

Ablage: DOKU AlpTransit

Dossier-Nr.: 053-AT

Datum: 16.01.97

Sperrfrist: 16.01.97, 18.15 h

Es gilt das gesprochene Wort!

NEAT - der Stand der Dinge.

Referat von Bundesrat Moritz Leuenberger, 16. 01. 97, NHG Basel

Den Titel "Stand der Dinge" wählten wir damals, als wir den heutigen Termin vereinbarten und nicht wissen konnten, in welchem Stadium sich die NEAT-Diskussion befinden werde. Wir assoziierten zum gleichnamigen Film von Wim Wenders, dessen Geschichte für die NEAT vielleicht doch einen gewissen Symbolcharakter hat. Einem grossen Filmprojekt, das in Lissabon verwirklicht werden soll, geht nämlich plötzlich das Filmmaterial und das Geld aus, und niemand weiss mehr, wie weiter ...

Vom 'Stand der Dinge' zu rapportieren, fällt derzeit allerdings nicht allzu leicht. Die Dinge, von denen hier die Rede sein soll, sind vielmehr in rastloser Bewegung.

I. Die NEAT im Ständerat

Ich beginne meine Momentaufnahme mit einem kurzen Blick auf die Ergebnisse der ständerätlichen Behandlung des FinöV-Pakets:

Es dürfte Ihnen noch präsent sein, dass der Ständerat nach Abschluss der NEAT-Beratungen mehrheitlich schlechte Zensuren erhalten hat. Worte wie "Scherbenhaufen" machten die Runde. Noch stärker als zuvor wurde mehr oder weniger lustvoll am NEAT-Sterbeglöcklein gezogen.

Diese Kritik entspricht nicht meiner Wahrnehmung. Ich bin vielmehr der Auffassung, dass der Ständerat im Entscheidungsprozess um die NEAT und andere Eisenbahn-Grossprojekte, von dem wir alle wussten, dass er schwierig werden würde, ein schönes Stück weitergekommen ist. Aus Sicht des Bundesrates lässt sich festhalten:

Erstens: die Grundidee, die prioritären Grossprojekte - also die NEAT, die beiden Etappen der Bahn 2000, die TGV-Anschlüsse und die Lärmsanierung des Eisenbahnnetzes - in einer Vorlage zusammenzufassen, hat ihren ersten Härtetest erfolgreich bestanden.

Zweitens: das Anliegen einer direkten Finanzierung mit grösstenteils zweckgebundenen Mitteln hat sich ebenfalls durchgesetzt. Die Eisenbahn-Grossprojekte sollen also finanziert werden durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 10 Rp., mit Teilen der Einnahmen aus der LSVA, mit dem schon in der ersten NEAT-Vorlage vorgesehenen Mineralölsteueranteil von 25% und einem Verschuldungsanteil von weiteren 25%. Allerdings schlägt der Ständerat nun vor, diese Mittel in einen rechtlich unselbständigen Fonds einzuschiessen. Damit hat er aber das bundesrätliche Ziel einer klaren Zuordnung der Mittel und eine Verstetigung der Investitionen nur verstärkt.

Drittens: der Ständerat hat sich - entgegen dem Antrag der Kommission, die für eine Etappierung votiert hatte - für die Netzvariante und den gleichzeitigen Baubeginn an Gotthard und Lötschberg ausgesprochen. Auch das entspricht dem Antrag des Bundesrates.

Nicht dem Antrag des Bundesrates - und auch weder den real noch den vorgeschlagenen finanziellen Möglichkeiten - entsprechen die regionalen Zusatzwünsche:

- Neuaufnahme eines möglichen "Hirzel light"
- Neuaufnahme von Zufahrtsstrecken zu den Basistunneln
- Anschluss der Ostschweiz an das europ. Hochgeschwindigkeitsnetz

Dies alles würde die Gesamtkosten des FinöV-Pakets um 4 Mia auf 34 Mia Fr erhöhen. Die Redimensionierungsbemühungen des Bundesrates, der das ursprüngliche Projekt um rund 5 Mia Fr abgespeckt hat, sind damit mehr oder weniger zunichte gemacht.

