



04.056

Finanzierung der FinöV-Projekte.**Änderung****Financement des projets FTP.****Modification***Differenzen – Divergences*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.03.05 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.03.05 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 03.03.05 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 31.05.05 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.06.05 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 17.06.05 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.06.05 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**1. Bundesgesetz über die Änderung des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept "Bahn 2000"
1. Loi fédérale portant modification de l'arrêté fédéral concernant le projet "Rail 2000"****Titel, Art. 1, 2***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre, art. 1, 2*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

Bieri Peter (C, ZG), für die Kommission: Der Ständerat war bei diesem Geschäft Erstrat; wir haben diese Vorlage anlässlich der Frühjahrssession behandelt. Nachdem wir das Geschäft materiell behandelt hatten, warteten wir mit der Gesamtabstimmung, bis wir über die HGV-Botschaft beschlossen hatten, und passten in der Folge die Bevorschussungslimite entsprechend um eine halbe Milliarde Franken nach oben an. Unser Rat entschied sich mit Stichtentscheid des Präsidenten – entgegen dem Antrag des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit – für das Konzept des Minderheitsantrages Pfisterer Thomas. Dieser schlug vor, den Bundesbeschluss betreffend das Konzept "Bahn 2000" in ein Bundesgesetz über die Verwirklichung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs umzuwandeln. Die Meinung der obsiegenden Gruppe war damals, dass mit diesem Gesetz auch eine Priorisierung einzelner, vorerst zu bauender FinöV-Projekte festgelegt werden müsste. Damit hätte man mit diesem Gesetz über die anderen Bundesbeschlüsse hinausgehende Regelungen getroffen.

Wie nun die rechtlichen Abklärungen ergeben haben, könnten sich bei der weiteren Finanzierung der FinöV-Projekte mit diesem ständerätlichen Beschluss erhebliche Probleme ergeben. Bei einer restriktiven Auslegung könnten nunmehr die Neat-Projekte Gotthard, Lötschberg und Ceneri sowie in zweiter Priorität die Massnahmen gemäss HGV-Botschaft fortgeführt werden. Für alle übrigen Grossprojekte – wie die Restarbeiten der ersten Etappe für die "Bahn 2000", Lärmsanierung und Ausbauten auf dem übrigen Netz –

AB 2005 S 509 / BO 2005 E 509

ständen unter Umständen keine Mittel mehr zur Verfügung. Dies würde zu erheblichen Interpretationsschwierigkeiten führen, bei restriktiver Auslegung gegebenenfalls sogar zu konkreten Baueinstellungen.

Der Bundesrat, die damalige Mehrheit der KVF-SR und jetzt auch der Nationalrat waren respektive sind der Ansicht, dass der Beschluss zu "Bahn 2000" in dem Sinne angepasst werden muss, als auch bei diesem Projekt Bevorschussungen möglich gemacht werden sollen.

Der Bundesbeschluss I erlaubt diese bis anhin nicht vorgesehenen A-fonds-perdu-Beiträge und gibt die Möglichkeit, die dort erfolgten verzinslichen Darlehen in Bevorschussungen umzuwandeln. Ansonsten wurde fest-





gestellt, dass bei den anderen FinöV-Projekten die Möglichkeit von Bevorschussungen bereits in den jeweiligen Bundesbeschlüssen vorgesehen ist. Für die Projekte sind jeweils Verpflichtungskredite vorgesehen, die den finanziellen Rahmen der einzelnen Projekte umschreiben. Was die Frage der Priorisierung der FinöV-Projekte betrifft, so sind wir mit Nationalrat und Bundesrat einig, dass der Bundesrat dem Parlament bis zum Jahr 2007 das Konzept über die zukünftige Entwicklung der Bahngrossprojekte, kurz ZEB genannt, vorlegen wird. Namens der Kommission empfehle ich Ihnen, dem Bundesrat und dem mit 123 zu 52 Stimmen gefällten Entscheid des Nationalrates zu folgen. Sie folgen damit auch dem Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen anlässlich der ersten Beratung.

Pfisterer Thomas (RL, AG): Ich bin auch der Meinung, dass wir jetzt zustimmen sollten. Aber ich muss darauf hinweisen, dass mit dieser Vorlage meines Erachtens eine Chance verpasst wurde.

Worin liegt das Problem? Der Bundesrat antwortet mit einer auf den ersten Blick einfachen Lösung: "Wir haben zu wenig Geld, also 'organisieren' wir uns mehr Geld, und über den Rest diskutieren wir später einmal." Das ist der Gehalt der Vorlage, wenn ich ihn zusammenfassen darf. Im Grunde genommen geht es um zwei Probleme: um das Verhältnis zum Bundeshaushalt und um die Eisenbahn-Grossprojekte. An sich hätte diese Vorlage Anlass geben können zu einer umfassenden Überprüfung des FinöV-Konzeptes. Man hätte Lehren ziehen können aus den bisherigen Arbeiten, man hätte vor allem auch Kostenoptimierungen anpacken können, also kurz: Man hätte die Gesamtschau jetzt anpacken können. Wir wissen nicht, wofür das Geld mit diesem Beschluss ausgegeben wird. Es wird verwiesen auf andere Entscheidungsverfahren. Wir wissen auch nicht, welche Prioritäten gelten. Wir wissen aber sicher, dass nicht alles finanziert werden kann, was in der Öffentlichkeit erwartet wird; irgendjemand muss dann Prioritäten setzen.

Die beantragte Lösung ist nicht nur finanztechnisch komplex, sondern der Bundesrat musste auch eine Auswahl und Annahmen treffen. Die bisherigen Annahmen haben sich teilweise als falsch erwiesen. Wir wissen nicht, ob die neuen nicht wieder falsch sind. Warum reichte eigentlich die Zeit nicht für eine umfassende Überprüfung? Warum hat die Zeit nicht einmal gereicht für eine ordentliche Vernehmlassung?

Für all das ist es jetzt zu spät. Wir stehen unter Zeitdruck, die Infrastrukturvorhaben sind dringend, die Mittel sind knapp, der Bundeshaushalt muss jetzt finanziert werden. Sie kennen den Zusammenhang mit dem EP 2004. Schliesslich haben wir eine gewisse Milderung des Problems erreicht, indem sich der Bundesrat bereit erklärt hat, die Gesamtschau vorzuziehen.

Ich benutze die Gelegenheit gerne noch einmal, den Bundesrat zu bitten, bei dieser Gesamtschau dann eben die gesamte Palette zur Diskussion zu stellen, nicht nur die Eisenbahnprojekte, sondern auch die finanzielle Seite und die politische Dimension. Er soll eine umfassende Vorlage präsentieren, damit dann das Parlament auch die entsprechende Verantwortung übernehmen und die Öffentlichkeit darüber diskutieren kann.

Angenommen – Adopté