

## Mediendienst NEIN zu dieser NEAT-Finanzierung

zur Volksabstimmung über « Finanzierung und Bau von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs » vom 29. November 1998

2. Mediendienst vom 5. Oktober 1998

---

Inhalt	Seite
Volksabstimmung vom 29. November 1998: <b>LSVA-JA – kein Freipass für die NEAT-Finanzierung</b> <i>von Nationalrat Rolf Hegetschweiler, Ottenbach Zürich</i>	2
Öffentlicher Verkehr: <b>Edel sei die Bahn, teuer und gut!</b> <i>von Hans-Urs Merz, Präsident Strassenverkehrsverband FRS</i>	3
Finanzpolitik: <b>Zwei Löcher im Berg und eines in der Bundeskasse?</b> mit Cartoon <i>von Ignaz Reutlinger, Strassenverkehrsverband FRS</i>	4
NEAT-Finanzierung: <b>Mit überrissenen Projekten die Zukunft verbauen</b> <i>von Hans Koller, Generalsekretär Strassenverkehrsverband FRS</i>	7
<b>Outlook</b> Ankündigungen	8

*Diese Informationen erscheinen zur Abstimmung vom 29.11.98 über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs. Die Publikation der Artikel ist erwünscht.*

Weitere Auskünfte: Ignaz Reutlinger, Tel. 031 329 80 85 Fax 031 329 80 84  
E-mail [frs@neat-abstimmung.ch](mailto:frs@neat-abstimmung.ch)

Abstimmung vom 29. November 1998:

## **LSVA-JA – kein Freipass für die NEAT-Finanzierung**

*Von FDP-Nationalrat Rolf Hegetschweiler, Ottenbach ZH*

**Die Tatsache, dass in der Volksabstimmung vom 27. September 1998 die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe angenommen wurde, ist kein Freipass für den Bau überrissener Bahn-Grossprojekte. Dies gilt vor allem für den von Bundesrat und Parlament geplanten gleichzeitigen Bau zweier NEAT-Basistunnels, mit denen die Alptransitachsen am Gotthard und Lötschberg wesentlich ausgebaut werden sollen. Obschon diese beiden Transitachsen heute nur knapp zur Hälfte ausgelastet werden, sollen die bestehenden Überkapazitäten für 15 Milliarden Franken verdoppelt werden. Ein Verhältnisblödsinn, wie ihn sich die Schweiz angesichts der leeren Bundeskasse nicht leisten kann!**

Das Schweizer Volk hat sich am 27. 9. 98 deutlich für eine im internationalen Vergleich sehr hohe Schwerverkehrsabgabe ausgesprochen. Damit hat es die Verkehrspolitik des Bundesrates nicht nur bestätigt, sondern gleichzeitig für einen verkehrspolitischen Alleingang in Europa votiert. Das Transportgewerbe wird äusserst schwierigen Zeiten entgegen gehen. Der Konsument wird die neue Schwerverkehrsabgabe, die Bundesrat Moritz Leuenberger mit Steuereinnahmen von 1,5 bis 2,1 Milliarden Franken beziffert, mit jedem Einkauf in der Schweiz berappen. Der in Klotten ausgehandelte Transitpreis von Fr. 325.-, der von der Europäischen Union (EU) noch nicht akzeptiert ist, macht die Strecke Basel - Chiasso zur kürzesten und günstigsten Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen. Der Schwerverkehr, der bis heute den Umweg über Brenner oder Mont. Blanc in Kauf nahm, wird künftig über den Gotthard verkehren - aber nicht auf der Schiene, wie vom Bundesrat gewünscht, sondern auf der Strasse. Ein wirksames Instrument, mit dem der Güter-Transitverkehr eingeschränkt werden könnte, gibt es nach Aufhebung der 40-Tonnen-Limite nicht mehr.

