

Interpellation Tinner-Azmoos / Kendlbacher-Gams vom 17. Februar 2004
(Wortlaut anschliessend)

NEAT-Anschluss in Gefahr?

Schriftliche Antwort der Regierung vom 20. April 2004

Beat Tinner-Azmoos und Helmut Kendlbacher-Gams weisen in einer Interpellation vom 17. Februar 2004 auf die akute Gefahr hin, dass die bestehende gesetzliche Grundlage für den NEAT-Anschluss der Ostschweiz abgeschwächt oder gar aufgehoben wird. Sie erkundigen sich, wie die Regierung diese Gefahr beurteilt und welche Massnahmen sie zu ergreifen gedenkt, um eine solche Gesetzesänderung zu verhindern.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die NEAT ist eines der vier Grossprojekte, für das in der Volksabstimmung vom 29. November 1998 ein Gesamtkredit von 30,5 Milliarden Franken bewilligt wurde. Der Verfassungsartikel regelt die Finanzierung für vier Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV): Bahn 2000 (13,4 Milliarden Franken), NEAT (13,6 Milliarden Franken), HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz (1,2 Milliarden Franken) und Lärmschutz (2,3 Milliarden Franken).

Die NEAT umfasst gemäss FinöV-Abstimmungsbotschaft von 1998 folgende Tunnelbauwerke mit Baubeginn/Inbetriebnahme: Lötschberg 2000/2006, Gotthard 2000/2012, Ceneri 2006/2016, Zimmerberg 2006/2013 und Hirzel 2011/2016. Die zeitliche Realisierung (gemäss Planung) wurde für die HGV-Anschlüsse mit 2003/2011 und für die 2. Etappe von Bahn 2000 mit 2010/2020 angegeben.

Für jedes der vier Eisenbahngrossprojekte erlässt das Parlament einen referendumsfähigen Bundesbeschluss und spricht die erforderlichen Kredite. Zum damaligen Zeitpunkt bereits verabschiedet waren der Beschluss zur 1. Etappe Bahn 2000 und der Alpentransit-Beschluss, der den Bau der NEAT regelt. Von der Möglichkeit des Referendums wurde nicht Gebrauch gemacht. Für jedes Grossprojekt als Ganzes sind Bedarf und Ausführungsreife nachzuweisen. Die Bundesversammlung bewilligt die erforderlichen Mittel mit Verpflichtungskrediten. Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den Zeitplan.

Der Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (SR 742.104; abgekürzt Alpentransit-Beschluss) bildet die rechtliche Grundlage für die Realisierung der NEAT. Der Bundesrat hat am 23. Mai 1990 die Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen (BBI 1990 II, 1075) mit einem Beschlussantrag zum generellen Einbezug der Ostschweiz und am 26. Juni 1991 zusätzlich die Botschaft über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (BBI 1991 III, 1160) mit einem Beschlussantrag zur Zimmerberg-/Hirzellinie zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. In der parlamentarischen Beratung wurde der Beschlussantrag zur Zimmerberg-/Hirzellinie in den Alpentransit-Beschluss integriert und am 4. Oktober 1991 beschlossen.

Mit der Botschaft vom 26. Juni 1996 über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (BBI 1996 IV, 638) beantragte der Bundesrat eine Änderung des Alpentransit-Beschlusses. Der Bundesrat sah eine ersatzlose Streichung des Hirzeltunnels vor. In der parlamentarischen Beratung setzten Ostschweizer Parlamentarierinnen und Parlamentarier durch,

dass der Hirzeltunnel mit der Formulierung „einer Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie“ wieder in den Beschluss aufgenommen wurde. Die Änderung wurde am 20. März 1998 beschlossen.

Mit der Botschaft zum Bundesbeschluss über den Zusatzkredit und die teilweise Freigabe der gesperrten Mittel der zweiten Phase der NEAT 1 vom 10. September 2003 (BBI 2003, 6543) schlägt der Bundesrat vor, den Kredit von 841 Millionen Franken für den Anschluss Ostschweiz gesperrt zu lassen. Die Freigabe der gesperrten 34 Millionen Franken für die weiteren Ausbauten St.Gallen-Arth-Goldau (Wattwil Süd, Uznach-Schmerikon, Rapperswil Einfahrt, Hurden Doppelspur, Pfäffikon-Freienbach, Sattel Doppelspurinsel) ist unbestritten. Die Botschaft wurde im Ständerat bereits beraten. Die Beratung im Nationalrat wurde aufgrund der aktuellen Diskussion um die Kostenentwicklung bei der NEAT zurückgestellt. Der von Kommissionen bestellte Zusatzbericht vom 7. April 2004 über die Mehrkosten zeigt, dass die mutmasslichen Endkosten für alle NEAT-Projekte (einschliesslich Zimmerberg/Hirzel) um 1,1 Milliarden Franken über dem bereits früher auf 14,7 Milliarden Franken erhöhten NEAT-Gesamtkredit liegen. Der Bundesrat zeigt auf, dass die Bahnen die Zinsen und Rückzahlungen für die gewährten FinöV-Darlehen nicht zurückzahlen können und will deshalb die Finanzierungsmechanismen des Fonds anpassen. Dem Fonds würden damit real rund 5,5 Milliarden Franken bis in das Jahr 2022 entzogen, womit sich der finanzielle Spielraum für noch zu realisierende Projekte verkleinert.

