

Analyse des Vorhabens Lyon-Turin und Bestimmungen der Staatsverträge, die Frankreich und Italien nach der Einigung der M5S und Lega über die Regierungsbildung in Italien binden

Die Situation nach den Wahlen in Italien und der Einsetzung der italienischen Regierung darf für sich beanspruchen, die Frage nach der Auslegung des Regierungsvertrags zwischen der Fünf-Sterne-Bewegung (MoVimento 5 Stelle – M5S) und der Lega bezüglich des Vorhabens des Mont-Cenis-Basistunnels (Basistunnel Lyon-Turin) aufzuwerfen.

Die Einigung zwischen den beiden italienischen politischen Bewegungen erfordert eine Analyse und kann sich nicht auf pauschale Erklärungen mit schnellen Schlussfolgerungen oder die Bereitschaft zur Umsetzung des Vorhabens oder das Gegenteil – den Wunsch, ein umstrittenes Vorhaben einzustellen – beschränken.

Der Regierungsvertrag enthält folgende Textpassage:

„Con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia.“ Übersetzung: *Was die Hochgeschwindigkeitstrasse Turin-Lyon betrifft, verpflichten wir uns, das Vorhaben in Anwendung des Staatsvertrags zwischen Italien und Frankreich vollständig neu zu erörtern.*

So spricht der Regierungsvertrag lediglich von der Absicht, das Vorhaben erneut zu erörtern und es in den Kontext der Verpflichtungen der bestehenden Staatsverträge zwischen Frankreich und Italien zu stellen. Diese Verpflichtung kommt der Pause gleich, die die französische Regierung im Juli 2017 angekündigt und in der Abschlusserklärung des 34. französisch-italienischen Gipfels am 27. September 2017 in Lyon noch einmal bekräftigte.

Die Verpflichtungen unserer beiden Länder resultieren aus der Unterschrift und der darauf folgenden Ratifizierung der verschiedenen Staatsverträge durch Frankreich und Italien. Die wichtigsten Abkommen seien hier genannt:

- Abkommen vom 29. Januar 2001
- Memorandum vom 5. Mai 2004 und Abkommen vom 3. Dezember 2004
- Abkommen vom 30. Januar 2012
- Zusatzschreiben vom 24. Februar 2015 und 8. März 2016.

Das vorliegende Dokument analysiert nacheinander:

- 1/ Umfang der Verpflichtungen, die die Parteien durch die bestehenden französisch-italienischen Abkommen eingegangen sind
- 2/ Durch die Finanzierung des Vorhabens aufgeworfene Fragen
- 3/ Prognosen
- 4/ Schlussfolgerung.

1/ Verpflichtungen der Parteien

In Artikel 1 des Abkommens vom 29. Januar 2001 wurde festgelegt:

„Die französischen und italienischen Regierungen verpflichten sich mit diesem Abkommen, die Bauwerke des gemeinsamen französisch-italienischen Teils zu bauen oder bauen zu lassen, die für die Realisierung der neuen kombinierten Güter-Personen-Schienenverbindung zwischen Lyon und Turin erforderlich sind und deren

Inbetriebnahme zum Zeitpunkt der Auslastung der vorhandenen Infrastrukturen erfolgen sollte.

Es ergibt sich aus diesem Artikel, der danach nicht geändert wurde, dass die Verpflichtung den Bau des „gemeinsamen Teils“ betrifft und das Datum, das man als Realisierungstermin auslegen könnte, der Inbetriebnahme bei voller Auslastung der vorhandenen Infrastrukturen entspräche.

Bei dieser Unterzeichnung beschränkt sich der gemeinsame Teil auf die Definition, die in den Artikeln 2 (ii) und 3 des gleichen Abkommens erfolgt:

Artikel 2 (ii) der gemeinsame französisch-italienische Teil zwischen den am nächsten gelegenen Anschlüssen an die historische Trasse beiderseits der Grenze in der Nähe von Saint Jean de Maurienne in Frankreich und Bussoleno/Bruzolo in Italien,

Artikel 3 Gemeinsamer französisch-italienischer Teil

(a) Der gemeinsame französisch-italienische Teil der neuen Schienentrasse Lyon-Turin besteht aus:

(i) einem Eisenbahntunnel mit zwei Röhren von etwa 52 km Länge einschließlich einer unterirdischen Not- und Diensthaltestelle in Modane, der auf französischem und auf italienischem Hoheitsgebiet unter den Alpen gebohrt wird,

(ii) in Italien Baumaßnahmen zum Anschluss des Basistunnels an die historische Trasse und die künftige neue Verbindung in der Nähe von Bussoleno/Bruzolo,

(iii) sowie allen dazu gehörigen Baumaßnahmen (Haltstellen, Elektrik,..), die für den Bahnbetrieb erforderlich sind und von denen die beiden Regierungen zu einem späteren Zeitpunkt beschließen, dass sie in den gemeinsamen französisch-italienischen Teil aufgenommen werden müssen.

(b) Diese Baumaßnahmen können in funktionalen Abschnitten realisiert werden.

So beinhaltet die Verpflichtung zum Bau des „gemeinsamen Teils“ nur den Basistunnel und die funktionalen Anlagen, aber die beiden Regierungen haben sich die Möglichkeit offen gelassen, andere Anlagen oder Baumaßnahmen in den Umfang aufzunehmen.

Von dieser Möglichkeit wird anlässlich der Unterzeichnung des Abkommens vom 30. Januar 2012 Gebrauch gemacht, was die Verpflichtung zum Bau des „gemeinsamen Teils“ nicht verändert, wohl aber maßgeblich dessen Beschaffenheit.

Das Abkommen vom 30. Januar 2012 sieht in Artikel 28 vor, dass die Bestimmungen des Abkommens die Klauseln der vorherigen Abkommen außer Kraft setzen, sofern sie mit ihnen im Widerspruch stehen.

Es ergibt sich aus dem Abkommen vom 30. Januar 2012, dass die Bestimmungen des ersten Artikels des Abkommens vom 29. Januar 2001 nicht geändert werden. Frankreich und Italien verpflichten sich also weiterhin, den gemeinsamen Teil des Lyon-Turin-Vorhabens zu bauen oder bauen zu lassen, zwecks Inbetriebnahme bei vollständiger Auslastung der bestehenden Infrastrukturen.

Jedoch wird der gemeinsame Teil in den Artikeln 2 und 4 neu definiert:

Artikel 2

– la partie commune franco-italienne, entre les environs de Montmélian, en France, et de Chiusa S. Michele, en Italie (ci-après « la partie commune franco-italienne »);

- der gemeinsame französisch-italienische Teil, zwischen der Umgebung von Montmélian in Frankreich und Chiusa S. Michele in Italien, (nachfolgend „der gemeinsame französisch-italienische Teil“ genannt);

Artikel 4

Article 4

Partie commune franco-italienne

La partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est composée, suivant le plan figurant en annexe I au présent Accord (cette annexe faisant partie intégrante du présent Accord) :

- a) En France, d'une section de 33 kilomètres environ franchissant le massif de Belledonne et comprenant les tunnels à double tube de Belledonne et du Glandon ;
- b) D'un tunnel à double tube de 57 kilomètres environ entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse-Bussoleno, en Italie, creusé dans les Alpes, sur les territoires français et italien et incluant trois sites de sécurité à La Praz, Modane et Clarea ;
- c) D'une section à l'air libre d'environ 3 kilomètres en territoire italien à Suse ;
- d) D'un tunnel à double tube d'environ 19,5 kilomètres situé sur le territoire italien entre Suse et Chiusa S. Michele ;
- e) En France et en Italie, des ouvrages de raccordement à la ligne historique ;
- f) Ainsi que des ouvrages annexes (gares, installations électriques, etc.) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les Parties conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne.

Ces ouvrages seront réalisés en plusieurs phases fonctionnelles.

Dans une première phase, objet du présent Accord, sera réalisée la section transfrontalière, incluant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse, ainsi que les raccordements aux lignes actuelles conformément au plan annexé.

En complément, Rete Ferroviaria Italiana (ci-après « RFI ») réalisera des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno.

La consistance des phases suivantes sera définie par les Parties dans le cadre d'accords ultérieurs.

Artikel 4

Gemeinsamer französisch-italienischer Teil

Der gemeinsame französisch-italienische Teil der neuen Schienenverbindung Lyon-Turin besteht gemäß dem Plan in Anhang I des vorliegenden Abkommens (der fester Bestandteil des vorliegenden Abkommens ist) aus:

a) in Frankreich aus einem etwa 33 Kilometer langen Abschnitt, der das Massiv von Belledonne quert, und die Doppel-Röhren-Tunnel von Belledonne und von Glandon umfasst;

b) einem etwa 57 Kilometer lange Doppel-Röhren-Tunnel zwischen Saint-Jean-de-Maurienne in Frankreich und Suse-Bussoleno in Italien, der in den Alpen auf französischem und italienischem Hoheitsgebiet gebohrt wird und drei Sicherheitshaltestellen in La Praz, Modane und Clarea umfasst;

c) einem im Freien liegenden, etwa 3 Kilometer langen Abschnitt auf italienischem Hoheitsgebiet in Suse;

d) einem etwa 19,5 Kilometer langen Doppel-Röhren-Tunnel auf italienischem Hoheitsgebiet zwischen Suse und Chiusa S. Michele;

e) in Frankreich und in Italien baulichen Anlagen zum Anschluss an die historische Trasse;

f) sowie dazu gehörigen Anlagen (Haltestellen, Elektrik etc.), die für den Schienenbetrieb erforderlich sind, sowie solche, über die die Parteien zu einem späteren Zeitpunkt vereinbaren, dass sie in diesen gemeinsamen französisch-italienischen Teil aufgenommen werden müssen;

Diese Baumaßnahmen werden in mehreren funktionalen Bauabschnitten realisiert.