Ob das Motiv des Ständerats bloss eine Kumulation von Regionalinteressen darstellt oder der Beschluss der Kleinen Kammer tatsächlich das nationale Gesamtinteresse wiedergibt, kann ich aus bundesrätlicher Warte nicht entscheiden. Sicher aber ist, dass der ständerätliche Entscheid den real existierenden Regionalismus unseres Landes zum Ausdruck bringt. Die Regionen kämpfen eben um Anschlüsse an das internationale Netz und auch um die Aufträge und die Arbeitsplätze. Er zeigt auch, dass der NEAT-Gedanke eben nicht dermassen unbeliebt ist, wie ich es gelegentlich zu hören bekomme. Die NEAT und deren Bau bieten eben auch Chancen für Wirtschaftsstandorte und Beschäftigung. Um den Bau von Zufahrtsstrecken, Spezialverbindungen wird entsprechend gekämpft.

Soviel zum aktuellen Stand der Dinge. Um nicht der Versuchung zu erliegen, dem Nationalrat vorzugreifen, dessen Kommission nächste Woche die Verhandlungen aufnehmen wird, will ich nun versuchen, die NEAT und die übrigen Eisenbahn-Grossprojekte in ihren verkehrspolitischen Gesamtzusammenhang zu stellen.

II. Verkehrspolitisches Umfeld

1. Verkehrsströme und Verkehrswachstum

Wir haben zunächst davon auszugehen, dass die Verkehrsströme auch in Zukunft weiter wachsen werden. Für den alpenquerenden Verkehr - er interessiert für die NEAT besonders - könnte die Entwicklung wie folgt aussehen:

- heute transportiert die Bahn knapp drei Viertel der Güter, welche die Schweizer Alpen queren; die Marktanteile sinken aber gegenüber der Strasse kontinuierlich;
- bis ca. 2015/20 wird mit einer weiteren Verdoppelung der Güter gerechnet, die auf Strasse oder Schiene über den gesamten europäischen Alpenkamm transportiert werden;
- im Sinne eines "worst case-Szenarios" müssten wir um das Jahr 2015 mit rund 3 Millionen Lastwagen pro Jahr über die Schweizer Alpen rechnen. Heute sind es gut 1 Million LkW.

Dieses "worst case-Szenario" ginge davon aus, dass das Verkehrswachstum auf der Strasse anhält, die Bahn in gleichem Masse wie bisher Marktanteile verliert, 40-Tonnen-Lastwagen auf die Schweiz rückverlagert werden, keine NEAT und keine fiskalischen Abgaben auf der Strasse kommen. Dieses Szenario entspricht also eindeutig nicht der Strategie des Bundesrats. Nicht nur Güterverkehr. Auch Personenverkehr. Zunahme Mobilität europäische Schnellbahn.

Doch diese Trends machen zweifellos Eines deutlich: das Verkehrswachstum auf der Strasse kann nicht ungebremst weitergehen.

Der öffentliche Verkehr und die Schiene brauchen nicht eine Strategie des Abbaus und des Schrumpfens bis hin zum Verschwinden, sondern neue Impulse bei der Infrastruktur, den Angeboten und der Produktivität zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs.

2. Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik

Drei Hauptziele lassen sich nennen:

- Erstens ist die heute bestehende Mobilität und das zu erwartende Verkehrswachstum umweltverträglich zu bewältigen. Der Bundesrat strebt insbesondere die Umsetzung seiner umwelt- und lufthygienischen Ziele an. Dies bedingt eine Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene.
- Zweitens soll die Verkehrspolitik als Infrastruktur- und Angebotspolitik dazu beitragen, die Standortqualität zu verbessern und konjunkturelle Impulse zu geben.
- Drittens muss der öffentliche Verkehr finanzierbar sein, produktiver und effizienter werden.

3. Europäische Ziele - Einbettung in den europäischen Rahmen

Eine schweizerische Verkehrspolitik ohne europäische Abstimmung ist heute undenkbar, und zwar unabhängig davon, wie unser institutionelles Verhältnis zur EU gestaltet wird.

Niemand weiss so gut wie Sie in Basel, wie nah das Ausland ist.

Die schweizerischen Ziele weisen eine hohe Uebereinstimmung mit den verkehrspolitischen Zielen der europäischen Union auf.

Der Titel des Weissbuches vom Sommer 1996 - "Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft" - mag eine Kurzformel dafür sein, wohin die Reise auch in Europa gehen soll.