Doch selbst wenn der Schwerverkehr auf die Schiene verlagert werden könnte, bestehen freie Transportkapazitäten über den Gotthard und den erst vor kurzem ausgebauten Lötschberg-Simplon. Von den 37 Millionen Tonnen, die jährlich auf dem bestehenden Schienennetz durch die Schweizer Alpen transportiert werden könnten, werden heute erst 15 Millionen Tonnen genutzt. Mit dem gleichzeitigen Bau beider Basistunnels würden zusätzliche freie Kapazitäten von 15 Millionen Tonnen geschaffen. Mit anderen Worten, mit der völlig überrissenen NEAT könnten im Vergleich zu heute dreimal mehr Güter und Personen durch die Schweizer Alpen transportiert werden. Es kann deshalb auch nicht verwundern, wenn die NEAT in den nächsten 60 Jahren nie wirtschaftlich betrieben werden kann. Nur ein NEIN zu dieser NEAT-Finanzierung kann verhindern, dass der Steuerzahler heute und in Zukunft für eine derartige Fehlinvestition zur Kasse gebeten wird. Das Schweizer Volk kann sich diese NEAT angesichts der bereits bestehenden Bundesschulden von 110 Milliarden Franken schlichtweg nicht leisten. Es hat zur NEAT Ja gesagt, und dieser Entscheid ist aus heutiger Sicht nach wie vor richtig. Das Nein zum völlig überrissenen gleichzeitigen Bau zweier NEAT-Basistunnels ist aber genauso richtig. Es richtet sich gegen den verschwenderischen Umgang mit Steuermitteln.

Öffentlicher Verkehr:

## **Edel sei die Bahn, teuer und gut**

*Von Hans-Urs Merz, Präsident Strassenverkehrsverband*

**Bereits heute - ohne NEAT und Bahn 2000 - fährt die Bahn pro Tag einen Verlust von rund 10 Millionen Franken ein. Nun will der Bundesrat für die Bahn-Grossprojekte NEAT, Bahn 2000, Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeits-Schienennetz und die längst überfälligen Lärmschutzmassnahmen rund 30 Milliarden ausgeben. Dabei wird verschwiegen, dass Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes in den nächsten Jahren weitere 30 Milliarden Franken kosten werden.**

Die Bahn ist bereits heute ein Fass ohne Boden. Ohne staatliche Unterstützung und Subventionen ist sie nicht mehr lebensfähig. Die Bahn ist edel und gut, darüber sind sich die Schweizer schnell einmal einig. Die Frage ist nur: Wer soll diese Kosten bezahlen? "Kein Problem, " - sagen Bundesrat und Parlament - "das Geld liegt auf der Strasse!"

Als die Frage nach der Finanzierung der nötigen Strasseninvestitionen aktuell wurde, hat man gut nachgedacht und sich dann gesagt, dass nicht alle Wünsche auf einmal befriedigt werden können. Deshalb hat man ein Finanzierungsmodell geschaffen, welches in den letzten Jahren bestens funktioniert hat. Die zweckgebundenen Teile der Treibstoffzölle und Treibstoff-Zollzuschläge sowie der direkten Strassenabgaben wurden in einen Investitionsfonds eingelegt. Damit hatte man ein übersichtliches Instrument, um die anstehenden Projekte zu finanzieren. Das Modell funktioniert bestens, unsere Strassen sind gut und leistungsfähig. 80 Prozent des gesamten Personen- und Güterverkehrs werden heutzutage darauf abgewickelt. Der Eigenfinanzierungsgrad beträgt 117 Prozent. Dieser Überschuss macht in Zeiten der leeren Bundeskassen Appetit auf mehr: Statt dasselbe, in der Praxis erprobte Modell auch auf die Investitionen für das Schienennetz anzuwenden, sollen die Leistungserbringer im Strassenverkehr direkt zur Kasse gebeten werden und die Grossprojekte der Bahn während zwanzig Jahren zum grössten Teil finanzieren. Doch damit werden falsche Zeichen gesetzt.

Eine leistungsfähige Eisenbahn-Transitachse durch die Schweiz ist nötig. Vor allem für den europäischen Güterverkehr. Die Schweizer Binnenwirtschaft braucht in erster Linie die Strasse, weil die Transportwege für die Bahn mit durchschnittlich 34 Kilometer zu kurz sind. Die vorgeschlagene Finanzierung der überrissenen Bahn-Grossprojekte bindet Steuergelder für Transportkapazitäten, die auf Vorrat gebaut werden und keinem Bedürfnis entsprechen. Zudem ist fraglich, ob diese Grossprojekte samt Folgekosten auf diese Weise überhaupt finanziert werden können. In der Finanzierungsvorlage nicht enthalten sind die notwendigen Anschlussarbeiten sowie Betrieb und Unterhalt der neuen Anlagen. Mit anderen Worten, bereits heute ist absehbar, dass innert kürzester Zeit weitere "Raubzüge" gegen den Strassenverkehr folgen werden. Doch dieser Weg führt in die Sackgasse. Nur mit einem funktionierenden Finanzierungsmodell analog zum Investitionsfonds der Strasse kann die Schiene ihre Kosten auf verantwortbare Art und Weise decken. Um den Weg dahin freizumachen, braucht es am 29. November 1998 ein NEIN zu dieser NEAT-Finanzierung.

