

Dokumentation zur FinöV-Abstimmung

- 1 Ausgangslage**
- 2 Inhalt der Vorlage**
- 3 Die Projekte im Einzelnen**
- 4 Folgen einer Ablehnung**

1 Ausgangslage

Die Projekte Bahn 2000 (56 % Ja) und die NEAT (63 % Ja) wurden 1987 bzw. 1992 in Volksabstimmungen gutgeheissen. Die Realisierung von Bahn 2000 1. Etappe ist bereits weit fortgeschritten, bei der NEAT wurden Sondierungsarbeiten abgeschlossen und Bauvorbereitungsarbeiten sind im Gange.

Die ursprünglich vorgesehene Finanzierung über verzinsliche und rückzahlbare Darlehen ist heute aber weder aus der Sicht des Bundes noch der Bahnen vorstellbar. Für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte soll deshalb ein Fonds geschaffen und diesem die nötigen Finanzquellen erschlossen werden.

Nachdem das Parlament nach langem Ringen eine Lösung für dieses schwierige Unterfangen gefunden hat, liegt die Entscheidung jetzt bei Volk und Ständen, die am 29. November 1998 über den entsprechenden Verfassungsartikel zu befinden haben.

2 Inhalt der Vorlage

Verfassungsartikel: Finanzierung und Fonds

Gegenstand der Volksabstimmung ist die Aufnahme eines Artikels 23 in die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung. Dieser Artikel:

1) definiert Eisenbahngrossprojekte

- NEAT
- Bahn 2000
- Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz
- Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken durch aktive und passive Massnahmen

2) nennt Finanzierungsquellen:

- voller Ertrag der verdoppelten pauschalen Schwerverkehrsabgabe
- höchstens zwei Drittel der LSVA
- Mineralölsteuermittel für max. 25% bei NEAT-Basislinien
- Mittel auf Kapitalmarkt für 25 % des Gesamtaufwandes bei NEAT, Bahn 2000, Anschluss HGV
- zusätzliche 0.1 % Mehrwertsteuer
- ergänzende Finanzierung durch Private oder internationale Organisationen

3) begründet einen Fonds für die Finanzierung dieser Projekte

Die wichtigsten Regeln für die Handhabung des Fonds werden aufgeführt. Das Parlament wird zum dem Erlass eines Reglementes beauftragt.

4) nennt die Form der Beschlussfassung zu den einzelnen Projekten

Die vier genannten Grossprojekte müssen je mit einem allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss beschlossen werden, d.h. es ist jeweils das Referendum möglich.

Mit dem Verfassungsartikel verknüpfte Beschlüsse

Verschiedene Beschlüsse sind mit dem neuen Verfassungsartikel verknüpft und können nur bei seiner Annahme in Kraft gesetzt werden.

BB über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen.

In diesen Bundesbeschluss sind zwei Gesetzesrevisionen verpackt, nämlich:

Revision Alptransitbeschluss

- bestimmt die durch den Fonds zu finanzierenden NEAT-Investitionen an Gotthard und Lötschberg sowie in der Ostschweiz
- legt eine Staffelung der NEAT-Projekte in zwei Bauphasen fest
- definiert die neuen Finanzierungsbedingungen

Änderung Bundesbeschluss über das Konzept Bahn 2000

- regelt neue Finanzierung von Bahn 2000

Reglement des Fonds zur Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte

Das Reglement des Fonds, über den die FinöV-Finanzierung abgewickelt werden soll, enthält folgende Elemente:

- Bevorschussungen sollen bis zu einem Plafonds von 4,2 Mrd. möglich sein, um die Projekte weniger abhängig von den Einnahmen realisieren zu können.
- Der Bundesrat soll bei der Zuweisung der zweckgebundenen Einnahmen Anpassungen vornehmen können.

Die NEAT-Darlehen der Bahnen bis zum 1.1.98 werden in variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen umgewandelt und in die Rechnung des Fonds aufgenommen.