Der Weg zur europäischen Einbettung führt über die bilateralen Verhandlungen mit der EU im Landverkehr bzw. einem neuen Abkommen, das das bestehende, bis 2005 gültige Transitabkommen ergänzen und ablösen wird.

Es geht, auf einen kurzen Nenner gebracht, um folgende Punkte:

- um die gegenseitige Gewährung des liberalisierten oder freien Marktzugangs bei Schiene und Strasse;

- um die Harmonisierung technischer Normen, einschliesslich der Gewichtslimite;
- und um die Frage der zulässigen Fiskalität bzw. die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und die Alpentransitabgabe;
diese Abgaben haben unter anderem die Aufgabe, negative Effekte der Aufhebung der 28-Tonnen-Limite aufzufangen.

Das Abkommen im Landverkehr kann wohl gegenwärtig als das brisanteste Verhandlungsdossier bezeichnet werden, nicht zuletzt weil unter den EU-Mitgliedstaaten keine volle Einigkeit über die künftige Ausgestaltung der Strassenfiskalität besteht.

Gegenwärtig wird unter anderem darüber verhandelt, wie hoch die Belastung einer Durchfahrt durch die Schweiz sei dürfte, bzw. von uns aus sein müsste.

Die Lage wird dadurch komplizierter, dass Oesterreich an sich ebenfalls ein Interesse an hohen Abgaben hat, dass aber das EU-Recht dies nicht erlaubt. Wenn die Schweiz das Zugeständnis einer hohen Abgabe bekäme, würde Oesterreich als Mitgliedsland schlechter gestellt als die Schweiz. Italien hingegen befürchtet eine "fiskalische Barriere" am Alpenkamm und eine Schlechterstellung gegenüber Ländern, die für den Import- und Exportverkehr die Alpen nicht überqueren müssen.

Für Oesterreich ist es dazu von eminenter Bedeutung, dass die Schweiz den Umwegverkehr - also die Lastwagen, die wegen unserer 28t-Limite den Weg über den Brenner wählen - zurücknimmt - und zwar so bald als möglich und auf jeden Fall vor Inbetriebnahme eines neuen Basistunnels. SBB und BLS haben daher in den letzten Wochen geprüft, in welchem Masse die Kapazitäten einer Rollenden Autobahn durch den Lötschberg-Scheiteltunnel erhöht werden könnten.

Die Bahnen haben heute nachmittag ihre Berechnungen der Oeffentlichkeit vorgestellt. Die Kapazitätseinschätzungen schwanken erwartungsgemäss stark - zum Beispiel je nach Annahmen über die technische Machbarkeit längerer Züge, je nach Bereitschaft auch, im Personennahverkehr, im Regionalverkehr und beim Einsatz der Pendolini Einschränkungen zu machen. Das EVED ist jedoch bereit, das Notwendige und Mögliche vorzukehren. Weder ist ein Scheitern des Versuches einer gemeinsam mit der EU koordinierten Verkehrspolitik noch ein Scheitern der bilateralen Verhandlungen in allen sechs Dossiers im Interesse der Schweiz und auch nicht der EU.

Verkehrspolitiken in der EU und der Schweiz, die längerfristig in verschiedene Richtungen zielen würden, sind angesichts der zentralen geografischen Lage, der Bedeutung der Schweiz im alpenquerenden Verkehr und der Liberalisierungs- und Harmonisierungstendenzen in Europa kaum tragfähig - auch für die Schweiz nicht.

III. Ueberblick über Kerngeschäfte der schweizerischen Verkehrspolitik

Unsere verkehrspolitischen Ziele und ihre Abstimmung mit der europäischen Verkehrspolitik lassen sich nur mit einem Bündel von Massnahmen oder politischen Vorlagen umsetzen.

Die Vorlagen sind durch viele Querbeziehungen verknüpft bzw. voneinander abhängig.

Ich möchte sie in aller Kürze darstellen.

1. Verkehrsverlagerung - Umsetzung des Alpenschutzartikels

Das Ziel unserer Verkehrspolitik ist - was den Güterverkehr angeht - die Umlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Bahn. Dies verlangte die Alpenschutzinitiative von 1994, die jetzt als Alpenschutzartikel in der Verfassung steht.

Die Umsetzung soll nicht-diskriminierend für Ausländer und eurokompatibel erfolgen.

