

Zusatzwünsche müssen warten

Ständerat spricht 5,4 Milliarden für **Ausbau des Schienennetzes** – für zusätzliche Grossprojekte fehlt das Geld

Der Ständerat will das Bahnnetz bis ins Jahr 2030 mit gut 5 Milliarden Franken ausbauen. Doch die Kantone möchten dreimal so viel. Der Bund sucht Lösungen für neue Finanzierungsquellen.

JÜRIG SOHM

Die täglich in übervollen Zügen darbenenden Pendler können auf etwas Entlastung hoffen: Kurzfristig dank dem neuen Fahrplan, mit dem die SBB ab Dezember mehr Plätze versprechen; und mittelfristig dank Streckenbegründungen, zusätzlichen Gleisen und neuen Tunneln. Der Ständerat hat sich gestern mit dem Schienenausbau-Programm «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) befasst. Die Debatte konnte nicht zu Ende geführt werden. Doch es ist absehbar, dass der Ständerat das 5,4 Milliarden teure ZEB-Programm oppositionslos durchwinken wird. Die Aufforderung des Wirtschaftsdachverbands Economiesuisse, auf das ZEB-Paket nicht einzutreten, wurde mit ungläubigem Kopfschütteln abgetan.

Der Solothurner SP-Ständerat Ernst Leuenberger sprach von einem «Gesamtkunstwerk». In enger Zusammenarbeit mit den SBB wurde ein Paket aus 28 einzelnen Massnahmen geschnürt, die bis ins Jahr 2030 realisiert werden sollen. In Bern zum Beispiel wird der Engpass Wylerfeld beseitigt, was unter anderem die Kapazität der überaus stark befahrenen Strecke Bern–Thun erhöhen wird. Priorität für die SBB haben das vierte Gleis in Lausanne, der Eppenbergtunnel zwischen Olten und Aarau, die Gotthard-Zufahrten und die Durchmesserlinie in Zürich (Grafik blau).

Kürzere Fahrzeiten

Die Investitionen machen es möglich, die Fahrzeit zwischen der West- und der Ostschweiz um eine halbe Stunde zu verkürzen. Zwischen den Bahnknoten Lausanne und Bern, Biel und Zürich sowie zwischen Zürich und St. Gallen werden die Fahrzeiten um je eine Viertelstunde verkürzt. Auf den Hauptverkehrsstrecken Bern–Zürich und Bern–Lausanne wird dadurch ein 20-Minuten-Takt möglich.

Das Ausbauprogramm ZEB im Umfang von 5,4 Milliarden Franken ist indes bei Weitem nicht das von SBB und Regionen gewünschte Optimum – die Kantone hatten Investitionswünsche von gegen 50 Milliarden gestellt. Vielmehr ist es das gerade noch finanzierbare Minimum. Die Kostenüberschreitungen der Neat-Tunnel haben den Spielraum für den Schienenausbau massiv geschmälert. Denn Neat und ZEB werden aus dem gleichen Topf, dem Finöv-Fonds, finanziert. Trotz Fonds-Mitteln aus Mehrwertsteuer, Schwerkverkehrsabgabe und Benzinsteuern wird auch die Bundeskasse belastet: Weil kurzfristig nicht genügend Gelder in den Fonds fliessen, muss der Bund Vorschüsse leisten. Kommissionspräsident Peter Bieri (cvp, ZG) rechnete vor, dass allein für diese Darlehen bis 2027 gegen 7 Milliarden Franken aufgewendet werden müssen.

Die Debatte stand denn auch ganz im Zeichen, finanziell nicht zu überfordern. «Bauprojekte und Finanzierung müssen im Einklang stehen», mahnte Bieri. Und Ernst Leuenberger brachte es auf die Formel «nur bestellen, was bezahlt werden kann». Die Ständeräte dürften bis am Schluss der Debatte tatsächlich Mass halten und gegenüber dem Bundesrat lediglich 200 Millionen mehr für den Regionalverkehr sprechen.

Absage an Kantone

Eine Absage erteilte der Ständerat gestern bereits dem Drängen der Kantone, die seit Monaten für Ausbauten lobbyieren, die im knappen ZEB-Kernangebot nicht Platz finden. Es geht um das dritte Gleis zwischen Lausanne und Genf, den Ligerz-Tunnel, den Vollausbau des neuen Lötschberg-Tunnels, den Wisenberg-Tunnel zwischen Olten und Liestal und die Verlängerung