In der ersten Phase, die Gegenstand des vorliegenden Abkommens ist, wird der grenzübergreifende Abschnitt einschließlich der Bahnhöfe in Saint-Jean-de-Maurienne und Suse sowie der Anschlüsse an die bestehenden Trassen gemäß des Plans im Anhang realisiert.

Ergänzend führt Rete Ferroviaria Italiana (nachfolgend „RFI“ genannt) Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität auf der bestehenden Trasse zwischen Avigliana und Bussoleno durch.

Der Inhalt der nachfolgenden Phasen wird von den Parteien im Rahmen späterer Abkommen festgelegt.

Die Verpflichtung Frankreichs ändert sich damit: mit fünf Kilometern Basistunnel zusätzlich und einem etwa 33 km langen Abschnitt mit Doppel-Röhren-Tunneln, der in Frankreich das Massiv von Belledonne bis nach Saint-Jean-de-Maurienne durchquert.

Die Realisierung der einzelnen Phasen unterliegt jeweils der Bedingung der Funktionalität.

Auch die Verpflichtung Italiens ändert sich dadurch mit 5 km Basistunnel zusätzlich und einem etwa 19,5 km langen Doppel-Röhren-Tunnelabschnitt. Italien verpflichtet sich außerdem zu einer Ertüchtigung der „historischen“ Trasse zwischen Avigliana und Bussoleno.

Es ist festzustellen, dass die Verpflichtung Frankreichs beim Bau des neuen „gemeinsamen Teils“ stärker erweitert wurde als die Italiens (33 km Doppel-Röhren-Tunnel gegenüber 19,5 km Doppel-Röhren-Tunnel und Modernisierung der bestehenden Trasse).

Die Finanzierung dieser Zusatzverpflichtungen wird in Artikel 16 desselben Abkommens geregelt:

Pour la première phase, concernant la réalisation de la section transfrontalière, les modalités de financement sont précisées à l'article 18 du présent Accord.
Pour les phases suivantes, chaque Partie finance, avec l'aide de l'Union européenne, les infrastructures situées sur son territoire.

Für die erste Phase, die die Realisierung des grenzübergreifenden Abschnitts betrifft, werden die Modalitäten für die Finanzierung in Artikel 18 des vorliegenden Abkommens festgelegt.

Für die nachfolgenden Phasen finanziert jede Partei mit Unterstützung der Europäischen Union die Infrastrukturen, die auf ihrem Hoheitsgebiet liegen.

Gemäß diesen Bestimmungen wird der grenzübergreifende Tunnel gemeinsam finanziert. Die 33 km langen Abschnitte im Fall Frankreichs bzw. 19,5 km für Italien gehen zulasten des jeweiligen Staats; die Staaten erhalten dabei die Unterstützung der Europäischen Union.

Der Minister für Infrastruktur erklärte am 12. Mai 2004 vor der Nationalversammlung, warum Frankreich gegenüber Italien eine höhere Verpflichtung für die Realisierung eingehe: <http://www.assemblee-nationale.fr/12/cr/2003-2004/20040215.asp>

Michel Bouvard: Sehr geehrter Herr Minister für Infrastruktur, Verkehr und Raumplanung, letzten Mittwoch wurde im Beisein des italienischen Premierministers und des Präsidenten des italienischen Ministerrats ein Memorandum zur Aufteilung der Finanzierung des Schienenverkehrsvorhabens Lyon-Turin unterzeichnet.

Ich möchte Sie bitten, uns den Inhalt dieses Abkommens zu erläutern und zu sagen, ob es ermöglicht, den Zeitplan einzuhalten, der Brüssel mitgeteilt wurde.

Können Sie uns weiterhin sagen, wie weit die Schaffung der Finanzierungsagentur für Infrastrukturen gediegen ist, deren Einrichtung am 18. Dezember letzten Jahres bei der Sitzung des interministeriellen Ausschusses für Raumplanung beschlossen wurde? Ich erinnere daran, dass die Agentur, die für die Einziehung der Dividenden der Autobahngesellschaften bestimmt ist - 7,5 Milliarden Euro von 2004 bis 2012 – dieses Vorhaben sowie 36 weitere Infrastrukturvorhaben finanzieren muss, die in unserem Land erwartet werden und die direkt oder indirekt zur Konjunkturbelebung beitragen können.

Gilles de Robien, Minister für Infrastruktur, Verkehr, Raumplanung, Tourismus und Meeresangelegenheiten: Sehr geehrter Herr Abgeordneter, ich bestätige, dass ich in

der letzten Woche im Beisein des Premierministers und Herrn Berlusconi mit Pietro Lunardi, dem italienischen Verkehrsminister, das Finanzierungsabkommen für die Verbindung Lyon-Turin unterzeichnet habe.

Dieses große Ereignis beendete eine hitzige Diskussion, die mindestens sieben Sitzungen erfordert hat. **Die Diskussion begann zunächst auf Basis von 65% für Frankreich und 35% für Italien und endete mit einer 50-50-Verteilung. Diese unterscheidet sich je nach Abschnitt, denn zwei Abschnitte sind national, zwei international und einer – der große Tunnel, wie sie wissen – ist ein gemeinsamer Teil.**

Es handelt sich um ein Vorhaben von 13 Milliarden Euro. Ich füge hinzu, dass wir zwei Bedingungen für die Realisierung des Vorhabens gestellt haben. Erstens muss sich der Beitrag Europas auf mindestens 20% der Gesamtsumme belaufen, also 2,6 Milliarden. Zweitens muss dieses Vorhaben eine Alternative zur Straße sein und eine echte Verlagerung auf die Schiene bedeuten.

Was die Finanzierung betrifft, sind wir glaubwürdig. Die Agentur zur Einziehung der Dividenden der Autobahngesellschaften, deren Gründung im Dezember letzten Jahres bei der Sitzung des CIADT (Interministerieller Ausschuss für Raumplanung und -entwicklung) beschlossen wurde und die 2004 eingerichtet wird, ermöglicht uns nicht nur, 2005 die ersten Arbeiten an der Verbindung Lyon-Turin auszuführen, die in jedem Fall vor 2010 erfolgen müssen, um europäische Mittel in Anspruch nehmen zu können, sondern auch alle anderen Infrastrukturvorhaben, die unter Vorsitz des Premierministers am 18. Dezember 2003 beschlossen wurden.

Der Infrastrukturminister bestätigt, dass die Verpflichtung Frankreichs zum Bau von 33 km als Gegenleistung für eine paritätische Finanzierung des Gesamtvorhabens zu sehen ist.

Die Verpflichtung Frankreichs, die einzelnen Phasen des gemeinsamen Teils zu bauen oder bauen zu lassen, ist also im Sinne einer paritätischen Finanzierung eines jeden der beiden Staaten zu werten.

2/ Die Finanzierung.

Die Staatsverträge müssen ebenfalls bezüglich der Bestimmungen analysiert werden, die die Finanzierungsmodalitäten betreffen:

- Kostenverteilung zwischen den Parteien
- Verfügbarkeit der Finanzierungen und die Auswirkungen des italienischen Gesetzes über sogenannte nicht funktionale Baulose
- Finanzhilfen der Europäischen Union
- Folgen einer Überschreitung des Budgets
- Finanzielle Risiken für Frankreich.

Es muss daran erinnert werden, dass die öffentliche Untersuchung zu den französischen Zugängen zum grenzübergreifenden Basistunnel, die vom 16. Januar bis 19. März 2012 lief und zur Feststellung des öffentlichen Nutzens im Erlass vom 23. August 2013 geführt hat, nur einen Tunnel mit einer Röhre für den Abschnitt Belledonne-Glandon vorsieht. Somit hat sich die französische Regierung zum Bau eines Doppel-Röhren-Tunnels verpflichtet, und das Parlament ebenfalls, ohne dass die Bevölkerung im Rahmen einer öffentlichen Untersuchung angehört wurde.

2.a/ Aufteilung der Kosten zwischen den beiden Ländern.

Die Kostenaufteilung wird in Artikel 18 des Abkommens vom 30. Januar 2012 geregelt. Das Abkommen betrifft die Bestimmungen des Abkommens vom 3. Dezember 2004, das die Grundsätze aufgreift, die im Memorandum vom 5. Mai 2004 festgelegt werden:

Article 18

*Financement du Promoteur public
et de la réalisation de la section transfrontalière*

Déduction faite de la contribution de l'Union européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires, pour les coûts de la première phase, la clef de répartition retenue s'établit à 42,1 % pour la Partie française et à 57,9 % pour la Partie italienne, dans la limite du coût estimé au stade du projet, certifié par un tiers extérieur. Au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie italienne.

