

Bundesrat wird zum Status Palästinas Stellung nehmen Seite 7

Freiwillige Verpflichtung zum Zehnten gegen die Armut Seite 9

Spekulationen über Standorte für radioaktive Abfälle Seite 9

Welterfahren und doch daheim auf der Hundwilerhöhe Seite 9

«Politisch fundierte Kriterien für den Bahnausbau fehlen»

Matthias Michel, der Präsident der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs, zu bevorstehenden Investitionen in Verkehrswege

Die Kantone seien stärker in den Bahnausbau einzubeziehen, sagt der Zuger Volkswirtschaftsdirektor Michel. Zug rechnet, dass jeder in Ausbauten investierte Franken jährlich wiederkehrende Abgeltungen für den Betrieb von 4 Rappen nach sich zieht.

Herr Michel, die Kantone sind sich einig, dass beim Ausbau der Bahn bis 2025 rund 6 und nicht – wie vom Bundesrat vorgesehen – 3,5 Milliarden Franken investiert werden sollen. Auf eine Prioritätenliste konnten sie sich aber nicht verständigen. Wie geht das zusammen? Das hat mit der Genese des Projekts zur Finanzierung und zum weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) zu tun. Wir erhielten vom Bund Prioritäten vorgelegt. Diesen liegt zwar eine Analyse des Verhältnisses von Kosten und Nutzen bei einzelnen Projekten zugrunde, die letztlich aber nicht ausschlaggebend ist. Da spielen noch andere Kriterien hinein, wie die Wirkung einzelner Vorhaben auf das ganze Netz. Als die Kantone damit konfrontiert wurden, gab es für sie – je nach Berücksichtigung ihrer Anliegen – nur noch die Positionen Verteidigung oder Angriff.

Sie schieben dem Bund die Verantwortung für das regionalpolitische Feilschen zu. Was müsste denn im Hinblick auf den übernächsten Ausbaus Schritt geschehen, damit sich dieses eindämmen liesse?

Zum einen bedürfte es einer politischen Verständigung auf sachliche Kriterien,



«Auf Schiene und Strasse sind ähnliche Aufschläge vorzusehen.»

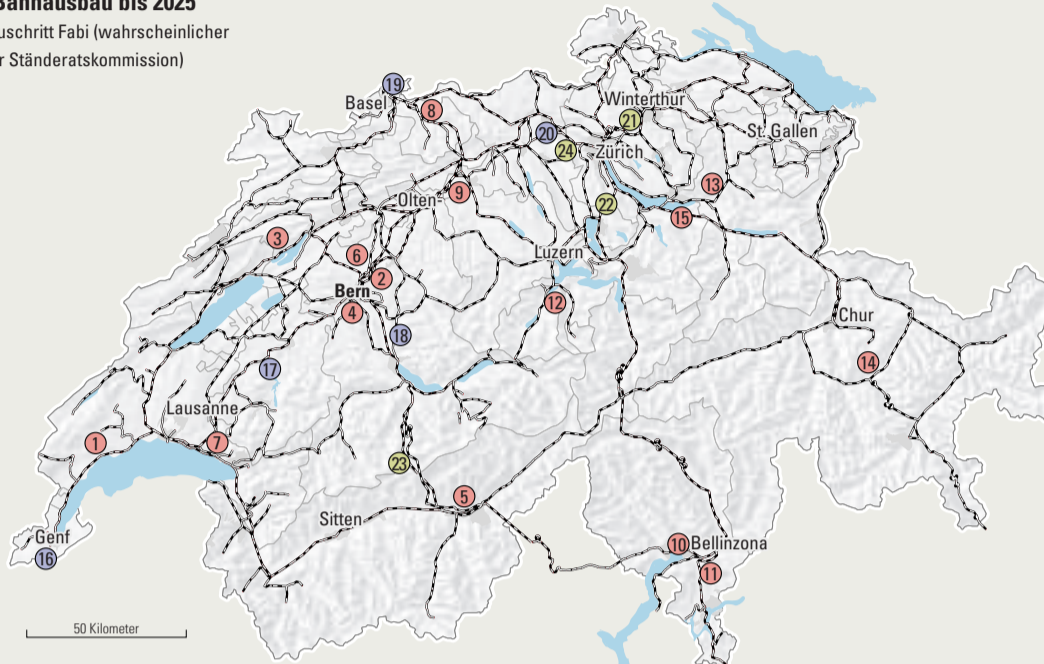
Matthias Michel
Zuger Volkswirtschaftsdirektor (fdp.)

aus denen sich eine Abfolge der Vorhaben ableiten liesse. Es reicht nicht, dass die Verwaltung solche Gesichtspunkte definiert. Zum anderen sollten die Kantone früher und massgeblicher an Planungen des Bundes teilhaben. Wir pochen auf einen aktiven Einbezug.