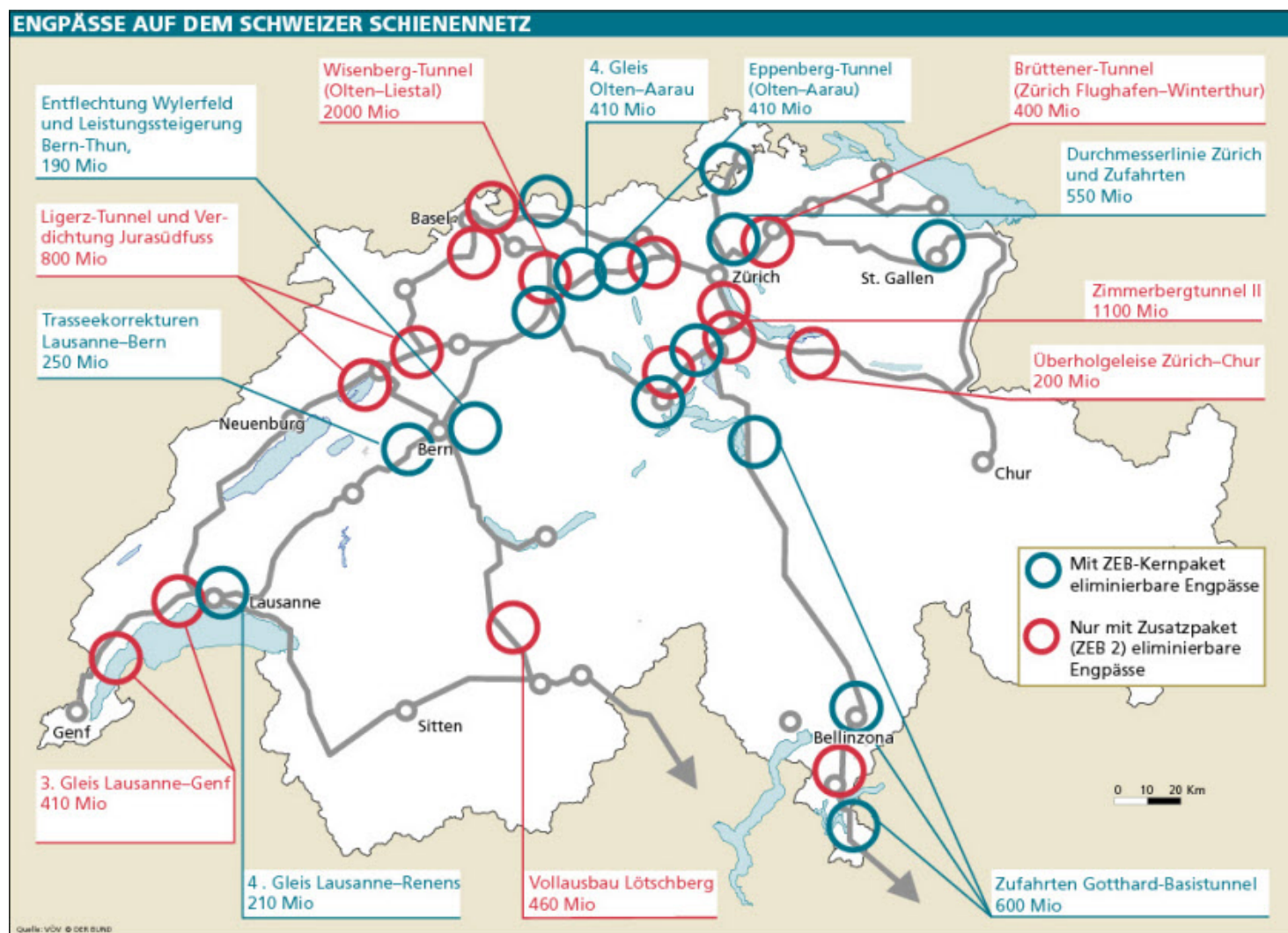
des Zimmerbergtunnels (Grafik rot). Die meisten der Begehren sind verkehrspolitisch unbestritten notwendig. Weil ihre Finanzierung aber nicht sichergestellt ist, werden sie auf später verschoben. Der Bundesrat wird aufgefordert, bis 2010 eine Folgebotschaft (ZEB 2) vorzulegen, in der die verschiedenen Zusatzwünsche der Kantone geprüft und die Finanzierung vorbereitet wird. Mit 28 zu 12 Stimmen lehnte es der Rat dabei klar ab, dem Bundesrat die Projekte für ZEB 2 bereits jetzt verbindlich festzuschreiben. Die Berner Ständeräte Werner Luginbühl und Simonetta Sommaruga befanden sich dabei in der Minderheit.

«Das rentiert nie»

Die grosse Frage blieb in der Debatte indes unbeantwortet: Wie können die zusätzlichen Projekte dereinst einmal finanziert werden? Es geht dabei um rund 10 Milliar-

den Franken. Verkehrsminister Moritz Leuenberger hatte kürzlich als Versuchsballon die – voraussichtlich aussichtslose – SBB-Teilprivatisierung lanciert. Diskutiert werden auch Tarifierhöhungen, die Beteiligung Privater (Public-Private-Partnership PPP), und die SP verlangt die Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe für Schienenprojekte.