Artikel 18

Finanzierung des öffentlichen Bauträgers und der Realisierung des grenzübergreifenden Abschnitts

Abzüglich des Beitrags der Europäischen Union und des Teils, der durch die von den EVU gezahlten Trassengebühren finanziert wird, beläuft sich der gewählte Verteilungsschlüssel für die in der ersten Phase entstehenden Kosten auf 42,1% für den französischen Teil und 57,9% für den italienischen Teil, im Rahmen der zum gegenwärtigen Stand des Vorhabens geschätzten Kosten, die von einem externen Dritten zertifiziert werden. Über die zertifizierten Kosten hinaus werden Kosten zu gleichen Teilen von der französischen und der italienischen Partei getragen.

Dabei ist festzustellen, dass der Basistunnel über eine Länge von 45 km auf französischem und über 12,5 km auf italienischem Hoheitsgebiet gebaut wird. Außer der Finanzierung der Europäischen Union bezahlt Italien für jeden Kilometer auf italienischem Hoheitsgebiet einen deutlich höheren Preis als Frankreich für jeden Kilometer auf französischem Hoheitsgebiet.

Die Gegenleistung für diese Unverhältnismäßigkeit bei der Finanzierung des Basistunnels (erste Phase des gemeinsamen Teils) besteht in der Verpflichtung Frankreichs gegenüber Italiens, auf seine Kosten die 33 km langen Doppel-Röhren-Tunnel von Belledonne und Glandon zu bauen, die zum Basistunnel führen.

Italien kann die Parität der Verpflichtungen somit einfordern, indem es die Realisierung der Doppel-Röhren-Tunnel über eine Länge von 33 km verlangt oder bei Nichterfüllung seinen Beitrag zur Finanzierung des grenzübergreifenden Tunnels mindert und ggf. mit einer Besserungsklausel bei späterer Realisierung dieses Abschnitts durch Frankreich anpasst.

Unter Anwendung der verschiedenen einschlägigen Bestimmungen des Memorandums vom 5. Mai 2004, der Abkommen vom 3. Dezember 2004 und 30. Januar 2012 und auf Grundlage der vorläufigen, von TELT angekündigten Kosten in Höhe von 8,6 Milliarden Euro ergibt sich folgende Aufteilung zwischen den beiden Staaten:

Kostenverteilung des gesamten grenzübergreifenden Basistunnels und per km Doppel-Röhre				
	Frankreich 42,1%/45km	Italien 57,9%/12,5km	EUROPA 40%	TOTAL
Ganzer Tunnel	2.172.360.000 €	2.987.640.000 €	3.440.000.000 €	8.600.000.000 €
Kosten pro km	48.274.666,67 €	239.011.200,0 €	60.350.877,19 €	

Die Finanzierungskosten für Italien sind für den gesamten Basistunnel um etwa 800 Millionen Euro höher und in Kilometern im Verhältnis zur Fläche des Hoheitsgebiets gerechnet fünfmal höher als für Frankreich.

Eine Aufteilung der Kosten auf Grundlage der auf dem Hoheitsgebiet des jeweiligen Lands gebauten Kilometer würde zu folgender Aufteilung führen:

Kosten des Basistunnels per km Doppel-Röhren-Tunnel, anteilig nach km/Land aufgeteilt				
	Frankreich 45km/57,5km	Italien 12,5km/57,5km	EUROPA 40%	TOTAL
Ganzer Tunnel	4.038.260.870 €	1.121.739.130 €	3.440.000.000 €	8.600.000.000 €
Kosten pro km	89.739.130 €	89.739.130 €	60.350.877,19 €	

Eine solche Aufteilung würde den französischen Finanzierungsanteil um etwa 1,8 Milliarden Euro erhöhen.

Eine identische Aufteilung der Kosten für den Basistunnel auf die beiden Länder, unter Annahme des gleichen Diensts ohne Berücksichtigung der km auf jedem der Hoheitsgebiete, würde eine Finanzierung von über 2,5 Milliarden für jede Partei mit einer Erhöhung für Frankreich in der Größenordnung von 400 Millionen Euro bedeuten.

Diese Analyse muss vor jeder Entscheidung über die Einleitung der endgültigen Arbeiten, die als Erfüllung der Verpflichtung mit allen Folgen ausgelegt würde, einschließlich der, die die Gegenleistungen betreffen, berücksichtigt werden.

Es sei daran erinnert, dass das Dossier der öffentlichen Untersuchung zum Basistunnel von 2006 die gleichzeitige Realisierung und Inbetriebnahme der französischen Zugänge und des grenzübergreifenden Tunnels vorsieht. Dieses entscheidende Element muss heute in den Kontext der Schlussfolgerungen des Conseil d'Orientation pour les Infrastructures (Rat zur Ausrichtung von Infrastrukturen) gestellt werden, die der Verkehrsministerin am 1. Februar 2018 übergeben wurden. Darin erklärt der Rat: „*Er ist der Ansicht, dass der **Nachweis der Dringlichkeit** dieser Baumaßnahmen, deren sozioökonomische Eigenschaften in diesem Stadium eindeutig ungünstig erscheinen, **nicht erbracht wurde**“ und „*Es erscheint wenig wahrscheinlich, dass **früher als in zehn Jahren Veranlassung besteht, die Studien für diese Baumaßnahmen zu verfolgen, die im günstigsten Fall nach 2038 eingeleitet werden.***“*

Der Satz im Regierungsvertrag zwischen den italienischen Parteien M5S und Lega, die sich verpflichten, „*das Vorhaben in Anwendung des Abkommens zwischen Italien und Frankreich neu zu erörtern*“ erlangt hier seine ganze Bedeutung, vor allem bezüglich der Neuausrichtung der Finanzierung durch die beiden Staaten unter Berücksichtigung der effektiven Realisierungen des Vorhabens.

2.b/ Verfügbarkeit der Finanzierungen vor Einleitung der endgültigen Baumaßnahmen.

Das Abkommen vom 30. Januar 2012 legt genau die finanziellen Bedingungen fest, die der Einleitung der endgültigen Baumaßnahmen vorausgehen:

<p>Article 16</p> <p><i>Principes</i></p> <p>Le présent titre a pour but de préciser les modalités de financement entre les Parties des prestations réalisées pendant la construction des ouvrages définitifs de la partie commune franco-italienne.</p> <p>La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale. Les Parties solliciteront l'Union européenne pour obtenir une subvention au taux maximum possible pour ces réalisations.</p> <p>Par ailleurs, les Parties souhaitent que les principes de tarification de la ligne ferroviaire entre Lyon et Turin tiennent compte, sur chaque section, de l'utilité retirée de leur réalisation par les entreprises ferroviaires et permettent ainsi à la fois d'augmenter l'utilité de l'ouvrage pour les deux Etats, mais également d'augmenter la capacité d'autofinancement des différents ouvrages.</p> <p>Pour la première phase, concernant la réalisation de la section transfrontalière, les modalités de financement sont précisées à l'article 18 du présent Accord.</p> <p>Pour les phases suivantes, chaque Partie finance, avec l'aide de l'Union européenne, les infrastructures situées sur son territoire.</p>
--

Artikel 16 Grundsätze

Der vorliegende Titel hat zum Ziel, die Finanzierungsmodalitäten zwischen den Parteien für die während des Baus der **endgültigen Bauwerke des gemeinsamen französisch-italienischen Teils** realisierten Leistungen zu regeln.

Die Verfügbarkeit der Finanzierung wird eine Vorbedingung für den Start der Arbeiten der verschiedenen Phasen des gemeinsamen französisch-italienischen Teils des internationalen Abschnitts sein. Die Parteien werden bei der Europäischen Union eine Subvention zum höchstmöglichen Fördersatz für diese Realisierungen beantragen.

Des Weiteren wünschen die Parteien, dass die Gebührengsätze für die Schienentrasse zwischen Lyon und Turin auf jedem Abschnitt den Nutzen berücksichtigen, den die Eisenbahnunternehmen aus ihren Realisierungen ziehen und es gleichzeitig ermöglichen, den Nutzen der Infrastrukturen für die beiden Staaten, aber auch die Fähigkeit der Eigenfinanzierung der verschiedenen Infrastrukturen zu erhöhen.

Für die erste Phase bezüglich der Realisierung des grenzübergreifenden Abschnitts werden die Modalitäten der Finanzierung in Artikel 18 des vorliegenden Abkommens festgelegt.

Für die anschließenden Phasen finanziert jede Partei mit Hilfe der Europäischen Union die Infrastrukturen, die auf ihrem Hoheitsgebiet liegen.

Der Basistunnel ist an sich eine funktionale Phase, die als „erste Phase“ definiert wird.

Artikel 4 des Abkommens vom 30. Januar 2012 definiert das Kriterium der Funktionalität für die Realisierung jeder Phase und sieht vor:

<p>Ces ouvrages seront réalisés en plusieurs phases fonctionnelles.</p> <p>Dans une première phase, objet du présent Accord, sera réalisée la section transfrontalière, incluant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse, ainsi que les raccordements aux lignes actuelles conformément au plan annexé.</p>

Diese Bauten werden in mehreren funktionalen Phasen realisiert.

In einer ersten Phase, die Gegenstand des vorliegenden Abkommens ist, wird der grenzübergreifende Abschnitt realisiert, einschließlich der Bahnhöfe von Saint-Jean-de-Maurienne und Suse, sowie die Anbindungen an die aktuellen Trassen gemäß des beigefügten Plans.

Die Bestimmungen der Artikel 4 und 16 des Abkommens vom 30. Januar 2012 gestatten in Kombination nicht, endgültige Baumaßnahmen einer funktionalen Phase ohne vorherige Verfügbarkeit der Finanzierung einzuleiten.