Erwartete Einnahmen des Fonds

Der Fonds wird gespeist aus den im Verfassungsartikel genannten Einnahmequellen, die jährlich ungefähr die folgenden Erträge abwerfen sollen:

- Schwerverkehrsabgabe - pauschale SVA (bis 2001) 360 Mio. Fr.
- 2/3 LSVA (ab 2001) 500 - 1'000 Mio. Fr.
- 0,1 % Mehrwertsteuer 200 Mio. Fr.
- 25 % NEAT-Anteil aus Mineralölsteuern bis 300 Mio. Fr.
- Verschuldung von max. 25 % bis 400 Mio. Fr.

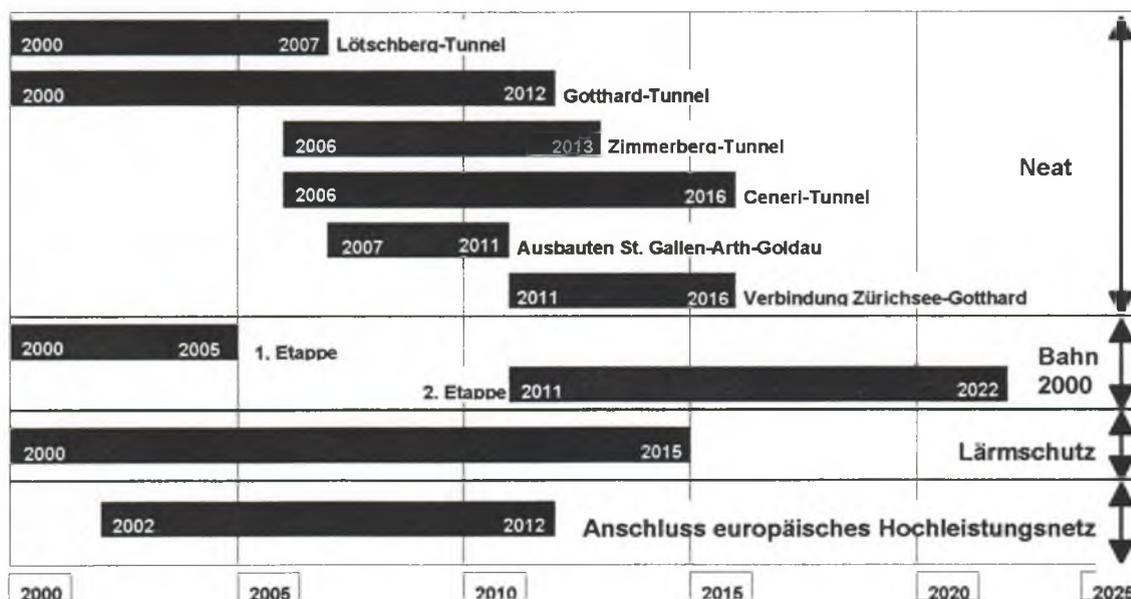
Verwendung der Mittel des Fonds:

Die Mittel des Fonds sollen nach heutigen Vorstellungen folgendermassen auf die einzelnen Projekte verteilt werden:

• Bahn 2000	1. Etappe	7,5 Mia.
	2. Etappe	5,9 Mia.
• NEAT (inkl. Integration Ostschweiz)		13,5 Mia.
• Anschluss der Ost- und Westschweiz		1,2 Mia.
• Lärmsanierung Stammnetz		<u>2,3 Mia.</u>
Total bis 2025		30,4 Mia.

Vorgesehenes Bauprogramm:

Aus den gesetzlichen Grundlagen und den Planungen von Bahnen und Verwaltung ergibt sich das folgende Programm für die Realisierung der Projekte:



3 Die Projekte im Einzelnen

Bahn 2000 1. Etappe

Bahn 2000 1. Etappe verbessert primär das Knotensystem im Fernverkehr Schweiz. Damit werden

- mehr Fahrmöglichkeiten im Intercity-, InterRegio- und Schnellzugsverkehr angeboten;
- die optimale Einbindung des Regionalverkehrs sichergestellt;
- die Gesamtreisezeit um durchschnittlich 8 % verkürzt;
- neue Direktverbindungen geschaffen.

