

Bundesgesetz über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale¹ (Alpentransit-Gesetz, AtraG)

vom 4. Oktober 1991 (Stand am 1. Dezember 2019)

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 81, 87 und 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung^{2,3}
nach Einsicht in die Botschaften des Bundesrates vom 23. Mai 1990⁴ und
26. Juni 1991⁵,
beschliesst:*

1. Abschnitt: Grundsatz

Art. 1 Ziele

Der Bund verwirklicht ein umfassendes Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. Dieses soll einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherstellen, die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen.

Art. 2⁶ 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.

AS 1993 47

¹ Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Sept. 2009 (AS 2009 4219).

² SR 101

³ Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Sept. 2009 (AS 2009 4219).

⁴ BBl 1990 II 1075

⁵ BBl 1991 III 1160

⁶ Fassung gemäss Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769 774; BBl 1996 IV 638).

2. Abschnitt: Konzept

Art. 3⁷

Art. 3^{bis} 8 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. 4 Anliegen der Kantone

Den Anliegen der betroffenen Kantone nach schonender Linienführung ist im Rahmen der Planung und Realisierung der Werke angemessen zu entsprechen.

Art. 5⁹

Art. 5^{bis} 10 Finanzierte NEAT-Investitionen

Folgende Projekte der NEAT sind in der Finanzierungsregelung nach Artikel 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung eingeschlossen:¹¹

- a.¹² 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 Stamm-
linien erweitert. Darin inbegriffen sind die Bahnstromversorgung sowie die
Arbeiten zur Inbetriebnahme dieser Werke. Die Baustellenerschliessung in
der Surselva erfolgt über das bestehende Eisenbahnnetz, das nach den ent-
sprechenden Bedürfnissen auszubauen ist.

⁷ Aufgehoben durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, mit Wirkung seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769; BBl 1996 IV 638).

⁸ Eingefügt durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769 774; BBl 1996 IV 638).

⁹ Aufgehoben durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, mit Wirkung seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769; BBl 1996 IV 638).

¹⁰ Eingefügt durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769 774; BBl 1996 IV 638).

¹¹ Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Sept. 2009 (AS 2009 4219).

¹² Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Sept. 2009 (AS 2009 4219).

- 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.¹³ Ostschweiz: Der Bund verbessert die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardlinie, indem er die Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau teilweise ausbaut.

Art. 6–8¹⁴**Art. 8**^{bis15} 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 Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979¹⁶. Darin werden zumindest festgelegt:

- a.¹⁷ die Verbindungen zwischen dem Basistunnel am Gotthard und dem Basistunnel Ceneri sowie der Tunnel Thalwil (Nidelbad);
- 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. 9¹⁸ 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 betroffenen Privatbahnen passen ihre Netze an die Verhältnisse, die mit den neuen Linien entstehen, bis spätestens zu deren Inbetriebnahme an.

¹³ Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Sept. 2009 (AS **2009** 4219).

¹⁴ Aufgehoben durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, mit Wirkung seit 1. Jan. 1999 (AS **1999** 769; BBl **1996** IV 638).

¹⁵ Eingefügt durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS **1999** 769 774; BBl **1996** IV 638).

¹⁶ SR **700**

¹⁷ Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Sept. 2009 (AS **2009** 4219).

¹⁸ Fassung gemäss Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS **1999** 769 774; BBl **1996** IV 638).

Art. 10¹⁹**Art. 10**^{bis 20} 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.²¹ Die zweite Phase umfasst die Realisierung der übrigen Projekte nach Artikel 5^{bis}.

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^{ter 22} Weitere Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung²³

Die nachstehenden Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung werden in separaten Bundesgesetzen geregelt:²⁴

- 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

3. Abschnitt: Projektierung**Art. 11** Vorprojekte

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.²⁵

¹⁹ Aufgehoben durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, mit Wirkung seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769; BBl 1996 IV 638).

²⁰ Eingefügt durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769 774; BBl 1996 IV 638).

²¹ Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Sept. 2009 (AS 2009 4219).

²² Eingefügt durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769 774; BBl 1996 IV 638).

²³ Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Sept. 2009 (AS 2009 4219).

²⁴ Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Sept. 2009 (AS 2009 4219).

²⁵ Fassung gemäss Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769 774; BBl 1996 IV 638).

² Die Vorprojekte haben den Belangen der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Natur- und Heimatschutzes und der Landesverteidigung Rechnung zu tragen.

³ Die Vorprojekte sind dem Bundesamt für Verkehr vorzulegen.

⁴ Das Bundesamt für Verkehr hört zu den Vorprojekten die interessierten Bundesbehörden, Kantone und Eisenbahnunternehmungen an. Die Gemeinden werden vom Kanton angehört.