In anderen Worten muss die Verpflichtungsgenehmigung für die gesamte Finanzierung der funktionalen Phase vor Einleitung der endgültigen Baumaßnahmen vorliegen.

Um dieses „Hindernis“ zu umgehen, scheint Italien ein System schaffen zu wollen, das sich aus einem Gesetz über sogenannte „nicht funktionale Baulose“ ableitet.

Dies ergibt sich aus der „Abschlussklärung des französisch-italienischen Gipfels vom 27. September 2017“:

1. Le Projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin

La France et l'Italie confirment l'importance stratégique de la section transfrontalière de la ligne ferroviaire Lyon-Turin, qui fait partie des réseaux trans-européens de transport et dont la réalisation repose sur des accords internationaux. Les deux Etats soulignent que les travaux préliminaires sont désormais en voie d'achèvement et que le lancement des travaux ultérieurs, notamment pour la réalisation du tunnel de base est en préparation.

Sa dimension stratégique pour la France, l'Italie et l'Europe, en tant que composante fondamentale du corridor méditerranéen des réseaux trans-européens, et notamment les engagements internationaux pris, constitueront un critère important dans la réflexion que la France mènera à l'égard de l'ensemble de ses grands projets d'infrastructure, et dans les décisions qui seront prises par la France au plus tard au 1^{er} trimestre 2018, en pleine association avec le Gouvernement italien et la Commission européenne.

Dans ce cadre, les deux États conviennent de mettre en place un groupe de travail entre les deux Ministères, en lien avec le coordinateur européen pour le corridor Méditerranée, avec l'objectif de faire conjointement des propositions concrètes d'ici la fin de l'année, en examinant (i) les montages envisagés côté français et (ii) les conséquences de l'application de la loi italienne dite « des lots constructifs » à la section transfrontalière, dans la perspective de la réalisation du projet.

1. Vorhaben der Schienenverbindung Lyon-Turin

Frankreich und Italien bestätigen die strategische Bedeutung des grenzübergreifenden Abschnitts der Schienenverbindung Lyon-Turin, die Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze ist und deren Realisierung auf internationalen Übereinkommen basiert. Die beiden Staaten betonen, dass sich die Vorarbeiten bereits auf dem Weg zur Vollendung und die anschließenden Baumaßnahmen, insbesondere zur Realisierung des Basistunnels, in Vorbereitung befinden.

Seine strategische Dimension für Frankreich, Italien und Europa als wesentlichem Bestandteil des Mittelmeer-Korridors der transeuropäischen Netze und vor allem die eingegangenen internationalen Verpflichtungen werden ein wichtiges Kriterium in den Überlegungen sein, die Frankreich zu allen seinen großen Infrastrukturvorhaben durchführen wird, sowie auch in den Entscheidungen, die spätestens im ersten Quartal 2018 in enger Absprache mit der italienischen Regierung und der europäischen Kommission getroffen werden.

In diesem Rahmen vereinbaren die beiden Staaten, eine Arbeitsgruppe zwischen den beiden Ministerien zu gründen, in Verbindung mit dem europäischen Koordinator für den Mittelmeer-Korridor, um bis Ende des Jahres konkrete Vorschläge zu unterbreiten; untersucht werden sollen dabei, die (i) baulichen Anlagen auf französischer Seite und (ii) die Folgen der Anwendung des italienischen Gesetzes zu den „konstruktiven Baulosen“ auf den grenzübergreifenden Abschnitt im Hinblick auf die Realisierung des Vorhabens.

Dies ergibt sich auch aus den Überlegungen, die der Vorsitz des italienischen Ministerrats veröffentlicht hat:

Articolazione dei Lotti Costruttivi

Primo Lotto Costruttivo (Lotto 1) Tunnel di base

Il primo Lotto costruttivo (Lotto 1), non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali

Secondo Lotto Costruttivo (Lotto 2) Opere all'aperto Francia

Il secondo Lotto costruttivo, non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede l'attuazione dei seguenti interventi relativi all'esecuzione dei lavori all'aperto sul versante

Terzo Lotto Costruttivo (Lotto 3) Tunnel di base (Completamento)

Il terzo Lotto costruttivo (Lotto 3), non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede il completamento delle opere civili del tunnel di base in Francia ed in Italia (secondo quanto rappresentato nella precedente Tabella 4), e precisamente:

Quarto Lotto Costruttivo (Lotto 4) Opere all'aperto Italia

Il quarto Lotto costruttivo, non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede l'attuazione degli interventi di seguito elencati, relativi alla esecuzione dei lavori all'aperto in Italia.

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/PDF/CIPE/Allegato_1_delibera_CIPE_67.pdf

Die Umgehung dieser Bestimmungen wird auch in Frankreich anerkannt, und zwar von einer Persönlichkeit, die (auf nationaler Ebene und im Departement) von Anfang an stark an dem Dossier Lyon-Turin beteiligt war. In einer Gegendarstellung, die im Rahmen des Presserechts an ein Regionalblatt gerichtet war, erschien folgender Text: „*Die Baumaßnahmen von Saint-Martin sind durchaus endgültige Baumaßnahmen, die in die Erkundungsphase verlagert wurden, um deren schnellstmögliche Ausführung und somit eine 50-prozentige Finanzierung dieser Arbeiten durch die Europäische Union zu ermöglichen.*“:

Diese eindeutige Formulierung, die in Form einer Gegendarstellung vorgebracht wird, zeigt eine Bereitschaft, endgültige Baumaßnahmen unter Missachtung der strengen Bestimmungen der Artikel 4 und 16 des Abkommens vom 30. Januar 2012 einzuleiten und möglicherweise betrügerisch gegen die Finanzierungsregeln der Europäischen Union zu verstoßen.

Diese Organisation hat zum offensichtlichen Ziel, unter Missachtung der Beauftragungsregeln bei öffentlichen Finanzierungen die Bedingungen der Unumkehrbarkeit der eröffneten Baustellen zu schaffen, wie auch der Bericht des Rechnungshofs von Oktober 2014 feststellt.

In diesem Kontext entspricht der Satz aus dem Regierungsvertrag zwischen den beiden italienischen Parteien der französischen Stellungnahme zur „Pause“ und spricht für eine aufmerksame Lektüre der Bestimmungen und der jeweiligen Verpflichtungen Frankreichs und Italiens.

Für Frankreich besteht das Risiko einer beträchtlichen Erhöhung der Kosten, sollte Italien Einspruch beim Schiedsgericht einlegen und das Gericht wegen Missachtung der im Memorandum vom 5. Mai 2004 genannten Begründungen und unter Berücksichtigung der Verteilung der Kilometer auf die Hoheitsgebiete der beiden Staaten zu einer neuen Kostenaufteilung gelangen.

2.c/ Die Unterstützung der Europäischen Union.

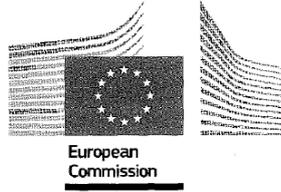
Es wird gemeinhin anerkannt, dass die Europäische Union 50% der Arbeiten für Studien und Erkundung und 40% der endgültigen Baumaßnahmen des Vorhabens finanziert.

Es empfiehlt sich, die Verpflichtungen der Europäischen Union zu klären, auch wenn – wie es die Verkehrsministerin vor dem Senat sagte – man von ihr eine gewisse Flexibilität in der Anwendung der Regeln für die Gewährung der Subventionen erwarten kann.

Um die europäischen Rechtsvorschriften zu erfassen, sollte die oberste Regel betont werden: „Either you use it, or you loose it“ (Ungenutzte Subventionen werden wieder entzogen), an die Verkehrskommissarin Violeta Bulc in ihrem Schreiben vom 17. Januar 2018 an einige Europaabgeordnete erinnerte.

Es ist die Anwendung dieser Regel, die zur Kürzung der Subvention von 671.800.000 €, die durch Entscheidung C(2008) 7733 vom 5. Dezember 2008 gewährt wurde, auf 395.282.150 € durch Entscheidung C(2013) 1376 vom 5. März 2013 führte, d.h. ein Verlust europäischer Fördermittel von fast 276 Millionen Euro.

In ihrem Schreiben bestätigt Violeta Bulc außerdem, dass bis zum heutigen Tag noch keine Finanzierung der Europäischen Union nach dem 31. Dezember 2019 vorliegt.



Brussels, 17.01.2018
JF/ Ares(2018)

VIOLETA BULC

Member of the European Commission

Mr Marco VALLI
Member of the European Parliament

Mrs Daniela AIUTO
Member of the European Parliament

Mrs Tiziana BEGHIN
Member of the European Parliament

Mrs Eleonora EVI
Member of the European Parliament

European Parliament – ASP07H241
60, Rue Wiertz
1047 Brussels

Honourable Members,

Thank you for your letter dated 22 November 2017 concerning the cross-border section of the new railway link Lyon-Turin.

The EU co-funding of the Lyon-Turin project has been agreed and is secured for the period 2016-2019. As is the case with all CEF funding only activities actually carried out within this period are eligible to be co-financed. The Commission services are in regular contact with the beneficiaries and the project promoter in order to assess the progress of the project including the absorption of EU funds allocated in accordance with the respective grant agreement. In 2018 the Commission services will carry out a review of the various projects in order to assess whether funds previously allocated will actually be used, studying carefully project by project all actions and milestones and the possible use within this MFF period, leading to an optimal use of the CEF instrument. As you know, it may ultimately lead to a reallocation to other projects pursuant to the "use-it-or-lose-it" principle.