Die Realisierung von Bahn 2000 1. Etappe gemäss dem Bericht von 1994 kommt planmässig voran. Ein grosser Teil der Projekte befindet sich im Bau, die restlichen stehen kurz davor.

Für die 1. Etappe hat das Parlament den Verpflichtungskredit bewilligt, so dass es für die SBB eigentlich „nur“ noch darum geht, zu welchen Bedingungen sie das Geld erhalten. Die für die 1. Etappe vorgesehenen Mittel von 7,4 Mrd Franken werden mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht ausgeschöpft (erwartete Endkosten 6,4 Mia. Franken).

Fazit: Bahn 2000 1. Etappe steht in voller Realisierung und bringt den flächendeckenden Nutzen nur, wenn die Arbeiten planmässig abgeschlossen werden. Bei der FinöV-Abstimmung geht es einzig um die Frage, ob die Finanzierung über den Fonds erfolgen kann oder nicht.

Bahn 2000 2. Etappe

Wenn mit der ersten Etappe mit 50% der Mittel 75% des Nutzens erreicht werden, macht es wenig Sinn, mit dem gleichen Mitteleinsatz lediglich einen unterproportionalen zusätzlichen Nutzen zu erzielen. Deshalb drängen sich für die „zweite Etappe“ neue Ideen auf. Der Bahn 2000-Grundsatz, das Angebot im Personenverkehr in Richtung "S-Bahn Schweiz" netzweit zu verbessern, ist nach wie vor richtig. Geändert hat sich der Weg. Statt teure und schwerfällige Infrastrukturausbauten stehen unternehmerisch richtige Angebotskonzepte und "weiche" Investitionen in intelligenten Systemen im Vordergrund. Demnach heisst für die SBB die Stossrichtung: ein möglichst günstiges unternehmerisches Umfeld mit möglichst wenig Investitionen schaffen. Mit dieser Leitidee werden - entsprechend der Markt- und finanziellen Entwicklung - folgende Zielsetzungen angestrebt:

- Integraler Halbstundentakt im Fernverkehr Schweiz.
- Ausdehnung des Taktsystems Schweiz in den Grenzregionen Genève, Tessin, Basel und Bodensee.
- Bessere Einbindung der grossen Agglomerationsräume im Mittelland in das Inter-Regio-System.

- Leistungsfähige und kundengerechte Erschliessungssysteme innerhalb der Agglomerationsräume als Zubringer zur Bahn.
- Neue Kunden- und Betriebssysteme dank einer einheitlichen Kommunikationskette im öffentlichen Verkehr.

Mit Bahn 2000 2. Etappe wird somit das Erfolgsprodukt Taktfahrplan Schweiz in zwei Richtungen verbessert.

- Mit dem integralen Halbstundentakt verkehren Intercity- und InterRegio-Züge wie eine S-Bahn. Der Kunde profitiert nicht nur von häufigen Abfahrten. Auch die Anschlüsse an den Regionalverkehr werden einfacher und damit die Transportkette besser. Dank neuen Kommunikationsmöglichkeiten verbessert sich auch der Zugang zum System öffentlicher Verkehr und die Kundeninformation während der Reise.

-> Häufiger, dank Halbstundentakt, schneller dank besseren Anschlüssen, attraktiver, dank einfacherem Zugang zum System öffentlicher Verkehr.

- Mit der Ausdehnung der InterRegio-Züge in die Grenzregion und der besseren Einbindung der grossen Agglomerationsräume profitieren neue Kunden direkter und rascher vom Fernverkehr. Neue Mittelverteiler konzentrieren in den Agglomerationen die Verkehrsströme und schaffen damit die Voraussetzung für neue Angebote.

