nicht beteiligt, sodass für sie keine finanzielle Mehrbelastung entsteht. Die direkt betroffenen Kantone werden in die Planungsarbeiten einbezogen. Sie haben Einsitz in Behördendelegationen und werden über den Stand der Arbeiten laufend informiert. Den betroffenen Kantonen und ihren kantonalen Fachstellen wird die Möglichkeit gegeben, ihre Standpunkte einzubringen und mitzuarbeiten. Es besteht kein Anspruch auf Entschädigung durch den Bund.

3.5 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Im Zusammenhang mit der Kapazitätsanalyse wird das BAV verschiedene externe Aufträge vergeben. Durch diese Investitionen werden zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen und bestehende Arbeitsplätze gesichert.

4 Legislaturplanung

Die Vorlage ist unter dem alten Titel NEAT 2 im Bericht über die Legislaturplanung 2003–2007 angekündigt (BBl 2004 1196).

5 Verhältnis zum europäischen Recht

Die vorliegenden Bundesbeschlüsse stehen im Einklang mit dem europäischen Recht. Sie geben Gelder frei für die weitere Planung der NEAT, die im Transit- und Landverkehrsabkommen vorgesehen ist, und stehen in Einklang mit der vernetzten Verkehrspolitik der Europäischen Union.

6 Rechtliche Grundlagen

6.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Die vorliegenden Bundesbeschlüsse basieren auf der Bundesverfassung und auf dem Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss).

In der Bundesverfassung finden sich verschiedene für die NEAT relevante Bestimmungen. Artikel 81 BV überträgt dem Bund die Kompetenz, im Interesse des ganzen oder eines grossen Teils des Landes auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder ihre Errichtung zu unterstützen. In Artikel 84 BV wird festgehalten, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene zu erfolgen hat. Laut Artikel 87 BV ist die Gesetzgebung im Eisenbahnverkehr Sache des Bundes, und Artikel 167 BV weist der Bundesversammlung die Finanzhoheit auf dem Gebiet der Bundesausgaben zu.

Artikel 196 Ziffer 3 BV regelt die Eisenbahngrossprojekte des Bundes. Absatz 3 hält fest, dass die Finanzierung dieser Projekte über einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung erfolgt. Nach Absatz 4 bewilligt die Bundesversammlung die erforderlichen Mittel zur Verwirklichung der Eisenbahngrossprojekte mit Verpflichtungskrediten. Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den Zeitplan.

In der Botschaft vom 26. Juni 1996 über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs wurde unter dem Titel «Verhältnis zwischen aktuellem und künftigem NEAT-Programm» dargelegt, dass die Zufahrtsstrecken zu den Basistunneln vorläufig zurückgestellt würden. Dies bedeute keinen definitiven Verzicht, die entsprechenden Trassen würden planerisch gesichert, hingegen werde der Entscheid über einen möglichen weiteren Ausbau der NEAT auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Die Neufassung des Alpentransit-Beschlusses stelle planerisch sicher, dass die zurückgestellten Teile des Bauvorhabens in einem späteren Zeitpunkt noch realisiert werden können. Der Alpentransit-Beschluss enthält also sowohl nur die NEAT 1 betreffende wie auch darüber hinausgehende Bestimmungen.

Die NEAT wird in Artikel 3^{bis} des Alpentransit-Beschlusses folgendermassen umschrieben: Das NEAT-Konzept strebt an, die Schweiz zu einer Drehscheibe im europäischen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr zu entwickeln. Es umfasst den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon als Gesamtsystem sowie den besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard. Bei der Ausführung des NEAT-Konzeptes ist der bahntechnologische Fortschritt laufend umzusetzen. Diese Definition des NEAT-Konzeptes macht deutlich, dass die NEAT ein umfassendes, dem Fortschritt anzupassendes Vorhaben ist.

Die finanzierten NEAT-Investitionen (NEAT 1) sind in Artikel 5^{bis} aufgelistet. In Artikel 8^{bis} Absatz 2 wird festgehalten, dass der Bau und die Finanzierung der unter Artikel 5^{bis} nicht erwähnten Vorhaben separate allgemein verbindliche Bundesbeschlüsse erfordern. Diese Bestimmung ist die logische Folge der in der Botschaft über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs gemachten Hinweise auf das nur vorläufige Zurückstellen von ursprünglichen NEAT-Streckenabschnitten.