Rue de la Loi/Wetstraat 200
B - 1049 Brussels - Tel.: +32-2-295 56 25
E-Mail: violeta.bulc@ec.europa.eu

Und schließlich hatte der vorherige Europäische Verkehrskommissar Sim Kallas in einem Interview mit der französischen Presseagentur AFP im Dezember 2012 die Bedingungen für die Gewährung europäischer Subventionen an Frankreich und Italien für das Vorhaben Lyon-Turin erklärt: <https://www.20minutes.fr/economie/1057725-20121204-mise-garde-bruxelles-financement-lgv-lyon-turin>

Es könnte eine Ko-Finanzierung von 40% aus dem europäischen Haushalt geben, aber das hängt von einer starken Unterstützung der französischen und italienischen Staats- und Regierungschefs für die „+Fazilität Connecting Europe+“ ab.

Man könnte eine Verbindung zwischen dieser Anforderung und der Flexibilität bei der Bewertung der europäischen Regel in der Entscheidung vom 5. März 2013, drei Monate nach dieser Erklärung, sehen.

Die Verfügbarkeit der Finanzierung vor Einleitung der endgültigen Baumaßnahmen muss im Hinblick auf die Verfügbarkeit der europäischen Finanzierung bewertet werden.

Gleichzeitig wirft die verhaltene Begeisterung der am 1. Juni 2018 ernannten Regierung für eine höhere Beteiligung am europäischen Haushalt Fragen zur künftigen Finanzierbarkeit auf.

Angesichts der verschiedenen öffentlichen Verlautbarungen kann man schlussfolgern, dass die europäische Finanzierung über die erhoffte Subventionierung in Höhe von 40% nicht für die gesamte funktionale Phase gegeben ist, die der grenzübergreifende Basistunnel darstellt.

Und schließlich ist die Frage der europäischen Finanzierung noch vor dem Hintergrund des „BREXIT“ zu beleuchten, der zur Folge hat, dass der europäische Haushalt einen Nettozahler verliert.

In ihrer Gesamtheit rechtfertigen diese Elemente die Verpflichtung, „das Vorhaben in Anwendung der Abkommen zwischen Italien und Frankreich vollständig neu zu erörtern“.

2.d/ Die Folgen einer Überschreitung des in den zertifizierten Kosten genannten Budgets.

Die Folgen einer Budgetüberschreitung sind in Artikel 18 des Abkommens vom 30. Januar 2012 geregelt.

Die finanzielle Aufteilung der Budgetüberschreitungen muss im Hinblick auf die im gleichen Artikel genannten zertifizierten Kosten bewertet werden:

6 septembre 2014	JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	Texte 2 sur 133
Article 18		
<i>Financement du Promoteur public et de la réalisation de la section transfrontalière</i>		
<p>Déduction faite de la contribution de l'Union européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires, pour les coûts de la première phase, la clef de répartition retenue s'établit à 42,1 % pour la Partie française et à 57,9 % pour la Partie italienne, dans la limite du coût estimé au stade du projet, certifié par un tiers extérieur. Au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie italienne.</p>		
<p>Par exception, les acquisitions foncières, les déviations de réseaux et les mesures d'accompagnement sont prises en charge par chacune des Parties sur son territoire.</p>		
<p>Dans la limite de l'estimation des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno réalisée par LTF dans son étude de phasage de la partie commune franco-italienne, soit 81 M€, le financement de ces travaux est assuré dans le cadre global du financement de la première phase. Les surcoûts éventuels sont pris en charge en totalité par la Partie italienne.</p>		

6. September 2014

AMTSBLATT DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK

Text 2 von 133

Artikel 18

*Finanzierung des öffentlichen Bauträgers
und der Realisierung des grenzübergreifenden Abschnitts*

Abzüglich des Beitrags der Europäischen Union und des Teils, der durch die von den EVU gezahlten Trassengebühren finanziert wird, beläuft sich der gewählte Verteilungsschlüssel für die in der ersten Phase entstehenden Kosten auf 42,1% für den französischen Teil und 57,9% für den italienischen Teil, im Rahmen der zum gegenwärtigen Stand des Vorhabens geschätzten Kosten, die von einem externen Dritten zertifiziert werden.

Über die zertifizierten Kosten hinaus werden die Kosten zu gleichen Teilen zwischen der französischen und der italienischen Partei aufgeteilt.

Abweichend davon werden der Erwerb von Grundstücken, Netzumleitungen und Flankierungsmaßnahmen von jeder der beiden Parteien auf ihrem Hoheitsgebiet getragen.

Innerhalb der Grenzen der Kostenschätzung für die Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität auf der historischen Trasse zwischen Avigliana und Bussoleno, die LTF in seiner Studie zur Phaseneinteilung des gemeinsamen französisch-italienischen Teils realisiert hat, d.h. 81 Mio. €, ist die Finanzierung dieser Arbeiten im Rahmen der Gesamtfinanzierung der ersten Phase gesichert. Mögliche Mehrkosten werden vollständig von der italienischen Partei übernommen.

Die Überschreitungen werden zu gleichen Teilen zwischen den Ländern aufgeteilt.

Aus diesem Grund hatte Premierminister Jean Marc Ayrault in seinem Schreiben vom 8. Oktober 2012 die Notwendigkeit betont, „*dass die Kosten so streng wie möglich zertifiziert werden, und zwar unabhängig, wie es das französisch-italienische Memorandum von 2003 vorsieht, vor der Realisierung des Bauwerks.*“

Der Premierminister hat demnach entschieden, dass die Zertifizierungsbedingungen nach Artikel 18 streng und unabhängig bewertet werden müssen.

Was die Unabhängigkeit der Zertifizierung betrifft, kann man heute davon ausgehen, dass der französisch-italienische Staatsvertrag und die Verpflichtung der Regierung nicht eingehalten wurden. Die für die Zertifizierung zuständige Drittpartei, die Firma TRACTEBEL, die eine Tochterfirma von ENGIE ist, gehört seit 2002 zu den Subunternehmern von Lyon-Turin Ferroviaire, sodass die Unabhängigkeit zur Zertifizierung der Kosten nicht haltbar ist. Die Rolle von TRACTEBEL als Subunternehmer für den Zeitraum 2002 bis 2006 und 2009 bis 2013 ist durch die Veröffentlichung dieser Information auf der Webseite von TRACTEBEL und der Muttergesellschaft GDF Suez (inzwischen ENGIE) belegt.

Die zweite Gesellschaft, die mit TRACTEBEL bei der Zertifizierung zusammenhängt, war die Firma TUC Rail, deren Präsident gleichzeitig Verwaltungsratsmitglied bei Réseau Ferré de France (RFF) (inzwischen SNCF Réseau) war. RFF hielt 50% der Anteile an Lyon-Turin Ferroviaire, sodass man ihr ebenfalls unmöglich die vom Premierminister verbriefte Unabhängigkeit zusprechen kann.

Die Verpflichtung des Premierministers war seine Antwort auf eine konkrete Forderung des Rechnungshofs in seiner Anordnung vom 1. August 2012 zum Thema der in Artikel 18 vorgesehenen Zertifizierung der Kosten in folgenden Worten:

4/8

Il précise également qu'« au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la partie française et la partie italienne ».

Il conviendra de veiller à ce que cette indispensable certification soit réalisée par des experts n'ayant pas eu à travailler sur le dossier et n'ayant pas de conflit d'intérêt au regard des suites du projet.

Er besagt weiter, dass „über die zertifizierten Kosten hinaus die Kosten zu gleichen Teilen zwischen der französischen und der italienischen Partei aufgeteilt werden“.

Es ist darauf zu achten, dass diese unerlässliche Zertifizierung durch Experten erfolgt, die nicht an diesem Dossier gearbeitet und keinen Interessenskonflikt im Hinblick auf die Fortsetzung des Vorhabens haben.

Die Fakten zeigen, dass bei der Auftragsvergabe die Eigenschaft der Unabhängigkeit, die Gegenstand einer Verpflichtung des Premierministers und Empfehlung des Rechnungshofs ist, nicht erfüllt wurde.

Das Gleiche gilt für die Kosten-Nutzen-Analyse, die auf Anfrage von Lyon-Turin Ferroviaire durch Oliviero Bacceli von der Mailänder Università Bocconi erstellt wurde, der später in den Verwaltungsrat von TELT berufen wurde.

Die vollständige Neuerörterung des Vorhabens Lyon-Turin könnte auch die Bestimmungen des Staatsvertrags zur Zertifizierung der Kosten durch eine unabhängige Stelle umfassen.

Der Risiko einer finanziellen Beteiligung ist möglich, wenn die Kosten mit Mindestbeträgen veranschlagt oder die geologischen Unwägbarkeiten unterbewertet wurden, wie dies beim Zugangsstollen von Saint-Martin-de-la-Porte vom Beginn seiner Bohrung an mehrfach der Fall war und auch heute noch mit einer Tunnelbohrmaschine ist, die ungeplante Stillstände hatte und Reparaturen brauchte, für die sie mehrere Monate lang abgestellt werden musste.

Die nachweislichen Kosten des Sankt-Gotthard-Basistunnels in der Schweiz, der eine ähnliche Länge hat und durch ein Bergmassiv desselben geologischen Typs führt, sind höher als die von den Bauträgern des Vorhabens Lyon-Turin genannten. Daher muss die Fähigkeit der Firma TELT hinterfragt werden, ein Budget einzuhalten, ohne dass sich die Staaten gezwungen sehen, die ursprünglich vorgesehenen Finanzierungen aufzustocken.

