

Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

(Alpentransit-Beschluss)

Änderung vom 20. März 1998

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1996¹,
beschliesst:*

I

Der Alpentransit-Beschluss vom 4. Oktober 1991² wird wie folgt geändert:

Art. 2 Förderungsmassnahmen

Zur Förderung der Ziele nach Artikel 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ist durch geeignete flankierende Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

Art. 3

Aufgehoben

Art. 3^{bis} NEAT-Konzept

¹ Das NEAT-Konzept strebt an, die Schweiz zu einer Drehscheibe im europäischen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr zu entwickeln. Bei der Ausführung ist laufend der bahntechnologische Fortschritt umzusetzen. Im Güterverkehr ist namentlich die optimale Einbindung in die europäischen Bahnkorridore für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UVK) zu verwirklichen.

² 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. 5

Aufgehoben

¹ BBl 1996 IV 638
² SR 742.104

Art. 5^{bis} Finanzierte NEAT-Investitionen

Folgende Projekte des NEAT-Konzeptes sind in der Finanzierungsregelung nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung eingeschlossen:

- a. Gotthard: Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird um einen Gotthard-Basistunnel zwischen den Räumen Altdorf/Erstfeld und Bodio/Biasca, die Neubaustrecke bis in den Raum Giustizia sowie einen Ceneri-Basistunnel zwischen den Räumen Sant'Antonino/Cadenazzo und Lugano (Massagno)/Vezia einschliesslich der Verknüpfungen an die Stammlinien erweitert. Die Baustellenerschliessung in der Surselva erfolgt über das bestehende Eisenbahnnetz, das nach den entsprechenden Bedürfnissen auszubauen ist.
- b. Lötschberg: das Netz der BLS Lötschbergbahn AG wird durch einen neuen, teilweise eingleisig ausgerüsteten Lötschberg-Basistunnel zwischen dem Raum Frutigen und dem Raum Steg/Baltschieder einschliesslich der Verknüpfungen an die Stammlinien erweitert. Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass der Anschluss an die Simplonlinie gewährleistet und ein Autoverlad möglich sind.
- c. Ostschweiz: Der Bund verbessert die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardlinie. Zu diesem Zweck wird insbesondere das Netz der SBB um einen neuen Zimmerbergtunnel zwischen dem Raum Thalwil und dem Raum Littl/Baar einschliesslich der Verknüpfungen mit den Stammlinien sowie einer Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie ergänzt. Die Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau wird teilweise ausgebaut.

*Art. 6–8**Aufgehoben**Art. 8^{bis}* Sachplan

¹ Der Bund stellt die Abstimmung der Vorhaben untereinander und im Gesamtzusammenhang sicher. Der Bundesrat erlässt zu diesem Zweck einen Sachplan nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes³. Darin werden zumindest festgelegt:

- a. die Verbindungen zwischen den Basistunneln am Gotthard, am Ceneri und am Zimmerberg;
- b. die Autoverladeanlagen im Kandertal und im Rhonetal sowie deren Anschluss an die Lötschberg-Basislinie;
- c. die direkte Verbindung des Mittelwallis mit der Lötschberg-Basislinie und deren Anschluss an die Simplonlinie.

² Der Bau und die Finanzierung der unter Artikel 5^{bis} nicht erwähnten Vorhaben erfordern separate allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse.

Art. 9 Anpassungen des bestehenden Eisenbahnnetzes

Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden sicher und regelt dessen Finanzierung; er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen. Die SBB und die

³ SR 700

betroffenen Privatbahnen passen ihre Netze an die Verhältnisse, die mit den neuen Linien entstehen, bis spätestens zu deren Inbetriebnahme an.

Art. 10

Aufgehoben

Art. 10^{bis} Staffe­lung der NEAT

¹ Die NEAT nach den Artikeln 3–9 wird in zwei Phasen realisiert:

- a. Die erste Phase umfasst den Bau des Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg;
- b. Die zweite Phase umfasst den Bau des Ceneri-Tunnels und des Zimmerberg-Tunnels, den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau sowie den Bau einer direkten Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie.

² Der Bundesrat entscheidet über den Baubeginn der zweiten Phase.

³ Das Betriebskonzept ist laufend zu optimieren und der Technologiefortschritt bei den Bahnen auszuschöpfen.

Art. 10^{er} Weitere Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung

Die nachstehenden Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden in separaten allgemeinverbindlichen Bundesbeschlüssen geregelt:

- a. BAHN 2000,
- b. der Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz,
- c. die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken durch aktive und passive Massnahmen.

Art. 11 Abs. 1 und 5

¹ Die Vorprojekte für die neuen Linien des NEAT-Konzeptes geben Aufschluss insbesondere über die Linienführung, die Anschlussstellen, das Ausmass der Bahnhof- und Terminalbereiche und die Kreuzungsbauwerke.

⁵ Die Vorprojekte bedürfen der Genehmigung des Bundesrates. Dieser bestimmt die Linienführung.