Für die Verkehrsverlagerung von Bedeutung ist ein leistungsfähiges Bahnangebot, das heisst eine rollende Autobahn und längerfristig Infrastrukturen und Angebote im kombinierten Verkehr. Rund eine Million Lastwagen pro Jahr müssen auf die Bahn übernommen werden. Die neuen Kapazitäten und die kürzeren Fahrzeiten der NEAT mit beiden Achsen bilden eine Voraussetzung dafür.

Auf der anderen Seite führen die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und eine zusätzliche Alpentransitabgabe an den vier wichtigsten Alpenübergängen zu einer Verteuerung des Strassenverkehrs.

Diese beiden Elemente zusammen - Bahnangebot und marktwirtschaftliche Abgaben - sollen zur geforderten Verkehrsverlagerung auf die Schiene führen.

Im ersten Halbjahr 1997 dürfte die Vernehmlassung dazu eröffnet werden.

2. Umsetzung der Kostenwahrheit - LSWA

Damit die Bahn genutzt wird und die Umlagerung stattfindet, muss diese zum einen besser und günstiger sein als die Strasse. Die Strasse hingegen soll teurer werden, die Kostenwahrheit im Verkehrssystem muss umgesetzt werden.

Ein wesentliches Instrument dazu ist die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die vom Schweizer Volk als Verfassungsauftrag 1994 angenommen und nun auf Gesetzesstufe vorgelegt und ebenfalls vom Ständerat als Erstat 1997 behandelt wird.

Damit werden dem Schwerverkehr auch die ungedeckten externen Kosten im Bereich Unfall und Umwelt angelastet.

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe trägt zugleich zur Auslastung der Bahnen, insbesondere der NEAT, und zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs bei.

3. Produktivitätssteigerung, Marktnähe und Bahnreform

Die Bahn muss besser und günstiger werden:

Ein weiterer Ansatzpunkt bildet die Steigerung der Produktivität, der Kunden- und Marktnähe des Bahnsystems.

Die Mehrzahl der Massnahmen dazu liegt im Kompetenzbereich der Bahnen selbst:

- Umsetzung der unternehmerischen Philosophie, wonach - überspitzt gesagt - der Kunde König, und nicht ein Störfaktor ist; also die Bearbeitung des Markts, die Werbung um Kunden statt das Warten auf Kunden.
- Die Bildung von marktfähigen, kostengünstigen und produktiven Angeboten; im Güterverkehr zum Beispiel mehr Shuttle-, Ganz- und Blockzüge, damit das kostspielige und zeitraubende Rangieren wegfällt.
- Die weitere Verbesserung der Fahrpläne und raschere und dichtere Verbindungen; für die Zurücklegung der gleichen Distanz muss heute bereits rund ein Viertel weniger Zeit aufgewendet werden als noch vor 10 Jahren.

Mit der Bahnreform schafft der Bund neue Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr und will dessen Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit steigern.

Die organisatorische und rechnerische Trennung von Infrastruktur und Verkehr, die Einführung des Bestellprinzips, die Liberalisierung des Güterverkehrs, die Öffnung im Netzzugang, die Entschuldung der SBB im Umfang von rund 12 Milliarden Franken und eine neue Rechtsform für die SBB - dies sind die zentralen Massnahmen dieser Reform.

Der Bundesrat hat die Botschaft dazu im Spätherbst 1996 verabschiedet. Der Ständerat wird sich 1997 als Erstrat mit diesem Geschäft befassen.

4. NEAT und übrige Grossprojekte

Das Rückgrat unserer Politik im Bereich des öffentlichen Verkehrs bilden die verschiedenen Infrastrukturvorhaben, im Zentrum natürlich die NEAT.

Zunächst ist daran zu erinnern, dass das Schweizer Volk am 27. September 1992 der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale mit deutlicher Mehrheit zugestimmt hat. Dieser Volksbeschluss wurde auch in das Transitabkommen mit der EU aufgenommen. In Kraft seit Januar 1993, hat sich die Schweiz darin verpflichtet, beide Basistunnels der NEAT zu bauen. Erste betriebsfähige Elemente sollten demgemäss im Jahr 2005 in Betrieb gehen, wobei dabei an den Lötschberg-Basistunnel gedacht war.