Haben die Kantone überhaupt das Know-how, um solche Prozesse mitzugestalten? Und müssten sie sich umge-

Weiterer Bahnausbau bis 2025

Erster Ausbauschnitt Fabi (wahrscheinlicher Vorschlag der Ständeratskommission)



Vorschlag Bundesrat (Kapazitätsausbauten für 3,5 Milliarden Franken)

- 1 Lausanne-Genf
- 2 Knoten Bern
- 3 Ligerz-Twann
- 4 Holligen
- 5 Matterhorn-Gotthard-Bahn Oberwallis
- 6 Regionalverkehr Bern-Solothurn
- 7 Vevey-Blonay
- 8 Ergolzthal
- 9 Bern-Luzern
- 10 Zufahrt Locarno

Ergänzungen (Ausbauten für 2,4 Milliarden Franken)

- 11 Bahnhof Lugano
- 12 Zentralbahn
- 13 Zürich-Chur
- 14 Rätische Bahn
- 15 Südostbahn Ost

Vorarbeiten für nächste Ausbauschnitte (Projektierungen für 300 Millionen Franken)

- 16 Knoten Genf
- 17 Beschleunigung Lausanne-Bern
- 18 Bern-Thun
- 19 Pratteln
- 20 Heitersberg Ost
- 21 Bässersdorf-Winterthur (Brüttenertunnel kurz)
- 22 Thalwil-Baar (Zimmerbergstunnel II) und Tiefbahnhof Luzern
- 23 Weiterausbau Lötschberg-Basistunnel
- 24 Zürich Altstetten-Rapperswil

QUELLEN: LITRA/VÖV

NZZ-INFOGRAFIK/tcf.

kehrt nicht an allen Ausbauprojekten teilzunehmen und nicht nur – wie das jetzt vorgesehen ist – den Ausbau von Publikumsanlagen in Bahnhöfen finanzieren?

Die Kantone sind unterschiedlich aufgestellt. Der Kanton Zürich hat mit seinem Verkehrsverbund eine sehr kompetente Organisation. Wir in der Zentralschweiz müssten uns dafür zusammenschliessen. Was die finanzielle Beteiligung angeht, weise ich darauf hin, dass die Kantone in Summe jährlich bereits rund 200 Millionen in die Eisenbahninfrastruktur investieren. Das kann so bleiben, wenn diese Gelder jeweils für Projekte oder Anlagen bestimmt sind, von denen die (mit)finanzierenden Kantone profitieren.

So intensiv über Investitionen diskutiert wird, so wenig sind die jährlich wiederkehrenden Kosten für das daraus resultierende bessere Bahnangebot Thema.

Das stimmt. Die erhöhten Kosten für das Angebot sind nicht einfach zu erheben und von Projekt zu Projekt sehr verschieden. Für den Kanton Zug kann man folgende Annäherung machen: Im Finanzplan 2011 bis 2020 sehen wir im

jährlichen Durchschnitt 15,8 Millionen für Bahnausbauten vor, und wir rechnen mit einer durchschnittlichen Zunahme der Abgeltungen um 630 000 Franken pro Jahr. Das heisst: Pro neu investierten Franken steigen die Abgeltungen grob geschätzt um 4 Rappen.

Sie haben im Kanton Zug das Angebot des Regionalverkehrs mit der Einführung der Stadtbahn im Jahr 2004 verdoppelt. Wie schlug sich das in den Abgeltungen nieder?

Als wir vom 30- auf den 15-Minuten-Takt übergangen, stiegen die Abgeltungen um 50 Prozent. Darin schlug sich aber nicht nur der dichtere Fahrplan nieder, sondern auch der Bau neuer Haltestellen sowie der Einsatz neuer Rollmaterials. Bis heute beträgt die Zunahme der Abgeltungen gegenüber der Zeit vor der Stadtbahn 90 Prozent – im gleichen Zeitraum stiegen die Fahrgastzahlen um 256 Prozent. Der Kanton bezahlt also heute pro Passagier weniger als damals.