Art. 12 Abs. 1

¹ Die Auflageprojekte für die neuen Linien des NEAT-Konzeptes samt Nebenanlagen unterliegen dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 1991⁴ über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte.

⁴ SR 742.100.1

Art. 14 Finanzierungsbedingungen

¹ Der Bund stellt den betroffenen Bahnen die benötigten Mittel in Form von marktgemäss verzinslichen oder von variabel verzinslichen bedingt rückzahlbaren Darlehen sowie in Form von A-fonds-perdu-Beiträgen zur Verfügung.

² Marktgemäss verzinsliche Darlehen dürfen höchstens bis zu 25 Prozent der Projektkosten (einschliesslich der Kapitalkosten) gewährt werden. Diese Darlehen werden in der Bestandesrechnung verbucht. Bis zur Inbetriebnahme von Bauabschnitten werden die Darlehenszinsen aktiviert und verzinst.

³ Bundesrat und Bahnen regeln die Einzelheiten der Gewährung von Darlehen und A-fonds-perdu-Beiträgen in einer Vereinbarung.

⁴ Die Mittel aus dem Treibstoffzollertrag nach Artikel 36^{ter} Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung werden den Bahnen à-fonds-perdu gewährt. Der Bundesrat verteilt die Mittel auf die Basislinien.

Art. 15

Aufgehoben

Art. 16 Verpflichtungskredite

Die Bundesversammlung bewilligt etappenweise mit einfachen Bundesbeschlüssen die zur Verwirklichung der Gotthard- und Lötschberg-Basislinien sowie die für den Einbezug der Ostschweiz benötigten Verpflichtungskredite.

Art. 18

Aufgehoben

Art. 19 Aufsicht und Kontrolle

¹ Der Bundesrat stellt die Aufsicht und die Kontrolle über das NEAT-Projekt sicher.

² Er kann ein Beratungsorgan einsetzen, das er mit der Beurteilung zentraler Projektaufgaben beauftragt.

Art. 20 Sachüberschrift und Abs. 3–5

Berichterstattung und Oberaufsicht

³ Die Oberaufsicht der Bundesversammlung obliegt der NEAT-Aufsichtsdelegation. Diese setzt sich aus Mitgliedern der Finanzkommissionen, der Geschäftsprüfungskommissionen und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte zusammen. Der NEAT-Aufsichtsdelegation stehen im Rahmen dieses Beschlusses die Rechte und Pflichten gemäss Artikel 47^{quater} und Artikel 50 des Geschäftsverkehrsgesetzes⁵ zu.

⁴ Die Finanzkommissionen, die Geschäftsprüfungskommissionen und die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte bezeichnen je zwei Mitglieder

⁵ SR 171.11

in die NEAT-Aufsichtsdelegation. Der Vorsitz wechselt jährlich zwischen einem Mitglied des Nationalrates und des Ständerates. Im übrigen konstituiert sich die NEAT-Aufsichtsdelegation selbst.

⁵ Die NEAT-Aufsichtsdelegation legt den Finanzkommissionen, den Geschäftsprüfungskommissionen und den Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte jährlich einen Bericht über ihre Aufsichtstätigkeit vor.

Art. 22 Abs. 3

Aufgehoben

II

Änderung bisherigen Rechts:

Der Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986⁶ betreffend das Konzept BAHN 2000 wird wie folgt geändert:

Art. 3a

¹ Der Bund stellt den betroffenen Bahnen die benötigten Mittel in Form von marktgemäss verzinslichen oder von variabel verzinslichen bedingt rückzahlbaren Darlehen zur Verfügung.

² Marktgemäss verzinsliche Darlehen dürfen höchstens bis zu 25 Prozent der Projektkosten (einschliesslich der Kapitalkosten) gewährt werden. Diese Darlehen werden in der Bestandesrechnung verbucht. Bis zur Inbetriebnahme von Bauabschnitten werden die Darlehenszinsen aktiviert und verzinst.

³ Bundesrat und Bahnen regeln die Einzelheiten der Gewährung von Darlehen in einer Vereinbarung.

III

Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich; er untersteht dem fakultativen Referendum.

² Er wird vom Bundesrat in Kraft gesetzt, wenn der Bundesbeschluss vom 20. März 1998⁷ über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs von Volk und Ständen angenommen worden ist.

Ständerat, 20. März 1998

Der Präsident: Zimmerli

Der Sekretär: Lanz

Nationalrat, 20. März 1998

Der Präsident: Leuenberger

Der Protokollführer: Anliker

⁶ SR 742.100

⁷ AS 1999 741

Ablauf der Referendumsfrist und Inkraftsetzung

¹ Die Referendumsfrist für dieses Gesetz ist am 9. Juli 1998 unbenützt abgelaufen.⁸

² Er wird auf den 1. Januar 1999 in Kraft gesetzt.

23. Dezember 1998

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Cotti

Der Bundeskanzler: Couchepin

8524

⁸ BBl 1998 1473