Diese Hypothese lässt sich angesichts des Budgets von 371 Millionen Euro für Studien und Erkundungen rechtfertigen, das dem Parlament im Februar 2002 zur Ratifizierung des Abkommens vom 29. Januar 2001 vorgelegt wurde. Die Erkundungsmaßnahmen wurden bereits mit über einer Milliarde Euro verbucht, d.h. fast dem dreifachen Betrag.

In der Annahme, dass sich die Kosten für die Realisierung des Basistunnelvorhabens nur auf 10 Milliarden Euro anstatt der angekündigten 8,6 Milliarden Euro belaufen, würde sich für Frankreich bereits eine zusätzliche finanzielle Beteiligung von 700 Millionen Euro ergeben.

2.e/ Die von Frankreich eingegangenen finanziellen Risiken.

Zusammenfassend sieht sich Frankreich zweierlei finanziellen Risiken ausgesetzt:

- Schiedsgerichtliche Entscheidungen, die Artikel 12 des Abkommens vom 29. Januar 2001 und Artikel 27 des Abkommens vom 30. Januar 2012 vorsehen, insbesondere was die Neuausrichtung der Finanzierungen durch die beiden Länder bei fehlender Realisierung der 33 km langen Doppel-Röhren-Tunnel in Belledonne und Glandon betrifft;
- Mehrkosten für die Realisierung der Infrastruktur, die die zertifizierten Kosten übersteigen.

Das Risiko einer französischen Mehrbeteiligung kann bei einer ausbleibenden Realisierung der Tunnel in Belledonne und Glandon auf 1,2 Milliarden Euro und auf eine Überschreitung der zertifizierten Kosten in Höhe von 8,3 Milliarden Euro bei realen Kosten für den Basistunnel von 10 Milliarden Euro geschätzt werden.

3/ Die Prognosen.

Die ersten Prognosen für das Vorhaben Lyon-Turin wurden dem interministeriellen Ausschuss am 14. Mai 1991 durch Louis Besson vorgestellt, dem Initiator des Vorhabens, das die Stadt Chambéry anbinden soll, wo er Bürgermeister war.

Entgegen der gängigen Meinung beinhaltet das Vorhaben bereits 1991 eine Güterverkehrs-Dimension:

. Liaison Transalpine (Lyon - Turin), reliant l'Italie à la France et permettant des liaisons rapides avec la Grande-Bretagne (via le tunnel sous la Manche) et la Belgique, au nord, avec l'Espagne et le Portugal, au sud. Grâce à un nouveau tunnel de base d'environ 54 km sous le Mont Cenis cette liaison permet non seulement d'assurer la connexion des réseaux à grande vitesse français et italien, mais également de créer un nouvel itinéraire performant pour le trafic marchandises. La liaison Chambéry-Genève s'y rattache afin de permettre notamment des relations améliorées pour la Savoie et la Haute-Savoie tant avec l'Italie et la Suisse que vers la Côte Méditerranéenne. Les connexions internationales nécessiteront des accords avec les pays limitrophes.

Sous les hypothèses des études du présent schéma, ce projet comporte environ 188 km de lignes nouvelles auxquelles s'ajoutent 73 km pour Chambéry-Genève.

Die transalpine Trasse (Lyon – Turin), die Italien und Frankreich verbindet und schnelle Verbindungen nach Großbritannien (über den Eurotunnel) und Belgien im Norden sowie Spanien und Portugal im Süden möglich macht. Dank eines neuen, etwa 54 km langen Basistunnels unter dem Mont Celis ermöglicht diese Trasse nicht nur die Verbindung der französischen und italienischen Hochgeschwindigkeitsnetze, sondern auch die Schaffung einer neuen leistungsstarken Güterverkehrsrouten. Die Trasse Chambéry-Genf wird daran angebunden, um so bessere Verbindungen für Savoyen und Hochsavoyen nach Italien und in die Schweiz sowie zum Mittelmeer zu ermöglichen. Die internationalen Verbindungen erfordern Abkommen mit den Nachbarländern. Mit den Annahmen, die für die Studien des vorliegenden Plans getroffen wurden, umfasst dieses Vorhaben etwa 188 km neue Trassen, zu denen noch 73 km für die Anbindung von Chambéry-Genf kommen.

Die Fahrgastprognose ist hingegen übermäßig optimistisch:

PREVISIONS DE TRAFICS				
PROJETS	MILLIONS DE VOYAGEURS			
	AVANT	APRES	ACCROISSEMENT	%
TGV Aquitaine	14,7	20,1	+ 5,4	+ 37%
TGV Auvergne	2,9	3,9	+ 1,0	+ 37%
TGV Bretagne	9,1	12,2	+ 3,1	+ 34%
TGV Est	8,4	14,5	+ 6,1	+ 73%
TGV Grand-Sud	3,7	5,3	+ 1,6	+ 42%
Interconnexion Sud	12,6	13,4	+ 0,8	+ 7 %
Liaison Transalpine	11,4	19,1	+ 7,7	+ 68%

Im Jahr 2000 werden von SETEC économie folgende Prognosen für die GIP Transalpes (öffentliche Interessensgemeinschaft) erstellt:

**Nombre de PL annuels aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus
Estimation hors accident au tunnel du Mont-Blanc**

	1996	1997	1998	1999 *	2000 *	2005 #	2010 #	2015 #
Fréjus	757 728	766 000	782 000	901 332	922 585	963 969	1 104 100	1 210 374
Mont-Blanc	729 635	734 306	776 604	731 635	748 886	661 794	746 602	787 289
Total	1 487 363	1 500 306	1 558 604	1 632 967	1 671 470	1 625 763	1 850 703	1 997 663
Fréjus (%)	50.9%	51.1%	50.2%	55.2%	55.2%	59.3%	59.7%	60.6%
Mont-Blanc (%)	49.1%	48.9%	49.8%	44.8%	44.8%	40.7%	40.3%	39.4%

PREVISIONS DE TRAFIC D'UN SERVICE DE FERROU TAGE ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE
DANS LE CADRE DU PROJET LYON- TURIN - ELEMENTS DE TRAFIC COMPLEMENTAIRES

2

Es ist interessant, die Prognose für das Jahr 2005 mit der Realität abzugleichen, umso mehr als die Autobahn von Maurienne, eine leistungsstarke Autobahnroute, im Juli 2000 in Betrieb genommen wurde und eine Verbesserung für den Güterkraftverkehr bringt; auf italienischer Seite befand sich die Autobahn bereits in Betrieb.

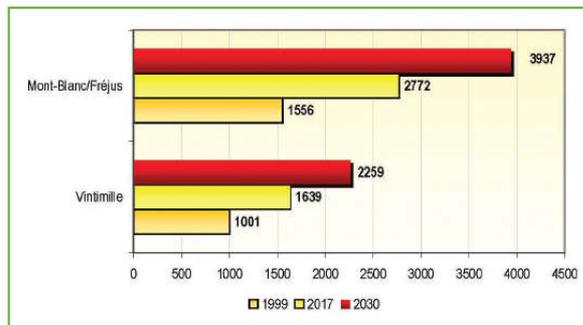
Für das Jahr 2005 (vor der Wirtschaftskrise von 2007 und fünf Jahre nach Inbetriebnahme der Autobahn von Maurienne) wurden an den beiden Tunnel von Fréjus und am Montblanc 1.369.356 LKWs gezählt: 784.518 in Fréjus und 584.838 am Tunnel vom Montblanc. **Es stellte sich heraus, dass die Prognose um 256.407 LKWs zu hoch war.**

Für das Jahr 2015 ist der Unterschied noch größer, denn tatsächlich fuhren 1.252.367 LKWs durch beide Tunnel, **d.h. eine Abweichung von 745.296, die weniger verkehrten.**

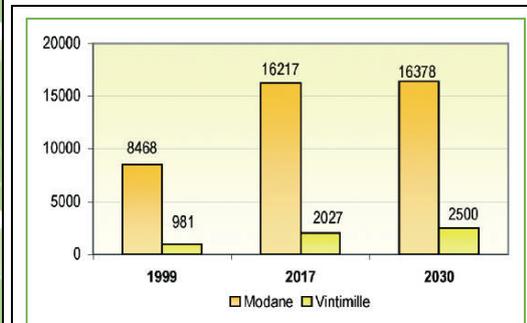
Das Dossier der öffentlichen Untersuchung, das 2006 von Lyon-Turin Ferroviaria vorgelegt wurde, zeigt noch den gleichen Optimismus bezüglich der Zunahme der Straßenverkehre bis 2017, trotz der bekannten Enttäuschungen bei der Autobahn von Maurienne, die die LOTI-Bilanz offenlegte, die 2016 mit elf Jahren Verspätung veröffentlicht wurde.

Lyon-Turin Ferroviaria begründete die Notwendigkeit des Baus einer neuen Schienentrasse mit einer Prognose zum Güterkraftverkehr, die für 2017 an den beiden Straßentunnel von Fréjus und vom Montblanc ein Aufkommen von 2,772 Millionen LKWs vorhersah, sollte das Vorhaben nicht realisiert werden. Die Überbewertung ist noch höher, da nur 1.362.078 LKWs gezählt wurden, d.h. weniger als die Hälfte der Prognose des Bauträgers des Vorhabens, der aus den Prognosefehlern, die bei der Autobahn von Maurienne gemacht wurden, hätte lernen können. Zu diesem Fehler kam eine prognostizierte Nutzung der bestehenden Schienentrasse von 16,2 Millionen Tonnen gegenüber 3,5 Millionen Tonnen hinzu, die tatsächlich realisiert wurden. Dieser Unterschied erklärt die Überbewertung in Höhe von etwa 750.000 LKWs.