-> Direkter, dank neuen Anschlusspunkten, bequemer, dank Qualitätszügen.

Die Ideen der 2. Etappe sind noch in einem Entwicklungsstadium. Mit der Umsetzung wird erst nach dem Jahr 2010 begonnen. Es wäre verfrüht, sich bereits heute detailliert festzulegen. Die aufgezeigten Stossrichtungen müssen sich der Markt- und Wirtschaftsentwicklung anpassen können. Was konkret umgesetzt wird, muss dem Parlament in etwa fünf Jahren mit einer referendumsfähigen Botschaft vorgelegt werden. Die Diskussion hat also begonnen; die Mitwirkung aller an der Entwicklung steht noch bevor.

Fazit: Bahn 2000 2. Etappe ist das Programm für die langfristige Entwicklung des nationalen Verkehrs. Neue Ideen sollen dem öffentlichen Verkehr auch nach 2010 innovative Schritte ermöglichen. Bahn 2000 2. Etappe heisst Angebotsziele und keine Bauprogramme, neue Ideen und nicht einfach das "Restprogramm" der 1. Etappe.

Integraler Halbstundentakt im Fernverkehr Schweiz

Ziel ist es, auf dem Fernverkehrsnetz den integralen Halbstundentakt einzuführen. Der Nutzen betrifft schwergewichtig die Zentralschweiz, den Jurabogen und die Ostschweiz. Dadurch, dass Intercity-, InterRegio- und Schnellzüge so häufig wie die S-Bahn verkehren, können Bahnkunden echt profitieren. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass diese Massnahme, trotz Mehraufwand, unternehmerisch interessant sein kann:

- der integrale Halbstundentakt ist ein einfaches und gut kommunizierbares Marketinginstrument
- Anschlussbindungen zwischen Fernverkehrszügen und zum RPV sind einfacher, Knoten zu den Minuten 15/45 werden zu echten Anschlussgruppen
- der integrale Halbstundentakt löst auf einer Linie erfahrungsgemäss Nachfragesteigerungen von 5 - 15 % aus

- der "Netzeffekt" kann auch auf den Linien, bei denen bereits der integrale Halbstundentakt eingeführt ist, weitere Nachfragesteigerungen auslösen
- dank dem integralen Halbstundentakt ist die Verteilung der Nachfrage auf die einzelnen Züge besser. Dadurch können wenig rentable Zusatzleistungen (Berufsverkehrszüge, Doppelführungen, Verstärkungswagen) vermindert bzw. freigestellt werden. Beispiel IC Zürich-Bern
- dank dem Halbstundentakt können bei Verspätungen Anschlüsse eher gebrochen werden, da der nächste Zug bald fährt. Dadurch verbessern sich die Betriebsqualität und -stabilität.

Ausdehnung des Taktsystems Schweiz in den Grenzregionen Genève, Tessin, Basel und Bodensee

- Mit der mittel- bis langfristig zu erwartenden Öffnung der Grenzen eröffnen sich neue Märkte, die mit dem Produkt Taktfahrplan Schweiz erschlossen werden können.
- Die öV-Systeme in den Grenzregionen können nur mit einem durchgehenden Angebot gestärkt werden. Heutige Endpunkte ("auslaufende Züge") werden zu Anschlussknoten. Diese erhalten somit eine Zubringerfunktion, die das Gesamtnetz speist.
- Das Bevölkerungspotential in den Grenzregionen ist für schweizerische Verhältnisse gross, auch wenn es sich für unsere Nachbarländer um Randregionen handelt.