Wie sicher sind Sie, dass Sie bei Bahnausbauten die Bevölkerung noch hinter sich haben? In Neuenburg hat sich das

Volk zum ersten Mal seit Jahrzehnten gegen ein Bahnprojekt ausgesprochen. Abgesehen vom knappen Ausgang der Abstimmung meine ich, dass im Fall Neuenburg spezifische Umstände zu berücksichtigen sind – auch das Verhältnis zwischen der grossen Investition und der Finanzlage des Kantons. Ich würde daraus keinen generellen Vorbehalt gegenüber Bahnausbauten ableiten. Im Gegenteil: Vorhaben des öffentlichen Verkehrs werden oft über Parteigrenzen hinweg unterstützt.

Wie schätzen Sie die Bereitschaft der Passagiere und Steuerzahler ein, für den öffentlichen Verkehr immer mehr zu bezahlen? Besteht nicht die Gefahr, dass die Bürger Ihren Projekten aus diesem Grund die Gefolgschaft verweigern?

Wir sind uns der erhöhten Sensibilitäten bewusst. Deshalb gilt es, bei Tarifaufschlägen mit Augenmass vorzugehen. Wir von den kantonalen Direktoren, die für öffentlichen und individuellen Verkehr zuständig sind, haben uns darauf verständigt, dass die unvermeidbaren Schritte hin zu mehr Kostenwahrheit im Verkehr bei beiden Verkehrsträgern im selben Mass gesetzt werden sollen.

Welchen Lösungsansatz halten die Kantone dem Vorwurf entgegen, mit dem Viertelstundentakt im Regionalverkehr verunmöglichten sie weiterhin Güterverkehr auf der Schiene?

Uns ist bewusst, dass auch der Güterverkehr Platz auf den Schienen braucht. Für mich heisst die Lösung: Entflechtung der Verkehre. Es sollten Anreize – beispielsweise über die Trassengebühren – geschaffen werden, dass sich für Güterzüge Umwege um die Ballungszentren mit dichtem Regionalverkehr herum lohnen. Ferner sollten die Kantone auch hier besser in die nationalen Planungen einbezogen werden.

Die Bahnen bemängeln, dass im Regionalverkehr keine «echten» Gewinne möglich sind. Das mache Querfinanzierungen aus anderen Bereichen nötig und erschwere unternehmerisches Handeln. Wir haben das interkantonal noch nicht diskutiert. Ich bin der Meinung, dass eine Änderung des geltenden Systems Priorität hat, solange die jeweiligen Anbieter faktische Monopole haben und der Investitionsschutz hoch ist. Wenn schon, hätten für mich andere Reformschritte Vorrang: Man könnte beispielsweise bei Sanierung und Unterhalt der Strecken Wettbewerbsselektoren einführen. Warum sollen für solche Arbeiten nicht mehrere Bahnen Offerten einreichen können? Das würde preissenkend wirken.

Interview: Paul Schneeberger

WEITERER BAHNAUSBAU

P. S. · Das Projekt Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) wird diese Woche von der ständerätlichen Verkehrskommission beraten. Zum einen wird damit ein neuer Fonds zur Finanzierung von Bahnausbau und -unterhalt geschaffen. Zum anderen enthält es die nächsten Bahnausbauten. Der Bundesrat propagiert in einem ersten Schritt bis 2025 ein 3,5-Milliarden-Franken-Paket, das auf bisherigen Finanzierungsmechanismen, höheren Billettpreisen und einem reduzierten Fahrkostenabzug für Pendler basiert. Die Ständeratskommission tendiert zu einem 6-Milliarden-Paket bis 2025 (vgl. Grafik). Dieses brächte auf noch mehr Linien den Viertelstundentakt. Die zusätzlichen Mittel könnten durch ein Mehrwertsteuer-Promille oder den Verzicht auf die Verzinsung der Vorschüsse aus der Bundeskasse für die Neat-Finanzierung aufgebracht werden.

Die Frage der Palästina-Anerkennung stellt sich neu und etwas modifiziert

Der Bundesrat muss sich bald für oder gegen den Status eines Uno-Beobachterstaats aussprechen – der Entscheid dürfte leichterfallen als vor einem Jahr

Die Uno-Generalversammlung wird möglicherweise im November über die Aufwertung Palästinas zum Beobachterstaat entscheiden. Das zwingt die Schweiz, Stellung zu beziehen.