Den Entwurf der Botschaft zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschlüsse) hat der Bundesrat am 10. September 2003 in die Vernehmlassung gegeben. Am 28. Januar 2004 hat er gestützt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung für die Phase 1 eine regional ausgewogene Botschaft mit 285 Mio. Franken für Projekte in der Ostschweiz, 275 Mio. Franken in der Westschweiz und 125 Mio. Franken in der Nordwestschweiz angekündigt. Am 25. Februar 2004 stellte er wegen der NEAT-Kostenentwicklung die Verabschiedung der überarbeiteten Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte zurück.

Die Fragen 1 und 2 werden wie folgt beantwortet:

Die Befürchtung, dass die bestehende gesetzliche Grundlage für den NEAT-Anschluss der Ostschweiz abgeschwächt oder gar aufgehoben wird, beruht nicht auf Aussagen der St.Galler Regierung, sondern auf Mutmassungen verschiedener Bundesstellen sowie Bundespolitikerinnen und Bundespolitiker. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand ist eine erneute Anpassung des Alpentransit-Beschlusses nicht vorgesehen. Der Bundesrat hat am 7. April 2004 beschlossen, den eidgenössischen Räten im Jahr 2007/2008 eine Gesamtschau der Grossprojekte der Bahnen vorzulegen. Die Regierung wird sich aktiv in die Überprüfung einschalten und an der Umsetzung des gesetzlichen Auftrags zur Anbindung der Ostschweiz an die NEAT und der Bereitstellung der hierfür erforderlichen finanziellen Mittel festhalten.

Die grösste Sorge löst derzeit die finanzielle Situation des FinöV-Fonds aus. Die vom Bundesrat am 13. September 2003 beantragte und am 7. April 2004 bekräftigte Blockierung der 841 Millionen Franken für den Anschluss Ostschweiz wird die ursprünglich für die Jahre 2006 bis 2013 vorgesehene Realisierung des Zimmerbergbasistunnels um Jahre und den für die Jahre 2011 bis 2016 geplanten Bau des Hirzeltunnels auf unbestimmte Zeit verschieben oder zu einer Anpassung der beiden Ostschweizer Anschlussprojekte führen. Unbestritten ist die Freigabe von 34 Millionen Franken und damit auch die zeitgerechte Realisierung für die weiteren Streckenausbauten St.Gallen-Arth-Goldau.

Für die Regierung geht es darum, die Freigabe von Mitteln aus dem FinöV-Fonds zu erwirken. Ausbauten auf den Strecken St.Gallen-St.Margrethen-München, St.Gallen-Winterthur-Zürich, St.Margrethen-Sargans-Chur und St.Gallen-Konstanz-Stuttgart sind zeitlich vordringlich und Bestandteil der 1. bzw. 2. Phase der HGV-Botschaft. Die Regierung setzt sich deshalb in erster Priorität dafür ein, dass die eidgenössischen Räte das entsprechende HGV-Gesetz mit einem

erhöhten Verpflichtungskredit in der Dezembersession 2004 verabschieden und damit neben den Ausbauten Richtung München auch die dringlichen Ausbauten im Rheintal sowie Richtung Zürich und Stuttgart ermöglichen.

20. April 2004

Wortlaut der Interpellation 51.04.19

Interpellation Tinner-Azmoos / Kendlbacher-Gams: «NEAT-Anschluss in Gefahr?

Nach den Aussagen von Regierungsrat J. Keller in der Arena-Sendung vom 13. Februar 2004 über den Anschluss der Ostschweiz an die NEAT besteht die akute Gefahr, dass die bestehende gesetzliche Grundlage (Alptransit-Beschluss vom 28. März 1998) für dieses NEAT-Projekt abgeschwächt oder gar aufgehoben wird.

Die Regierung wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt die Regierung diese Gefahr?
2. Welche Massnahmen gedenkt die Regierung zu ergreifen, um eine solche Gesetzesänderung zu verhindern?»

17. Februar 2004