⁵ Die Vorprojekte bedürfen der Genehmigung des Bundesrates. Dieser bestimmt die Linienführung.²⁶

⁶ Die Prüfung und Genehmigung der Vorprojekte umfasst auch die Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Umweltschutzgesetzgebung.

⁷ Vorbereitungsmaßnahmen für die Projektbereinigung oder die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen sind zulässig. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation²⁷ entscheidet über Einwände Dritter. Die Eigentümer sind gemäss dem Enteignungsgesetz vom 20. Juni 1930²⁸ vorgängig zu orientieren. Entschädigungsrechtliche Folgen richten sich nach der eidgenössischen Enteignungsgesetzgebung.

Art. 12²⁹

Art. 13 Freier Wettbewerb

¹ Der Bund stellt im Rahmen seines Submissionsrechts für Planung, Projektierung und Bau den freien Wettbewerb für die einzelnen Teilstücke sicher.

² Für in- und ausländische Bewerber sind gleichwertige Wettbewerbsbedingungen zu verlangen.

4. Abschnitt: Finanzierung

Art. 14³⁰ 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

²⁶ Fassung gemäss Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS **1999** 769 774; BBl **1996** IV 638).

²⁷ Bezeichnung gemäss nicht veröffentlichtem BRB vom 19. Dez. 1997.

²⁸ SR **711**

²⁹ Aufgehoben durch Anhang Ziff. 3 des BG vom 26. Sept. 2014, mit Wirkung seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 3205; BBl **2013** 7185).

³⁰ Fassung gemäss Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS **1999** 769 774; BBl **1996** IV 638).

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 Bundesverfassung³¹ werden den Bahnen à-fonds-perdu gewährt. Der Bundesrat verteilt die Mittel auf die Basislinien.

Art. 15³²

Art. 16³³ 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. 17 Sonderrechnung

¹ Für die Projektierung, den Bau und den Betrieb der Linien am Gotthard und am Lötschberg führen die SBB und die BLS eigene Rechnungen.³⁴

² Der Bundesrat erlässt die notwendigen Vorschriften.

5. Abschnitt: Koordination, Kontrolle, Berichterstattung

Art. 18³⁵

Art. 19³⁶ 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.

³¹ [AS 1996 1491]. Siehe heute: Art. 86 Abs. 3 Bst. b der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (SR 101).

³² Aufgehoben durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, mit Wirkung seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769; BBl 1996 IV 638).

³³ Fassung gemäss Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769 774; BBl 1996 IV 638).

³⁴ Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Sept. 2009 (AS 2009 4219).

³⁵ Aufgehoben durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, mit Wirkung seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769; BBl 1996 IV 638).

³⁶ Fassung gemäss Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS 1999 769 774; BBl 1996 IV 638).

Art. 20 Berichterstattung und Oberaufsicht³⁷

¹ Der Bundesrat orientiert die eidgenössischen Räte ab 1992 jährlich über:

- a. den Stand der Verwirklichung des Konzeptes;
- b. die Aufwendungen aufgrund der bewilligten Verpflichtungskredite;
- c. die bisherige sowie die für die fünf nachfolgenden Jahre vorgesehene Belastung des Bundes.

² Mit jeder Beanspruchung eines neuen Kredites orientiert er ferner die eidgenössischen Räte über:

- a. die zu erwartenden Gesamtkosten für die Verwirklichung des Konzeptes;
- b. die auf den neuesten Stand gebrachte Wirtschaftlichkeitsrechnung.

3-5 ...³⁸

6. Abschnitt: Schlussbestimmungen**Art. 21** Vollzug

Der Bundesrat vollzieht diesen Beschluss. Er erlässt die Ausführungsbestimmungen.

Art. 22 Referendum, Inkrafttreten und Geltungsdauer

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

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ ...³⁹

Datum des Inkrafttretens: 1. Dezember 1992⁴⁰

³⁷ Fassung gemäss Ziff. I des BB vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS **1999** 769 774; BBl **1996** IV 638).

³⁸ Eingefügt durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998 (AS **1999** 769; BBl **1996** IV 638). Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 22. März 2019 (Auflösung der NEAT-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte), mit Wirkung seit 1. Dez. 2019 (AS **2019** 2341; BBl **2018** 7223 7237).

³⁹ Aufgehoben durch Ziff. I des BB vom 20. März 1998, mit Wirkung seit 1. Jan. 1999 (AS **1999** 769; BBl **1996** IV 638).

⁴⁰ BRB vom 30. Nov. 1992