Kommissionssprecher Bieri relativierte gestern die mit PPP geschürten Erwartungen: «Die Schieneninfrastruktur rentiert nie, deshalb finden sich auch keine privaten Investoren.» Realistischer scheinen neue Einnahmequellen für den Finöv-Fonds, so bereitet der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) eine Initiative für einen neuen Verteilungsschlüssel der zweckgebundenen Treibstoffzölle vor. Und realistisch scheint auch, dass die Kantone sich an ihren Wunschprojekten beteiligen. Laut Bieri gibt es «entsprechende Signale».



KOMMENTAR

Tatbeweis der Kantone

JÜRIG SOHM

Die Romands fordern ultimativ ein drittes Gleis zwischen Lausanne und Genf. Die Basler weibeln für einen dritten Bahntunnel durch den Jura zwischen Liestal und Olten. Die Zürcher pochen zusammen mit den Zentralschweizern auf die Verlängerung des Zimmerbergtunnels. Und die Berner verlangen den langersehnten Ligerz-Tunnel.

Um die Bundesmilliarden für den Ausbau des schweizerischen Schienennetzes ist seit Monaten ein heftiges Lobbying der Regionen im Gang. Bisher vergeblich: Der Ständerat hat es gestern abgelehnt, auch nur einen der Zusatzwünsche ins Ausbaupaket aufzunehmen. Dabei sind die meisten der geforderten Tunnel und Streckenausbauten nicht einfach Luxuswünsche. Sie betreffen allesamt Nadelöhre, die Tag für Tag Hunderttausende Pendler ärgern, den Güterverkehr bremsen – und damit mittelfristig das Bahnsystem gefährden. Denn die Bahnen sind in den Spitzenzeiten heute schon am Anschlag. Bis in 30 Jahren droht ohne Kapazitätserweiterungen der Kollaps.

Der Ständerat widerstand aber dem Drängen der Kantone zu Recht und beschied sich vorerst mit dem 5-Milliarden-Minimalprogramm des Bundesrats. Er tat es zum einen, um das Fuder nicht zu überladen und keinen Totalabsturz zu riskieren. Denn auch das Minimum ist besser als gar nichts: So gibt es Entlastungen von Genf bis Romanshorn und von Basel bis Chiasso.

Zum ändern wäre es finanziell unverantwortlich, zusätzliche Milliardeninvestitionen zu beschliessen, ohne zu wissen, wie diese finanziert werden sollen. Es ist eine Tatsache, dass der Gotthard-Basistunnel teurer und teurer wird und somit die ursprünglich für andere Schienenausbauten reservierten Mittel wegfrisst. Weil dies nicht zu ändern ist, braucht es für die unbestritten nötigen Zusatzprojekte zusätzliche Finanzierungsquellen. Die Ideen reichen von Billett-Aufschlägen über die Beteiligung Privater bis zum teilweisen SBB-Börsengang. Es ist absehbar, dass sich auch die Kantone werden beteiligen müssen. Sie könnten zumindest die Zinsen der Vorfinanzierung übernehmen – und mit diesem Tatbeweis gleichzeitig ihren Forderungen Nachdruck verleihen.

KURZ

Aus für Road-Pricing

NATIONALRAT In der Schweiz sollen Versuche mit Road-Pricing keine Priorität erhalten. Der Nationalrat ist am Dienstag dem Ständerat gefolgt und hat einen entsprechenden Passus im Legislaturprogramm 2007 bis 2011 ebenfalls gestrichen. Derartige Versuche seien nicht zielführend und belasteten nur einmal mehr das Portemonnaie der Automobilisten, hiess es in den verschiedenen bürgerlichen Fraktionen. Damit rückt auch ein Versuch in der Stadt Bern immer weiter in die Ferne. (ap)

Geste für Gaskraftwerke

LEUENBERGER Gaskombikraftwerke sollen bis zu 50 Prozent ihrer CO₂-Emissionen mit dem Kauf ausländischer Emissionszertifikate kompensieren dürfen. Das Umweltschutzdepartement hat am Dienstag einen Gesetzesentwurf zur Ergänzung des CO₂-Gesetzes in die Anhörung geschickt. Gaskombikraftwerke unterliegen nicht der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe. Ihre Emissionen müssen sie jedoch vollständig kompensieren. Das Parlament hatte in einem Bundesbeschluss vom März 2007 festgelegt, dass mindestens 70 Prozent der Emissionen mit Reduktionsmassnahmen im Inland zu kompensieren sind. Die vorgeschlagene Regelung des Departements Leuenberger wäre damit weniger streng als die Auflage des Parlaments. (sda)

Calmy-Rey lanciert grosse Deza-Reform

Entwicklungshilfe künftig mit **schlankeren Strukturen**, weniger Gärtchendenken, weniger Doppelspurigkeiten, besserer Wirkung

Die Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (Deza) wird in den nächsten Jahren gründlich umgekrempelt. Damit will Micheline Calmy-Rey die Schweizer Entwicklungshilfe für «künftige Herausforderungen» trimmen – und ihren Kritikern Wind aus den Segeln nehmen.