Bessere Einbindung der grossen Agglomerationsräume im Mittelland in das InterRegio-System

- Das Bahnnetz Schweiz entstand im letzten Jahrhundert. Es ist der Siedlungsentwicklung in den letzten Jahrzehnten nicht mehr in allen Teilen angepasst. Bevölkerungsstarke Agglomerationen wie das Zürcher Oberland, das Limmattal, das Mittelland von der Reuss bis zur Aare oder das untere Baselbiet sind teilweise schlecht in das Fernverkehrsnetz integriert.
- In Agglomerationsbereichen befinden sich die grössten Kapazitätsengpässe des Nationalstrassennetzes. Die Bahn hat deshalb intakte Marktchancen und liefert gleichzeitig einen Beitrag zu einer sinnvollen Aufteilung zwischen den Verkehrsträgern.

Leistungsfähige und kundengerechte Erschliessungssysteme innerhalb der Agglomerationsräume als Zubringer zur Bahn

- Erschliessungssysteme sind in der Transportkette des öffentlichen Verkehrs sehr wichtig. In den Agglomerationen fehlen oft moderne Verkehrsmittel, die bequem und leistungsfähig die Anschlusspunkte der Bahn erschliessen. Beispiele in Frankreich oder Deutschland zeigen, dass gerade in diesem Bereich ein grosser Nachholbedarf besteht. Denn das Netz der städtischen Verkehrsbetriebe ist zu oft diesen Anforderungen nicht mehr gewachsen.
- Im Gegensatz zu den regionalen Transportunternehmen fallen die städtischen Verkehrsbetriebe in eine Finanzierungslücke. Die sogenannten Rahmenkredite, die den Privatbahnen in den Alpen, im Mittelland und im Jura zur Verfügung

stehen, können von den schienengebundenen und unkonventionellen Verkehrsmitteln der städtischen Regionen nicht beansprucht werden. Bahn 2000 2. Etappe kann hier eine Lücke schliessen.

Neue Kunden- und Betriebssysteme dank einer einheitlichen Kommunikationskette im öffentlichen Verkehr

- Der öffentliche Verkehr lebt nicht nur vom Angebot, sondern auch von den Distributions- und Informationssystemen. Diese müssen synchron zum Angebot verbessert werden. So ist eine gegenseitige Förderung möglich.

Anbindung der West- und Ostschweiz an die HGV-Netze

In der FinöV-Botschaft wird im Entwurf des Verfassungsartikels nur der Anschluss der Westschweiz an das französische TGV-Netz erwähnt. Das Parlament hat diese Bestimmung auf die Ost- und Westschweiz erweitert. Mit diesen „Anschlüssen“ soll - zusammen mit Nord-Süd-Achse der NEAT die Einbindung des schweizerischen Bahnnetzes in das europäische Hochleistungsnetz verbessert werden.

Was genau mit den vorgesehenen Mitteln (Kostendach gemäss Botschaft 1,2 Mrd. Franken) geschehen soll, ist bis heute noch nicht entschieden. Die Bahnen verfügen zwar über grenzüberschreitende Projekte. Der politische Prozess über Vereinbarungen mit den Nachbarstaaten von der Projektierung über die Finanzierung bis zur Realisierung ist indessen nicht einfach. Das hohe Interesse der Schweiz an ihren Verbindungen nach aussen kann auch den Einsatz schweizerischer Mittel in der ausländischen Nachbarschaft erfordern.

• Westschweiz

Weit gediehen sind die Vorstellungen für eine attraktive Verbindung von Genf nach Paris und Südfrankreich, wobei das Projekt einer Neubaustrecke Genf - Mâcon unter heutigen Bedingungen vernünftigerweise nicht realisierbar ist. Hingegen lassen sich mit einer Modernisierung der unweit der Neubaustrecke im französischen Haut-Bugey verlaufenden Regionallinie (z.B. Beseitigung der Spitzkehre im Bahnhof Bellegarde) mit verhältnismässig bescheidenen Mitteln erhebliche Reisezeitgewinne realisieren. Dank einer Verkürzung der Strecke um 50 Kilometer und dem Einsatz der Neigetechnik reduziert sich die Reisezeit Paris - Genf um 40 Minuten auf rund 2 ¾ Stunden. Der Investitionsaufwand für die Infrastruktur (inkl. Tunnel bei Ceyzériat) beträgt 1,6 Mia. FF und weist eine hohe sozio-ökonomische Rentabilität auf (16 % bei Weiterverwendung des heutigen Rollmaterials auf anderen Strecken). Das Projekt entstand aufgrund einer Konvention zwischen den Bahnen und der französischen Bahninfrastrukturgesellschaft RFF.