8 – Evaluation socio-économique



Le trafic routier de marchandises en situation de référence aux points de passages franco-italiens (en milliers de poids lourds). *Source: Études Approfondissements APS, LTF.*



Le trafic ferroviaire de marchandises en situation de référence aux points de passages franco-italiens (en milliers de tonnes par an). *Source: Études Approfondissements APS, LTF.*

Jedoch liefert die **Prognose von 16,2 Millionen Tonnen jährlich eine Information zur anerkannten Kapazität der bestehenden Schienentrasse und legt zumindest das Niveau der Kapazitätsauslastung fest.** In seinem Bericht von 1998 bewertete der *Conseil Général des Ponts et Chaussées* (Tiefbauamt) seinerseits die Anzahl von Güterzügen, die verkehren, und kam auf 75 Züge pro Tag und Richtung, zuzüglich der Personenzüge. Heute fahren im Tagesschnitt nur 20 Güterzüge und drei Personenzüge pro Tag und Richtung.

Trotz dieser stark überzogenen Prognosen räumte der Bauträger selbst ein, dass das Vorhaben wirtschaftlich nicht rentabel sei. Auf Seite 72 des Dossiers zur öffentlichen Untersuchung ist zu lesen:

„Der Nettogegenwartswert ist negativ (-550 Mio. €). Daher ist der Quotient des Nettogegenwartswerts pro aufgewendetem öffentlichen Euro nicht bedeutend.“
 [Beläuft sich in Wirklichkeit mit den Alternativkosten der öffentlichen Mittel aber auf -2.880 Mio. €, Anm. d. Red.]

„Die Maßnahme ist für Frankreich positiv, da Italien einen größeren Teil der Investition übernimmt.“

Es gibt keinerlei Empfindlichkeitsanalyse, um die Auswirkungen überhöhter Prognosen für den Güter- und/oder Personenverkehr zu ermitteln. **Bis heute liegt keine sozioökonomische Studie vor, die sich nur mit dem Bau und Betrieb des internationalen Tunnels befasst, in der Annahme einer fehlenden Realisierung der französischen Zugänge zum Vorhaben.**

Die Gesamtheit dieser Feststellungen hat die Bauträger mehrfach dazu veranlasst, ihre Fehler anzuerkennen und einzuräumen, dass das Vorhaben inzwischen eine „Wette auf die Zukunft“ sei oder ein Vorhaben, das mit den Nord-Süd-Verkehrsachsen über Österreich oder die Schweiz konkurrieren müsse.

Diese letzte Erklärung muss ebenfalls im Hinblick auf das Abkommen vom 30. Januar 2012 bewertet werden, deren letzter Satz im letzten Anhang bestimmte Fragen bei den öffentlichen Entscheidungsträgern aufwerfen muss:

Elles s'accordent notamment pour rechercher ensemble, auprès de leurs partenaires alpins et de la Commission européenne, les conditions de la mise en place progressive et adaptée aux capacités des modes alternatifs de transport, d'un contingentement des flux routiers transalpins permettant, après la mise en service de la liaison nouvelle et malgré la croissance attendue des échanges, de modérer les trafics aux passages routiers franco-italiens dans le but de favoriser l'usage du mode ferroviaire, plus respectueux de l'environnement.

Les Parties engageront par ailleurs une discussion avec les autres pays alpins et la Commission européenne, en vue d'éviter que les niveaux de tarification ferroviaire retenus dans chaque État ne génèrent une concurrence entre itinéraires collectivement néfaste à chacun des grands projets alternatifs transalpins.

6. September 2014

OFFIZIELLES AMTSBLATT DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK Text 2 von 133

Sie verständigen sich, um gemeinsam bei ihren Partnern im Alpenraum und der Europäischen Kommission die Bedingungen für die allmähliche und den Kapazitäten der alternativen Verkehrsträger angepasste Schaffung eines Kontingentsystems transalpiner Straßenverkehrsströme zu erreichen; nach der Inbetriebnahme der neuen Schientrasse soll sie es trotz der erwarteten Zunahme der Bewegungen ermöglichen, das Verkehrsaufkommen an den französisch-italienischen Straßenübergängen zu verringern, um die Nutzung der Schiene als umweltfreundlicherem Verkehrsträger zu begünstigen.

Die Parteien werden des Weiteren das Gespräch mit den anderen Alpenländern und der Europäischen Kommission aufnehmen, um zu verhindern, dass die in jedem Land festgelegten Trassengebühren Wettbewerb zwischen Strecken auslösen, der insgesamt schlimme Folgen für jedes der großen transalpinen alternativen Vorhaben hätte.

Der Geschäftsführer von TELT erklärte im Januar 2015 gegenüber der Presse:

„Im Kontext der nationalen Überlegungen im Umfeld dieser Baumaßnahmen ist es nicht das Teilstück Lyon-Turin, das vorrangig wäre, während andere und größere Vorhaben zu prüfen sind. Wenn wir den Bau einer Hochgeschwindigkeits-Schientrasse an dieser Stelle weiter für sinnvoll erachten, irren wir. Das ursprüngliche Argument kann das Vorhaben heute nicht mehr rechtfertigen.“

„Das Argument, dass der bestehende Tunnel seine maximale Auslastung erreichen würde, ist nicht mehr haltbar. Wir sind von einer Zeit großen kontinuierlichen Wachstums zu einer schwierigen wirtschaftlichen Konjunktur übergegangen. Auf dem französisch-italienischen Alpenbogen haben sich die Verkehrsströme stabilisiert. Und in den nördlichen Alpen ist das Aufkommen rückläufig.“

Auf italienischer Seite kann man in einem Bericht der Beobachtungsstelle der Achse Lyon-Turin des Ministerratsvorsitzes vom 10. November 2017 lesen: *„Es besteht tatsächlich kein Zweifel daran, dass zahlreiche Prognosen, die vor fast zehn Jahren und in gutem Glauben erstellt wurden und sich auf die offiziellen Prognosen der Europäischen Union stützten, von den Fakten widerlegt wurden ...“* *„Das heutige Szenario unterscheidet sich also grundlegend von dem, das zum Zeitpunkt der Entscheidungen herangezogen wurde...“*

Non c'è dubbio, infatti, che molte previsioni fatte quasi 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, siano state smentite dai fatti, soprattutto per effetto della grave crisi economica di questi anni, che ha portato anche a nuovi obiettivi per la società, nei trasporti declinabili nel perseguimento di sicurezza, qualità, efficienza.

Lo scenario attuale è, quindi, molto diverso da quello in cui sono state prese a suo tempo le decisioni e nessuna persona di buon senso ed in buona fede può stupirsi di ciò. Occorre quindi



Presidenza del Consiglio dei Ministri
OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

ADEGUAMENTO DELL'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

**VERIFICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO
PER LA TRATTA NAZIONALE LATO ITALIA
FASE 1 -2030**

10 novembre 2017

Und schließlich erkennen die Bauträger nur an, dass die Schlussfolgerungen der verschiedenen französischen Behörden seit zwanzig Jahren begründet waren:

- **1998** hatte der *Conseil Général des Ponts et Chaussées* (Tiefbauamt) das Vorhaben im Detail analysiert. Er verkündete auf Seite 52 seines von Christian Brossier verfassten Berichts: „*Als Erstes den Basistunnel zu realisieren, obwohl seine Kapazität die Belastbarkeit bestimmter Schienenabschnitte nördlich und südlich davon deutlich übersteigen würde, hieße „den Karren vor das Pferd zu spannen“.*“
- **2003** kam ein gemeinsamer Bericht des *Conseil Général des Ponts et Chaussées* und der *Inspection Générale des Finances* zu einem ähnlich negativen Urteil: „*Nach den gründlichen Analysen, die sie zu diesem Komplex von Baumaßnahmen vorgenommen hat, kommt die Delegation zu dem Schluss, dass innerhalb des derzeit für die Bewertung von Infrastrukturvorhaben geltenden methodologischen Rahmens die sozioökonomischen Studien bei weitem nicht das Interesse des Vorhabens für die Allgemeinheit nachgewiesen haben.*“
- **Am 21. Juni 2006** kam ein neuer gemeinsamer Bericht des *Conseil Général des Ponts et Chaussées* und der *Inspection Générale des Finances* zur modalen Verlagerung und zur Rollenden Autobahn durch die Alpen zu einem überaus zurückhaltenden Ergebnis, indem er die Prognosefehler über die ersten vier Betriebsjahre aufzeigte.
- **2009** veröffentlichte der Rechnungshof unter Vorsitz von Philippe Séguin einen Bericht zur „*L'AFITF: une agence de financement, aux ambitions limitées, privée de ses moyens, désormais inutile*« (ATIF: eine Finanzierungsagentur mit begrenztem Anspruch, die ihrer Mittel beraubt und damit sinnlos ist). Der Bericht erläutert die Vorbehalte bezüglich finanzieller Risiken, die große Infrastrukturvorhaben wie Lyon-Turin bedeuten.