Finanzpolitik:

## **Zwei Löcher im Berg — und eines in der Bundeskasse**

*Von Ignaz Reutlinger, Strassenverkehrsverband FRS*

Niemand bestreitet die Notwendigkeit einer Modernisierung der Eisenbahn-Infrastruktur. Dass die Schweiz sich diesbezüglich nicht von Europa abnabeln will, ist verständlich. Um den Anschluss nicht zu verpassen, hat sie grosszügigerweise der Europäischen Union im Transitvertrag gleich den Bau zweier Eisenbahn-Alpen-Transversalen in Aussicht gestellt. Mit dem Bau zweier Basistunnels soll in erster Linie eine Alternative zum Strassentransitverkehr und eine Schranke gegen die Durchfahrt von 40-Tönnern geschaffen werden. Doch wenn die beiden Basistunnel gleichzeitig gebaut werden, vergrössern wir die vorhandenen Überkapazitäten und reissen ein weiteres Loch in die ohnehin schon leere Bundeskasse.

Solch gigantische Werke wie die beiden neuen Basistunnels haben ihren Preis, wie man vom Furka-, dem Vereinatunnel oder dem englisch-französischen Kanaltunnel weiss. Insbesondere sind bei solchen Mammutprojekten Kostenüberschreitungen kaum zu vermeiden. Die offizielle Schweiz tut sich denn auch dementsprechend schwer, dem Bürger bezüglich der effektiven Kosten reinen Wein einzuschenken. In der Vorlage über Bau und Finanzierung der Bahn-Grossprojekte ist von 30 Milliarden Franken die Rede. Allerdings sind in diesem Milliarden-Betrag nicht nur die NEAT mit den beiden Basistunnels, sondern auch gleich drei weitere Bahn-Grossprojekte enthalten, nämlich Bahn 2000, der Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz und die Lärmschutzmassnahmen entlang der Schienenstrecken. Für den Bau der beiden Basistunnels am Gotthard und Lötschberg rechnet der Bundesrat mit rund 15 Milliarden Franken.

Angesichts der geplanten Investitionen stellt sich unvermittelt die Frage nach der Finanzierbarkeit solcher Grossprojekte. Gemäss Bundesbeschluss über den Bau und die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs, über den am 29. November 1998 abgestimmt wird, soll die NEAT zu 25 Prozent mit Treibstoffgeldern aus der Strassenkasse bezahlt werden. Die Finanzierung der überrissenen Bahn-Grossprojekte wird zudem durch die Steuererträge der am 27. September 1998 vom Volk beschlossenen neuen Schwerverkehrsabgabe sowie durch eine Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozent sichergestellt. Um die Restfinanzierung abzudecken, sollen Bundesanleihen auf dem Kapitalmarkt aufgenommen werden.

Nach Auffassung des Bundesrates sind diese Bahn-Grossprojekte finanziell verkraftbar. Verschwiegen wird dabei, dass Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes - unabhängig vom Bau der geplanten Gossprojekte - weitere 30 Milliarden Franken kosten, die den Bundeshaushalt zusätzlich belasten werden. Ein allfälliger Ausbau des Regional- und Agglomerationsverkehrs ist darin nicht berücksichtigt. Die Herkunft der dazu nötigen Finanzmittel ist nach wie vor unklar.

Bei allem Zweckoptimismus ist jetzt schon voraussehbar, dass der gleichzeitige Bau beider Basistunnels ein weiteres Loch in der Bundeskasse verursachen wird. Klar ist aber auch,



dass die Neuen Eisenbahn Alpen Transversalen (NEAT) auf Jahrzehnte hinaus nicht wirtschaftlich betrieben werden können. Weitere Subventionen für Betrieb und Unterhalt der neuen Eisenbahnstrecken sind deshalb vorprogrammiert.

Angesichts dieser Tatsachen ist es höchste Zeit, nochmals über die Bücher zu gehen und die schweizerische Verkehrspolitik neu aufzugleisen. Ein besonderes Auge ist dabei auf die Verkehrsbedürfnisse der einheimischen Bevölkerung im Regional- und Agglomerationsverkehr zu richten. Und die gigantischen und überrissenen Bahn-Grossprojekte sind dem Bedarf entsprechend und gestaffelt zu realisieren. Nur mit einem Nein zu dieser NEAT-Finanzierung kann ein finanzielles Desaster, hervorgerufen durch die geplanten Bahn-Grossprojekte, vermieden werden.