Mit dem Beschluss vom 26. Juni 2002 hat der Bundesrat seine Kompetenz zur Bestimmung des NEAT-Zeitplanes (Art. 196 Ziff. 3 Abs. 4 BV) wahrgenommen. Er hat beschlossen, im Sachplan AlpTransit die NEAT-Linienführung im Kanton Uri gemäss Bergvariante festzulegen und für «Berg lang geschlossen» ein Vorprojekt ausarbeiten zu lassen. Gleichzeitig hat er das UVEK beauftragt, für die Zeit nach 2020 Entscheidungsgrundlagen für die allfällige Fortsetzung der FinöV-Projekte unter Einbezug der zurückgestellten NEAT-Strecken auszuarbeiten. Die Mittel zur Erarbeitung dieser Entscheidungsgrundlagen werden mit dieser Botschaft beantragt.

Der Bundesrat hat diesen Entscheid im Bewusstsein gefällt, dass die planerischen, juristischen, finanziellen und baulichen Vorbereitungsarbeiten für die Ausbauten auf den Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes einen Zeitraum von bis zu zehn Jahren in Anspruch nehmen werden. Die Grundlagen für diese Projekte müssen jetzt erarbeitet werden, damit die Ergebnisse aus den Studien für die Vernehmlassungsvorlage 2007/2008 verwendet werden können und für die späteren Entscheide über die Ausbauten auf den Nord-Süd-Achsen rechtzeitig zur Verfügung stehen.

Gestützt auf diese Ausführungen werden der Planungskredit für die Kapazitätsanalyse und der Kredit zur Finanzierung der Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken dem FinöV-Fonds entnommen. Für die Finanzierung und den Ausbau der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes wird nach Artikel 8^{bis} Absatz 2 des Alpentransit-Beschlusses ein separater Bundesbeschluss erforderlich sein.

6.2 Erlassform

Nach Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 4 BV in Verbindung mit Artikel 16 des Alpentransit-Beschlusses bewilligt die Bundesversammlung die erforderlichen Verpflichtungskredite mit einfachen Bundesbeschlüssen.

Die beiden zur parlamentarischen Beratung und Abstimmung gelangenden Kreditbegehren entsprechen der vorgeschriebenen Erlassform des einfachen Bundesbeschlusses.

Laut Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 4 BV genehmigt der Bundesrat die Bauetappen der Eisenbahngrossprojekte und bestimmt deren Zeitplan. Mit seinem Beschluss vom 26. Juni 2002 hat der Bundesrat dem UVEK den Auftrag erteilt, die Linienführung in Uri aufzuarbeiten und die zurückgestellten NEAT-Strecken zu überprüfen.

Die vorliegenden Bundesbeschlüsse setzen den Entscheid des Bundesrates vom 26. Juni 2002 um.

Als einfache Bundesbeschlüsse unterstehen sie nicht dem Referendum.

Der Bundesbeschluss über einen Kredit für eine Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes untersteht der Ausgabenbremse nach Artikel 159 Absatz 3 BV.

6.3 Erläuterungen

6.3.1 Bundesbeschluss über einen Kredit für eine Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes

Art. 1

Diese Bestimmung legt die Höhe des aus dem FinöV-Fonds zu bewilligenden Kredits fest. Die Ausführungen dazu finden sich in Ziffer 2.5.

Art. 2

Als Finanzierungsbeschluss untersteht der Bundesbeschluss nicht dem Referendum.

6.3.2

Bundesbeschluss über die Finanzierung der Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken

Art. 1

Diese Bestimmung legt die Höhe des aus dem FinöV-Fonds zu bewilligenden Kredits fest. Die Ausführungen dazu finden sich in Ziffer 2.6.