- **Seit 2012** hat der Rechnungshof unter Vorsitz von Didier Migaud ohne Unterlass auf die Sackgassen des Vorhabens Lyon-Turin hingewiesen.
- **Am 1. Februar 2018** schrieb der *Conseil d'Orientation pour les Infrastructures* unter Vorsitz von Philippe Duron über die französischen Zugänge zum Vorhaben (Der Rat äußerte sich nicht zum grenzübergreifenden Teil): „*Er ist der Ansicht, dass der Nachweis der Dringlichkeit dieser Baumaßnahmen, deren sozioökonomische Eigenschaften in diesem Stadium eindeutig ungünstig erscheinen, nicht erbracht wurde*“ und „*Im Gegenteil, der Rat ist angesichts der ihm vorliegenden Elemente der Meinung, dass es ratsam ist, schrittweise den Abschnitt Dijon-Ambérieu-Chambéry-Montméliant-Saint-Jean-de-Maurienne der bestehenden Verbindung von Dijon nach Modane zu modernisieren....*“.

Es ist heute anerkannt, dass die bestehende Schienenverbindung zwischen Frankreich und Italien nicht im Umfang der angekündigten Kapazitäten genutzt wird und sie noch lange nicht voll ausgelastet ist. Die Schienenverkehrsexperten bestätigen, dass sie angesichts der umfangreichen Modernisierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen, die über einen Zeitraum von mehr als zehn Jahren durchgeführt wurden, auch nicht veraltet ist.

Es wird anerkannt, auch von der Generaldirektorin der SNCF Fret (Güterverkehr), dass hier intermodale Züge in großen Zahlen eingesetzt werden können, was ohne große Investitionen ermöglichen würde, fast 50% der LKWs von den beiden französisch-italienischen Straßenverbindungen in den Alpen auf die Schiene zu verlagern.

So wird der erste Artikel des Abkommens vom 29. Januar 2001, der die Inbetriebnahme des gemeinsamen Teils der geplanten Schienenverbindung Lyon-Turin „*zu dem Zeitpunkt, zu dem die bestehenden Infrastrukturen ihre Kapazitätsauslastung erreichen*“ vorsieht, weder durch die von der französischen Regierung noch durch den Regierungsvertrag in Italien missachtet.

Und schließlich enthalten unseres Wissens die Staatsverträge zwischen Frankreich und Italien keinerlei Strafklausel für das Vorhaben zum Bau der neuen Schienentrasse. Die „Beilegung von Streitigkeiten“ wird durch den Gang vor ein Schiedsgericht gemäß den Bestimmungen in Artikel 12 des Abkommens vom 29. Januar 2012 geregelt, die in Artikel 27 des Abkommens vom 30. Januar 2012 präzisiert werden.

Die Rückerstattungen, die von der Europäischen Union verlangt werden könnten, können nur Maßnahmen betreffen, die nicht zu Ende geführt würden, gemäß Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 11. Dezember 2013: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=IT>

Artikel 12

Streichung, Herabsetzung, Aussetzung und Einstellung der Finanzhilfe

1. Die Kommission streicht – außer in hinreichend begründeten Fällen – die finanzielle Unterstützung für Studien, die nicht innerhalb eines Jahres nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der finanziellen Unterstützung genannten Anfangstermin angelaufen sind, und für alle anderen gemäß dieser Verordnung förderfähigen Maßnahmen, die nicht innerhalb von zwei Jahren nach diesem Termin angelaufen sind.
2. Die Kommission kann die finanzielle Unterstützung gemäß den Bedingungen der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 oder nach einer Bewertung des Projektfortschritts aussetzen, herabsetzen, zurückfordern oder einstellen, insbesondere in dem Fall, dass größere Verzögerungen bei der Durchführung der Maßnahme aufgetreten sind.

3. Die Kommission kann die vollständige oder teilweise Rückzahlung der gewährten finanziellen Unterstützung verlangen, falls zwei Jahre nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der finanziellen Unterstützung genannten Fertigstellungstermin die Durchführung der Maßnahme, für die die finanzielle Unterstützung gewährt wurde, noch nicht abgeschlossen ist.
4. Bevor die Kommission einen der in den Absätzen 1, 2 und 3 dieses Artikels vorgesehenen Beschlüsse fasst, prüft sie eingehend den jeweiligen Fall in Abstimmung mit den in Artikel 6 Absatz 3 jeweils genannten Einrichtungen und hört die betroffenen Empfänger an, so dass diese innerhalb einer angemessenen Frist Stellung nehmen können. Im Anschluss an die Halbzeitbewertung übermittelt sie dem Europäischen Parlament und dem Rat alle Beschlüsse, die bei der Annahme der Jahresarbeitsprogramme gemäß Artikel 17 gefasst wurden.

So besteht ein Risiko, einen nicht genutzten Teil der Subventionen zu verlieren, getreu dem Grundsatz, an den die Verkehrskommissarin erinnerte: „Either you use it, or you loose it.“

Dies war bereits der Fall nach der Entscheidung C(2013) 1376 vom 5. März 2013, aufgrund derer **das Vorhaben 276.517.850 Euro** von den 671.800.000 Euro verlor, die ihm durch die Entscheidung C(2008) 7733 vom 5. Dezember 2008 gewährt worden waren.

Mit Ausnahme des Falls, in dem sich TELT in der Lage befände, dass eine große Anzahl eingeleiteter Maßnahmen nicht zu Ende geführt würden und bereits europäische Mittel geflossen wären, kann das finanzielle Risiko einer Pause oder Aussetzung des Vorhabens nur begrenzt und in keinem Fall „so teuer wie der Bau des Tunnels“ sein, wie man gelegentlich vernehmen kann.

Aufgrund dieser Feststellungen ist festzuhalten, dass eine Investition in das Vorhaben unter den derzeitigen Bedingungen nur zur Folge hätte, dass sich die Finanzlage der Staaten verschlechtert, ohne dass die Aussicht besteht, durch den Betrieb Mittel zu generieren, die die Auswirkungen mildern könnten. Der Betrieb einer überdimensionierten Schieneninfrastruktur, deren Kosten pro Kilometer deutlich über dem liegen, was durch den Bahnbetrieb ausgeglichen werden kann, muss unweigerlich zu massiver künftiger Verschuldung führen.

Man sollte der *Schlussfolgerung des Conseil d'Orientation pour les Infrastructures* und seiner Empfehlung, die bestehenden Schienentrassen zu nutzen, folgen. Seine Schlussfolgerungen müssen aus den gleichen Gründen auch für das Basistunnelvorhaben gelten (nicht vom C.O.I behandelt).

Das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) schreibt in seinem „Bericht über die Verkehrsverlagerung“ von November 2017, dass die durch einen Basistunnel erzielten Einsparungen viel geringer sind, als die Bauträger behaupten. Sie belaufen sich im direkten Betrieb (Energie, Material, Personal) und vor Abschreibungen nur auf 15 bis 20%:

Ressourceneinsparungen Lokomotiven und Triebfahrzeugführende

Mit Inbetriebnahme des GBT konnte der Lokomotiveinsatz alleine durch den Wegfall der zweiten Lokomotive zwischen Erstfeld und Bellinzona sowie von Schiebelokomotiven zwischen Erstfeld und Göschenen signifikant optimiert werden. Wird ein Zug über den Luino-Ast geführt, wird nun auf dem gesamten schweizerischen Laufweg in beiden Richtungen nur noch eine Lokomotive benötigt. Auf dem Chiasso-Ast werden jedoch für den Streckenabschnitt Bellinzona - Chiasso auf verbleibenden Steigungen weiterhin zwei Lokomotiven benötigt. Als direkte Folge der Einsparungen beim Lokomotiveinsatz können auch Ressourceneinsparungen bei den Triebfahrzeugführenden realisiert werden. Von den EVU wird die Veränderung des Ressourceneinsatzes grundsätzlich positiv beurteilt. Teilweise wird als Folge der veränderten Bedürfnisse an Lokomotiven **von einer Reduktion der**

Einsatzstunden von Triebfahrzeugführenden via Chiasso um etwa 10-15 % und via Luino im Bereich von 15-20 % ausgegangen. Die potentiellen Einsparungen reichen jedoch – in Verbindung mit den Arbeitszeitregelungen – nicht vollumfänglich aus, vollständig neue Einsatzplanungen für Triebfahrzeugführende umzusetzen.

Einer durchgängigen Umsetzung dieser Einsparungen steht das nicht paarige Trassenangebot infolge Baustellen und Umleitungen entgegen. Bei Verkehren via Luino sind aktuell aufgrund der halbjährigen Streckensperrung im 2. Semester 2017 und der daraus resultierenden starken Unpaarigkeiten nur geringe Einsparungen feststellbar.

Energieverbrauch

Die Einsparungen bei Lokomotiven im Abschnitt Erstfeld - Bellinzona führen gemeinsam mit dem Wegfall der Steigungen der Gotthard-Bergstrecke zu einem tendenziell geringeren Energieverbrauch. Einzelne Unternehmen quantifizieren **einen durchschnittlich 15-20% geringeren Energieverbrauch** auf den schweizerischen Abschnitten der Gotthard-Achse.

Wir möchten Ihnen mit dieser detaillierten Notiz unsere Analyse dieses riskanten und anhand der Feststellungen und der Dokumentation nachweislich kostspieligen Vorhabens fernab ideologischer oder dogmatischer Ansätze mitteilen.