NEIN, HIER IST  
DIE BUNDESKASSE,  
ABER DURCH DIESE AB-  
KÜRZUNG GELANGEN SIE  
ZU DEN NEAT-  
BAUSTELLEN



G. LANGNER

Schweizer Verkehrspolitik:

## **Mit überrissenen Projekten die Zukunft verbauen**

*Von Hans Koller, Generalsekretär Strassenverkehrsverband FRS*

Die geplanten Bahn-Grossprojekte (Bahn 2000, NEAT, Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeits-Schienennetz sowie Lärmschutzmassnahmen), über die Volk und Stände am 29. November 1998 abstimmen werden, kosten 30 Milliarden Franken. Darin nicht inbegriffen sind die NEAT-Anschlüsse sowie die Betriebs- und Unterhaltskosten. Für die vorgesehenen Alpentransit-Projekte konnte bis heute kein Bedarf nachgewiesen werden. 30 Milliarden Franken für überrissene Projekte sind viel Geld, Geld nota bene, das für andere wichtige Aufgaben fehlen wird. Die bestehenden Strukturen im öffentlichen Verkehr werden damit zementiert. Defizitwirtschaft und Missmanagement im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden weiter bestehen. Zukunftsträchtige Projekte wie Swisstrom werden kaum mehr realisiert werden können. Selbst das Geld für Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes wird fehlen. Die erst vor kurzem vom Bundesrat durchgeführten Kürzungen im Regional- und Agglomerationsverkehr zeigen, dass dies vor allem die einheimische Bevölkerung trifft.

So paradox es klingt: Die Bahn verbaut sich ihre Zukunft selber. Die geplante Finanzierung der überrissenen Grossprojekte wird das Portemonnaie jedes Einzelnen schwer belasten. Da drängt sich die Frage auf, wieso beim Alpentransit keine bedarfsgerechte Bauplanung angestrebt wurde. Der fehlende Bedarf würde eine Staffelung oder Etappierung der Bahn-Grossprojekte nahelegen. Die SBB haben mit verschiedenen Projekten, zuletzt mit "Cargo domizil", selber gezeigt, wie man sehr kostspielige Massnahmen durchführen kann, ohne auf die Bedürfnisse der Kunden eingehen zu müssen. Defizitwirtschaft einerseits und ein stetig wachsender Marktanteil der Strasse andererseits waren die Folgen. Die durchschnittlichen Transportwege von 34 Kilometer zeigen deutlich auf, dass die Versorgungswege für die Bahn zu kurz sind und dass der inländische Markt häufig nur auf der Strasse sinnvoll versorgt werden kann. Auch die Post hat diesen Trend erkannt. Um bei der Paketzustellung konkurrenzfähig zu bleiben, will sie für Strecken von unter 70 Kilometern vom Schienen- auf den Strassentransport umstellen. Weil billiger, schneller und problemloser.

Der öffentliche Schienenverkehr wird nach Annahme der Finanzierungsvorlage an die 5 Milliarden Franken pro Jahr verschlingen. Geld, das die chronisch leere Bundeskasse nicht hat und welches dem Regional- und Agglomerationsverkehr fehlen wird. Mit der Annahme der Finanzierungsvorlage wären auch Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes nicht mehr gesichert. Da nach dem Willen von Bundesrat und Parlament in erster Linie der Strassentransport für die Finanzierung der Bahn-Grossprojekte zu bezahlen hätte, wird Geld in der Strassenkasse des Bundes fehlen, womit Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Strassennetzes reduziert werden müssten.

Die vorgeschlagene Finanzierung der Bahn-Grossprojekte weist viele Unzulänglichkeiten auf. Einer der schwerwiegendsten Fehler besteht darin, dass dem Regionalverkehr dringend benötigte Gelder für den bedarfsgerechten Ausbau entzogen werden. Der Unterhalt des Nationalstrassennetzes wird in Zukunft wesentlich mehr Finanzmittel verschlingen, da in den letzten Jahren aus Spargründen die Verlotterung der Autobahnen in

Kauf genommen worden ist. Investitionen sind aber auch in das bestehende Schienennetz des Regional- und Agglomerationsverkehr zu tätigen. Nach Ansicht von Verkehrsfachleuten sind die Kapazitäten des heutigen Schienennetzes noch längst nicht ausgeschöpft. Insbesondere auf der Gotthard- sowie der Lötschberg-Simplon-Achse könnte der heutige Verkehr noch mehr als verdoppelt werden. Mit dem übertriebenen NEAT-Projekt würden die bestehenden Überkapazitäten von 22 Millionen Tonnen um 15 Millionen Tonnen erhöht. Kostenpunkt: 15 Milliarden Franken! Fragt sich nur, ob sich die Schweiz derart überrissene Projekte überhaupt noch leisten kann.