Für die Juraverbindung über Dole - Frasne existieren ebenfalls Projekte mit Verbesserungen an der Strecke (u.a. Geschwindigkeitserhöhungen bis max. 220 kmh), besserer Stromversorgung und Einsatz von Neigetechnik. Der Investitionsaufwand beläuft sich für die Infrastruktur auf rund 1,1 Mia. FF (bei Variante 180/220 kmh, Richtung Lausanne, ohne Verbesserung Frasne - Neuchâtel). Die Fahrzeit Lausanne - Paris könnte in diesem Fall um eine halbe Stunde auf 3 ¼ Stunden reduziert werden. Auch wird eine hohe sozio-ökonomische Rentabilität erwartet (9 % bei anderweitigem Einsatz der heutigen Fahrzeuge). Die

Juralinie könnte langfristig von der zweiten Etappe des französischen TGV Rhin-Rhône profitieren.

Die Verkehrsverbindung von Basel Richtung Paris wird dagegen schon mit der ersten Etappe dieses Projektes stark beschleunigt, deren Realisierungschance als hoch bezeichnet werden darf.

- **Nord-/Ostschweiz**

Auf der Grundlage einer mit Deutschland abgeschlossenen ministeriellen Vereinbarung über die Sicherung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT sollen die Kapazitäten der Oberrheinstrecke Offenburg - Basel auf deutschem und schweizerischem Gebiet aufeinander abgestimmt und nach Massgabe der Verkehrsnachfrage erhöht werden (Karlsruhe - Offenburg ist schon in Ausbau begriffen).

Auf den Linien Stuttgart - Zürich und München - Zürich ist mit Anpassungen für den Einsatz von Triebzügen mit Neigetechnik das Zusammenwachsen der benachbarten Netze schon in Gang. Auf der Strecke Stuttgart - Zürich werden verschiedene Varianten geprüft. Es wird eine Fahrzeit von 2 ¼ Stunden angestrebt. Aus Sicht DB ist zurzeit jedoch kein Variantenentscheid möglich. Für die Strecke München - Zürich sind die Projektierungen für die Infrastrukturanpassungen für Neigetechnik bereits im Gang und ein Abkommen zwischen den Bahnen absehbar. Der Einsatz von Diesel-Neigezügen ist ab Fahrplanwechsel 2000 vorgesehen. In einer ersten Stufe wird eine Fahrzeit von 3 ½ Stunden angestrebt, als Zielfahrzeit 3 ¼ Stunden (u.a. mit Durchgangsbahnhof Lindau). Bund und Bahnen streben zudem an, dass auf der Münchnerlinie die österreichische Strecke an der östlichen Bodenseecke eingebunden wird.

Zu beachten ist, dass „Einsatz der Neigetechnik“ nicht einfach Fahren mit Neigezügen auf dem vorhandenen Gleis bedeutet. Vielmehr ist eine gleichmässig hohe Geschwindigkeit anzustreben, was Kurvenbegradigungen und Arbeiten an den Signal- und Sicherungsanlagen bedingt.

Fazit: Beim Anschluss der Schweiz an das Hochgeschwindigkeitsnetz geht es um die Förderung aller grenzüberschreitenden Projekte zur Einbindung des schweizerischen in die europäischen Bahnnetze. Mit einem Einsatz von maximal 1,2 Milliarden Franken können im Verkehr mit Frankreich, Österreich und Deutschland die Verbindungen wesentlich verbessert werden, was die Standortgunst der Schweiz erhöht.