Doch erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Sie kennen die langen Diskussionen um Kosten und Streckenführung unserer Eisenbahnprojekte. Und Sie wissen um die Lage der Bundesfinanzen. Zur politischen Rettung der verschiedenen Vorhaben sah sich der Bundesrat also gezwungen, die verschiedenen Projekte neu aufzugleisen.

Die aktuelle Vorlage über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist in einem schwierigen Prozess und unter starkem Zeitdruck seit anfangs 1995 entstanden und gewachsen und wurde im Sommer 1996 in Form einer Botschaft an die eidg. Räte verabschiedet.

41 Bundesrätliche Vorlage im Ueberblick

Der Bundesrat hat mit seiner Vorlage eine Reihe von klaren politischen Forderungen und Aufträgen erfüllt, nämlich:

- Er hat das Bauprogramm und die Finanzierung der ursprünglichen NEAT überprüft und gestrafft.
- Im Sinne einer Gesamtsicht wurde nicht nur die NEAT, sondern alle prioritären Grossprojekte in die Vorlage eingebaut.
- Für diese Grossprojekte wird eine eigene Spezialfinanzierung mit zweckgebundenen Mitteln vorgeschlagen.
- Damit hat er für die Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs eine höhere Planungs- und Realisierungssicherheit sowie eine Konstanz im Fluss der Investitionen geschaffen.
- (- pro memoria hat er damit ein vergleichbares System konstruiert, wie es beim Nationalstrassenbau seit langem besteht. Im übrigen sind auch die Ausgaben bei den Nationalstrassen und den Grossprojekten des öffentlichen Verkehrs mit durchschnittlich je rund 1,5 Milliarden Franken pro Jahr vergleichbar.)

42 Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der Konjunktur

Mit dieser Vorlage setzt der Bundesrat auf eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs, auch und gerade in Bezug auf dessen Infrastrukturen.

Die Grossprojekte neben der NEAT - BAHN 2000, TGV-Anschlüsse, Lärmsanierung - bewirken eine klare Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs in der Fläche und schaffen einen Nutzen für alle Regionen und die gesamte Bevölkerung.

Die Region Basel gehört sehr ausgeprägt zu den Nutzniessern, indem der strategisch wichtige Verkehrsknotenpunkt Basel von allen Grossprojekten betroffen ist und aufgewertet und gestärkt wird.

Die Investitionen von rund 30 Milliarden Franken schaffen dringend nötige konjunkturelle Impulse und schaffen Arbeitsplätze.

Die NEAT macht von diesem Investitionspaket nur noch knapp die Hälfte aus - und doch dominiert sie in der Diskussion der Vorlage.

43 Die NEAT des Bundesrats - Netzlösung trotz Redimensionierung

Die NEAT der neuen Vorlage ist jedoch - nicht nur bei der Finanzierung, sondern auch im Bauprogramm - nicht mehr die gleiche NEAT wie die ursprüngliche, "erste NEAT".

Der Bundesrat hat das ursprüngliche Projekt um rund 5 Milliarden Franken abgespeckt.

Diese Kostensenkung entsteht schwergewichtig durch (vorläufigen) Verzicht

- auf neue Zufahrtsstrecken am Gotthard und am Lötschberg sowie auf den Autoverlad im Basistunnel des Lötschbergs,
- auf den Hirzeltunnel und Teile der Ausbauten zwischen St.Gallen und Pfäffikon.

Dazu wird der Lötschberg-Basistunnel redimensioniert und teilweise nur eingleisig betrieben.

Hingegen hält der Bundesrat an der Netzlösung fest. Beide Basistunnels, der Lötschberg und der Gotthard, sollen realisiert werden, und dies gleichzeitig.

Die Verwirklichung der Netzlösung und die gleichzeitige Realisierung der beiden Achsen bleibt für den Bundesrat von grosser Bedeutung:

- weil sie ohne jeden Zweifel die grösste Flexibilität und die grössten Möglichkeiten bietet in der Steigerung der Attraktivität des Bahnangebots;
- weil sie insbesondere mit dem Lötschbergast rasch erste Kapazitätserhöhungen zur Umsetzung des Alpenschutzartikels mit einer Rollenden Autobahn mit 4 Metern Eckhöhe schafft und die Verpflichtungen des Transitabkommens optimal erfüllt;
- weil sie insbesondere mit dem Gotthardast massive Reisezeitverkürzungen im Personenverkehr für ein grosses und wirtschaftlich starkes Einzugsgebiet sowie weitere Kapazitäten im Güterverkehr schafft;
- weil sie für die Kantone Wallis und Tessin Bestandteil von BAHN 2000 ist;
- und weil sie am besten für regional ausgewogene Entwicklungschancen der verschiedenen Landesteile der Schweiz sorgt.