MARC LETTAU

Mit einem Personalstopp und einem Moratorium für grössere finanzielle Verpflichtungen haben gestern Aussenministerin Micheline Calmy-Rey und der neue Deza-Direktor Martin Dahinden die umfassende Reform der schweizerischen Entwicklungshilfe eingeleitet. Anders als diese Massnahmen zunächst vermuten lassen, verfolgen Calmy-Rey und Dahinden aber keine Spar- und Personalabbaustrategie. Vielmehr soll die Wirksamkeit der schweizerischen Hilfe verbessert werden: Doppelspurig-

keiten sollen abgebaut, Strukturen vereinfacht, vorhandene Kompetenzen besser eingesetzt, die Kontrollen verstärkt und zu stark voneinander abgegrenzte Bereiche besser vernetzt werden.

Verknüpft mit Neuausrichtung

Wie die Deza nach der Kur ganz konkret aussehen wird, ist zum Teil noch offen: Die Reform beginnt zwar bereits in diesen Tagen, wird aber angesichts der fundamentalen Ansätze Jahre dauern. Fundamental ist das Reformprojekt, weil es laut dem Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) mit einer Neuausrichtung verknüpft ist – der «besseren Ausrichtung auf zukünftige Herausforderungen». Zur Neuausrichtung gehört, dass den Kooperationsbüros in den Entwicklungsländern künftig mehr Verantwortung übertragen wird.

Reaktion auf Kritik

Nächste Woche beugt sich übrigens der Nationalrat über das wohl wichtigste und umstrittenste Entwicklungshilfegeschäft des Jahres, den 4,5-Milliarden-Rahmenkredit



Micheline Calmy-Rey steuert die Deza in Richtung Reformen. KEY

zugunsten der Länder des Südens (Südbotschaft). Calmy-Reys Deza-Reform dürfte die Debatte beeinflussen, zumal vorab bürgerliche Parlamentarier und die Geschäftsprüfungskommission wiederholt kritisiert hatten, die Schweizer Entwicklungshilfe sei zu verzettelt und zu wenig klar gelenkt. Die zeitliche Koinzidenz von Reform und Ses-

sion ist dennoch eher zufällig. Sicher kommt die Aussenministerin mit ihren Plänen etlichen Kritikern «zeitgerecht» entgegen. Die Reorganisation ist aber in erster Linie die Folge neuer Schwerpunkte in der Deza-Entwicklungspolitik, die über eine längere Periode hinweg entwickelt wurden und auch die neue Südbotschaft prägen. So soll sich die Deza laut Südbotschaft zwar weiterhin der unbestrittenen Armutsbekämpfung annähern. Aber zugleich soll sie stärker die entwicklungsfördernde Globalisierung mitgestalten und aktiver «ausgewählte Regionen mit fragiler Staatlichkeit» unterstützen. Mit Letzterem soll die Entwicklungshilfe neuen Sicherheitsrisiken und neuen Migrationsströmen entgegenwirken.

«Kein kurzfristiges Manöver»

Diese Ziele unterstreichen laut EDA-Sprecher Lars Knuchel den Charakter der Deza-Reform: «Sie ist kein kurzfristiges Manöver, sondern ein grundlegendes, langfristiges, systematisches Unterfangen.» Überraschend kommt die Reform immerhin für jene, die vor

zwei Wochen verduzt – oder konsterniert – zur Kenntnis nehmen mussten, wie der Bundesrat seine Departementsreform fürs Erste ergebnislos abblies. Er wischte damit auch die radikalste Neugliederung der Entwicklungshilfe vom Tisch, die Fusion der Deza und der Entwicklungshilfeabteilung des Staatssekretariats für Wirtschaft (Seco). Deza und Seco werden weiterhin getrennte Wege gehen. Wirtschaftsministerin Doris Leuthard möchte das Trennende künftig gar noch stärker als bisher betont wissen und die Wirkungsfelder der beiden staatlichen Entwicklungshilfeabteilungen weitgehend entflechten.

Wohlwollende Reaktionen

Die Reformpläne werden Deza intern weitgehend positiv aufgenommen. Nach der langen Ära des «heimlichen Aussenministers» und Deza-Chefs Walter Fust herrscht offensichtlich der Konsens, ein Kulturwandel sei nun fällig – weniger weil das Bisherige falsch gewesen sei, sondern weil sich die Institution wandeln müsse, wolle sie ihrem Auftrag treu bleiben.