Lärmsanierung

Ausgangslage: Aufgrund von Umweltschutzgesetz und Lärmschutzverordnung müssen bei Bahnanlagen bestimmte Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Aber es können weder die Fristen eingehalten werden noch stehen die nötigen Mittel zur Verfügung. Aus diesem Grund soll die Lärmsanierung zulasten des Fonds finanziert werden.

Hauptstossrichtung ist die Bekämpfung des Lärms an der Quelle, d.h. am Bahnwagen. Der Umbau der Bremsausrüstung von Güterwagen und älteren Reisezugwagen von Graugussbremssohlen auf neuentwickelte Bremssohlen aus Kunststoff oder Sintermetall steht im Zentrum des Sanierungsprogramms. Um eine

maximale Wirkung zu erzielen, wird dieses Programm mit entsprechenden Massnahmen in den Nachbarländern koordiniert, weil zahlreiche ausländische Güterwagen in der Schweiz verkehren.

Nur dort, wo die Massnahmen am Rollmaterial nicht ausreichen, sollen Lärmschutzwände und Lärmschutzfenster zum Einsatz kommen. Es ist an rund 48 Orten die Errichtung von insgesamt rund 300 km Schallschutzwänden vorgesehen.

Die Kostenprognosen für die Lärmsanierung bei den Bahnen sind in den letzten Jahren gesunken, so dass kaum die vorgesehenen 2,3 Mia. Franken beansprucht werden. Heute sind vorgesehen:

- Rollmaterial: (wahrscheinlich weniger, ca. 600 Mio.) 850 Mio. Fr.
- Schallschutzwände: 750 Mio. Fr.
- Schallschutzfenster: 120 Mio. Fr.
- Total 1'720 Mio. Fr.

Die Lärmsanierung soll mit zwei Bundesbeschlüssen umgesetzt werden: Ein dringlicher BB zur Revision der gesetzlichen Vorgaben, ein BB zur Finanzierung der Massnahmen.

265'000 Personen leiden in der Schweiz unter Bahnlärm über dem Grenzwert. Dieser Personenkreis dürfte am leichtesten für diesen Aspekt der FinöV-Vorlage anzusprechen sein und damit auch konkrete Erwartungen verbinden.

Da sich die Lärmsanierung nur international durchsetzen lässt, hat die UIC auf Initiative der SBB und DB ein Programm zur Lärmsanierung gestartet. Durch die europaweite Lärmsanierung des Rollmaterials verbessert sich die Lärmsituation in der Schweiz zusätzlich. Die schweizerischen Bemühungen werden unterstützt und es lassen sich finanzielle Einsparungen erzielen, da weniger ortsfeste Bauten (Wände, Schallschutzfenster) nötig sind.

Fazit: Beim Lärmschutz ist der direkte Nutzen für zahlreiche Betroffene zu betonen. Im übrigen sind die allgemeinen Umweltvorteile der Bahn gegenüber andern Verkehrsmitteln hervorzuheben.

NEAT

Die Projekte im Rahmen der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen sind klar definiert und in der Planung weit fortgeschritten. Für Sondierungsarbeiten für den Gotthard- und den Lötschberg-Basistunnel sind bereits erhebliche Mittel eingesetzt worden.

Vorgesehen ist in der ersten Bauphase:

- Gotthardbasistunnel 6,7 Mrd. Fr.
- Lötschbergbasistunnel 3,4 Mrd. Fr.

In der zweiten Phase sollen folgen:

- Ceneri-Basistunnel 1,7 Mrd. Fr.
- Integration Ostschweiz (inkl. Zimmerbergtunnel) 1,0 Mrd. Fr.

- Ausbauten im gesamten Netz

0,7 Mrd. Fr.