44 Verträglichkeit der Redimensionierung

Jeder Verzicht ist schmerzlich und löst Widerstände aus.

Diese Verzichte sind aber unumgänglich, um eine Kostensenkung zu erreichen, und dass die Verzichte auch verkraftbar und zumutbar sind.

Dies gilt vor allem aus folgenden Gründen:

- die heutigen Zufahrtsstrecken zu den Basistunneln werden lärmsaniert
- und die ursprünglichen Ziele der NEAT in Bezug auf Kapazitäten und Reisezeiten werden weitgehend erreicht oder sogar übertroffen; dies gilt auch für die Integration der Ostschweiz.

Dazu sollen im Güterverkehr vermehrt längere und schwerere Güterzüge und im Personenverkehr vermehrt rascher fahrende Neigezüge eingesetzt werden.

Die Formel heisst also - ähnlich wie bereits bei der ersten Etappe von BAHN 2000 - teilweise neue Eisenbahntechnologie statt neue Infrastrukturen.

Die Reisezeit von Basel nach Mailand zum Beispiel wird mit der NEAT sowohl über die Gotthard- wie über die Lötschbergachse im Vergleich zu heute um gut 1 bis 2 Stunden gesenkt und über beide Achsen neu rund 3 1/2 Stunden betragen.

Wenn ich gerade von Basel spreche, so sei auch ein Hinweis auf die bilaterale Vereinbarung mit Deutschland über den Zulauf zur NEAT im Norden erlaubt.

In dieser Vereinbarung sichert Deutschland unter anderem zu, die Oberrheinstrecke zwischen Karlsruhe und Basel längerfristig bei Bedarf durchgehend auf vier Spuren auszubauen. Damit wird die strategische Bedeutung der Eingangs- und Ausgangspforte Basel gesichert.

Diese starke Stellung der Rheintalachse hat übrigens in den deutschen Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern sowie in der Ostschweiz einige Widerstände ausgelöst.

45 NEAT-Verpflichtungskredite

Gestatten Sie mir an dieser Stelle noch ein kurzes Wort zum bundesrätlichen Antrag, den zweiten NEAT-Verpflichtungskredit freizugeben. In der Öffentlichkeit hat dies zu einigen Missverständnissen Anlass gegeben.

Erinnern wir uns zunächst aber an Wim Wenders' Film "Der Stand der Dinge": Ein Team ist bei der Arbeit. Plötzlich hat es aber kein Geld mehr, und der Produzent in Hollywood bleibt unerreichbar. Vom einen Tag auf den andern gibt es keine Arbeit mehr. Die Mitglieder des Teams fallen unversehens in ein Loch aus Angst und Apathie, Einsamkeit und Tristesse, Trübsinn und Langeweile.

Genau dies wollen wir bei der NEAT verhindern. Die Planungs-, Bauvorbereitungs- und Sondierarbeiten müssen fortgeführt werden können. Dazu gehören zum Beispiel zeitkritische Zwischenangriffe an den Basistunneln bei Sedrun (Gotthard) und Ferden (Lötschberg) sowie geologische Sondierarbeiten, zum Beispiel bei der Piora-Mulde. Würden diese unterbrochen, so käme es bei der Inbetriebnahme der NEAT bzw. bei der Bereitstellung neuer Kapazitäten und attraktiverer Angebote unter Umständen zu erheblichen Verzögerungen. Damit könnten u.a. auch die im Transitabkommen mit der EU eingegangenen Verpflichtungen nicht eingehalten werden.

Vom zweiten vom Parlament bewilligten Verpflichtungskredit von 855 Millionen Franken wurden bis heute jedoch nur 210 Millionen Franken freigegeben - der Rest des Kredits wurde gesperrt, bis eine neue Finanzierung der "zweiten NEAT" vorliegt.

Der Bundesrat sah sich deshalb dazu veranlasst, in einer separaten Botschaft die Freigabe der gesperrten Teile des zweiten Verpflichtungskredits zu beantragen.