Simon Gemperli

Die Palästinenser wollen von der Uno-Generalversammlung als Beobachterstaat aufgenommen werden. Diesen Status hatte die Schweiz inne, bis sie 2002 der Uno beitrug. Heute fällt nur noch der Vatikan in diese Kategorie. Die Uno hat zwar der PLO den Status einer «observer entity» zugestanden. Aber damit befinden sich die Palästinenser, die gemäss «Oslo» einen Staat erhalten sollen, auf der gleichen Stufe wie der Malteserorden. Bilateral wird Palästina von etwa 130 Ländern anerkannt. Die Schweiz gehört nicht dazu.

Präsident Mahmud Abbas kündigte am 27. September an, bald einen offiziellen Antrag einzureichen. Das ist noch nicht geschehen. Laut dem Präsidenten der Generalversammlung, Vuk Jeremic, soll das Thema im November diskutiert werden. Der Serbe, der unter anderem von alt Bundesrätin Micheline Calmy-Rey geacoacht wird, wird die Abstimmung aber nicht vor den amerikanischen Wahlen am 6. November ansetzen, wie er diese Woche andeutete. Die alljährliche Palästina-Debatte ist auf der offiziellen Uno-Agenda am 29. November eingetragen, am Jahrestag der Teilung Palästinas 1947.

Bisher kein Handlungsdruck

Das erhöhte Tempo zwingt den Bundesrat, in den nächsten Wochen Farbe zu bekennen. Bisher hatte er sich nie zur Anerkennungsfrage geäussert. Vor einem Jahr, als die Palästinenser Vollmitglied werden wollten, wegen des ange-

kündigten Vetos der USA aber den Rückzug antraten, musste sich Bern nicht entscheiden. Solange kein Antrag vorlag, schwieg das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA): Man werde «zum gegebenen Zeitpunkt» Position beziehen. Man wusste wohl auch, dass ein voraus-eilendes Ja zum damaligen Zeitpunkt innenpolitisch kaum mehrheitsfähig gewesen wäre. Die Aussenpolitische Kommission des Ständerats teilte, ohne dass sie vom Bundesrat konsultiert worden wäre, von sich aus mit, sie wolle im Moment nicht Stellung nehmen.

Die Hürden, um Beobachterstaat zu werden, sind tiefer als bei einer Vollmitgliedschaft. Nötig ist nur ein Mehrheitsentscheid in der Generalversammlung, was im Fall von Palästina kein Problem darstellen dürfte. Bern will den Schleier aber noch nicht lüften. Im Moment sei unklar, wie die palästinensische Autonomiebehörde vorzugehen gedenke. «Es liegen zurzeit weder Anträge noch

konkrete Resolutionsentwürfe vor. Die Schweiz wird ihre Position zum gegebenen Zeitpunkt festlegen», sagt EDA-Sprecher Tilman Renz. In den Aussenpolitischen Kommissionen ist das Thema noch nicht traktandiert.

Vollmitglied und Beobachter

Die meisten Argumente, die für oder gegen eine Vollmitgliedschaft in der Uno ins Feld geführt wurden, gelten auch bei einem Beobachterstaat. Für die einen folgt die Status-Aufwertung der Logik der von der Schweiz befürworteten Zweistaatenlösung, für die anderen verstösst sie gegen das Prinzip, wonach die Lösung am Verhandlungstisch gefunden werden soll.

Trotzdem ist ein Vollmitglied nicht das Gleiche wie ein Beobachterstaat. Eine Studie der Denkfabrik Foraus (Forum Aussenpolitik) hat die Nuancen herausgeschält. Die Autoren, die beide Formen der Status-Aufwertung beja-

hen, kommen zum Schluss, dass die wichtigste unmittelbare Folge des Beobachterstatus der Zugang Palästinas zum Internationalen Strafgerichtshof wäre. Dies würde den Druck auf die Parteien erhöhen, das humanitäre Völkerrecht einzuhalten.

Keine direkte Auswirkung habe hingegen, dass Palästina mit der Status-Aufwertung erstmals (bedingt) das Prädikat Staat verliehen würde. Zum einen sei daraus kein Anspruch auf eine Vollmitgliedschaft ableitbar, zum anderen sei es nicht eine Frage des Rechts, sondern der Machtpolitik, ob und wann der Sicherheitsrat einer Aufnahme in die Uno allenfalls zustimmen würde.

Eine Bejahung der Status-Aufwertung dürfte dem Bundesrat dieses Mal auch aus einem profaneren Grund leichtfallen: Die Generalversammlung wird dem Antrag mit überältiger Mehrheit zustimmen. Die Palästinenser haben sich zum Ziel gesetzt, 170 der 193 Uno-Staaten auf ihre Seite zu bringen.