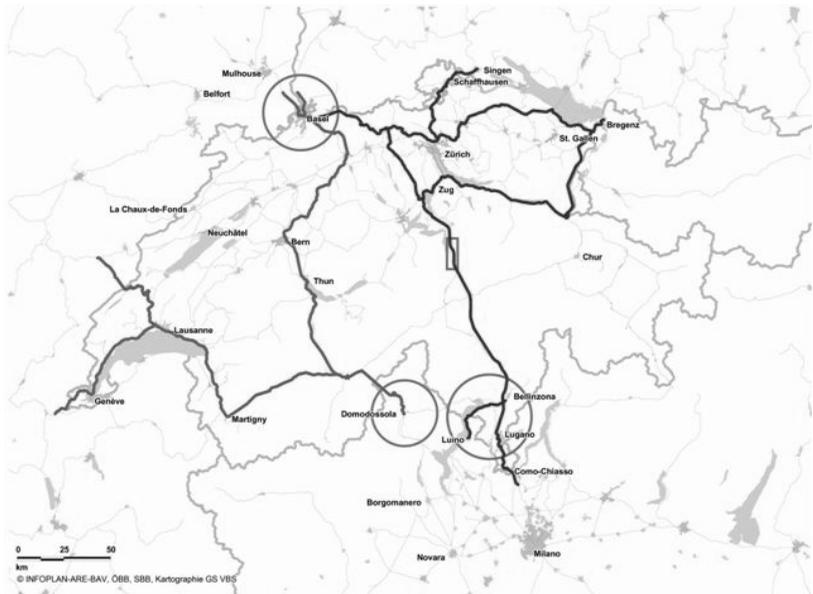
Art. 2

Als Finanzierungsbeschluss untersteht der Bundesbeschluss nicht dem Referendum.

Anhänge

- Anhang 1: Kapazitätsanalyse: Transitachsen
- Anhang 2: Kapazitätsanalyse: Überblick
- Anhang 3: Fondssimulation gemäss der Botschaft zu Änderungen der Finanzierung der FinöV-Projekte
- Anhang 4: Finanzierung gemäss der Botschaft zu Änderungen der Finanzierung der FinöV-Projekte

Kapazitätsanalyse: Transitachsen



Legende:

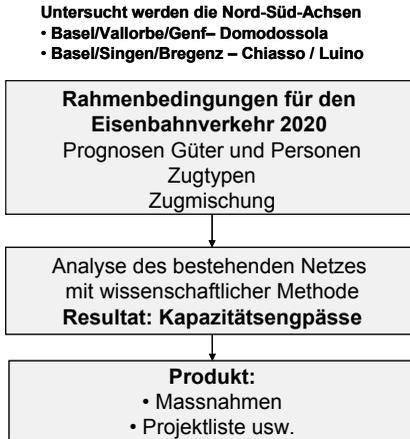
-  Transitstrecken Achse Lötschberg und Simplon
-  Transitstrecken Achse Gotthard und Ceneri
-  zu untersuchende Grenzräume
-  Vorprojekt Uri

Kapazitätsanalyse: Überblick

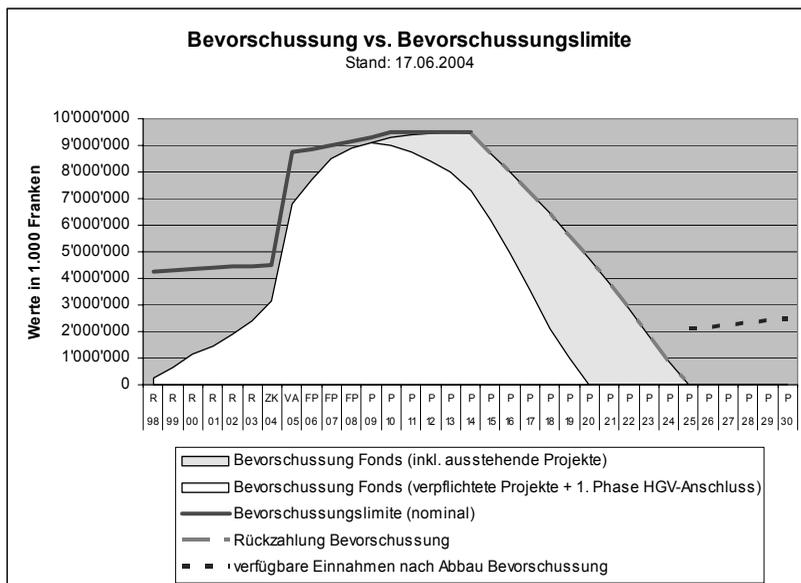
Bundesratsbeschluss



Vorgehen



Fondssimulation gemäss der Botschaft zu Änderungen der Finanzierung der FinöV-Projekte



Quelle: Fondssimulation BAV, Berechnungen BAV

Finanzierung gemäss der Botschaft zu Änderungen der Finanzierung der FinöV-Projekte