Damit sollen keine Präjudizien in Bezug auf die eine oder andere Achse geschaffen werden. Aber nur so haben die eidg. Räte die Möglichkeit, parallel zu den Entscheiden zur NEAT auch die notwendigen Mittel freizugeben.

46 Was würde bei einem Volksnein geschehen?

Bei Ablehnung der Vorlage über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in der Volksabstimmung gilt - rechtlich - nach wie vor der erste NEAT-Beschluss. Gestützt auf den Transitvertrag werden wir dazu nach wie vor verpflichtet sein, Bahnkapazitäten zur Alpenquerung bereit zu stellen. Für das Projekt NEAT wird aber die Finanzierung nicht gesichert sein. Es wäre also nach neuen Kriterien zu beurteilen, was dann gebaut wird: Die billigste Variante, die am schnellsten realisierbare oder die verkehrstechnisch optimalste.

IV. Die Zukunft

Nächsten Montag beginnt die Nationalratskommission mit der Behandlung der Vorlage. Aus der Ständeratsdebatte ergeben sich dazu mindestens zwei Erkenntnisse:

Erstens: Ein Verzicht auf die Netzlösung ist offensichtlich - und ganz im Sinne des Bundesrates - nicht mehrheitsfähig. Beide Basistunnels müssen gebaut werden. Die Frage hier ist höchstens ob gleichzeitig oder gestaffelt.

Zweitens - und dieser Punkt ist für mich der wichtigste: Bundesrat und Parlament müssen zusammen nach einem konsensfähigen Weg suchen. Gelingt dies nicht, so wird das Volk der Vorlage kaum zustimmen.

In die Nationalratsdebatte nehme ich zudem auch die Erinnerung an den alten Kameramann aus Wim Wenders Film mit. Er wahrte in der allgemeinen Verunsicherung als einziger die Gelassenheit. Denn er hatte bereits zuviel erlebt, um sich über Geldmangel aufzuregen. Samuel Fuller, der vorher tatsächlich Regisseur in Hollywood war, spielte ihn, und er sagte - im Film - zum Regisseur in Los Angeles, als der ihn fragte, wie es nun eigentlich weitergehen solle: "Träume einen neuen Traum! Lass dir was einfallen!"

Als Vertreter des Bundesrates werde ich deswegen die Debatte des Nationalrates mit einer besonderen Bereitschaft zur Flexibilität beobachten. Der Bundesrat musste im vergangenen Sommer unter grossem Zeitdruck entscheiden. Er war deshalb weder in der Lage, noch stand dies in seiner Absicht, eine allumfassende Neuorientierung, welche sich manche erhofft hatten, zu bewerkstelligen. Unsere zweite NEAT-Botschaft ist nicht bis ins letzte Detail ausgefeilt und nicht mit jeder Interessengruppe dreimal durchbesprochen. Die in der Regel dem Bundesrat zufallende Aufgabe, nicht nur eine sachlich richtige und technisch optimale Lösung zu finden, sondern auch eine in der Volksabstimmung mehrheitsfähige Vorlage zu präsentieren, ist noch nicht erfüllt. Dies bedeutet, dass der Bundesrat im Gegensatz zu anderen Vorlagen nicht einfach hartnäckig auf der ursprünglichen Haltung verharren darf.

Wie schwierig die Konsenssuche ist, zeigt sich auch daran, dass in den eidg. Räten nach wie vor vieles im Fluss ist. Die endgültigen Positionen sind noch nicht bezogen. Diese Offenheit ist aber auch eine Chance. Sollte der Nationalrat bzw. seine Kommission in evolutiver Weiterentwicklung der Beschlüsse des Ständerates beispielsweise entscheiden, analog zur Regelung bei den Nationalstrassen Finanzierung und Bauprogramm zu entflechten, das heisst in der Verfassung nur die Finanzierung zu regeln, so müsste der Bundesrat auch diesen Lösungsansatz sorgfältig und frei von Prestigeüberlegungen prüfen. Bis in Sachen NEAT das letzte Wort gesprochen ist, wird also noch einige Zeit verstreichen.

So sehen wir denn, was Wim Wenders Film auch zeigte: Die Dinge stehen nicht, sie fliessen oder, wie ich in Basel sagen darf: panta rhei!