Gegenüber dem ursprünglichen Projekt sind einige Abstriche in der Grössenordnung von 5 Mrd. Franken gemacht worden:

- Zufahrt zum Gotthard von Arth-Goldau bis Altdorf;
- teilweise einspurige Führung des Lötschbergtunnels;
- Reduktion der Ausbauten für den Anschluss der Ostschweiz;
- Verzicht auf die - nur politisch mit der NEAT zusammenhängende - unterirdische Einführung der Arosabahn in Chur.

Im Interesse der Finanzierbarkeit sind demnach in allen Landesteilen Einsparungen am ursprünglichen - vom Volk gutgeheissenen - NEAT-Projekt gemacht worden. An der NEAT-Netzvariante ist dagegen festgehalten worden. Sie ist im Abstimmungskampf zugleich Hypothek und Chance. Ihre Vorteile müssen betont werden:

- Eine Lösung, welche die nationale Einheit wahrt, indem sie den berechtigten Anliegen der verschiedenen Landesteile Rechnung trägt.
- Vorteile und Belastungen durch eine neuen Transitachse werden verteilt, auch auf den Zufahrtslinien.
- Neben dem N-S-Verkehr ergeben sich breit gestreute regionale Verkehrsverbesserungen durch die einzelnen Tunnels: Integration des Wallis ins nationale Bahnangebot, Verbesserung der Verbindungen zwischen Zürich und Zug/Luzern durch den Zimmerbergtunnel, neue Verbindungen innerhalb des Tessins durch den Ceneritunnel, bessere Verbindungen zwischen Ost- und Zentralschweiz.
- Bessere Betriebs- und Fahrplanstabilität erhöht die Zuverlässigkeit und Flexibilität im Alltag, beim Unterhalt und bei Störungen einer Achse.
- Die Netzlösung ermöglicht, den Bau bzw. Ausbau von Zufahrtslinien zurückzustellen, die sonst aus Kapazitätsgründen sofort erstellt werden müssten.
- Das Transitabkommen mit der EU kann eingehalten werden.
- Die Netzvariante erlaubt eine zeitliche Staffelung der Ausbauten.

Fazit: Bei der NEAT ist der hohe Nutzen (Kapazität, Geschwindigkeit, höhere Fahrplandichte) hervorzuheben, welche dank der Netzvariante breit gestreut werden kann. Ausserdem ist auf die Einsparungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt hinzuweisen.

4 Folgen einer Ablehnung

Eine Ablehnung der Vorlage kann angesichts vieler umstrittener Punkte und der doppelten Hürde einer Verfassungsabstimmung nicht ausgeschlossen werden. Über die Konsequenzen muss deshalb Klarheit herrschen:

- Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozentpunkte und die Verdoppelung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe wären abgelehnt.

- Die Zweckänderung für die Verwendung der LSVA-Erträge wäre abgelehnt. Damit würden die vagen Bestimmungen des Verfassungsartikels 36quater gelten, die vorsehen, dass die Erträge zur „Deckung von Kosten zu verwenden seien, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen“. Dies schliesst eine Mitfinanzierung von Bahnprojekten, welcher der Umlagerung dienen, nicht aus.
- Bei Bahn 2000 fehlt eine Rechtsgrundlage (Spezialgesetz) in bezug auf die Finanzierung. Die Bestimmungen des Leistungsauftrages 87 (vollverzinslich rückzahlbar) sind ausser Kraft und durch die neuen Finanzierungsmechanismen der Bahnreform (variabel verzinslich, bedingt rückzahlbar) abgelöst worden. Bei einer Ablehnung gelten damit die Bestimmungen der Bahnreform. Als Bauprogramm gilt die 1. Etappe gemäss des gesprochenen Verpflichtungskredites von maximal 7,4 Mia. Franken, was die Fertigstellung von Bahn 2000 1. Etappe erlaubt.
- Für den Lärmschutz, die HGV-Anschlüsse und die NEAT fehlt eine Finanzierungsbasis.

Fazit: Es müsste ein neues, redimensioniertes Paket geschnürt werden, was jedoch mit einem Zeitverlust für die Modernisierung der Bahn verbunden wäre.