

Mediendienst

FinÖV
NEIN



Zur Volksabstimmung über "Finanzierung und Bau von
Infrastrukturvorhaben des Öffentlichen Verkehrs"
vom 29. November 1998

Schweizerisches Komitee gegen die Verschwendung von Steuergeldern

3. Mediendienst
vom 11. November 1998

Inhalt

Seite

Bahnen nicht „zu Tode“ modernisieren von Nationalrat Werner Vetterli, Uitikon ZH	2
Wir schulden Europa nicht zwei Röhren von Ständerat Willy Loretan, Zofingen	3
Ist die Bahn das Stiefkind der Nation? von Ständerat Dr. Maximilian Reimann, Gipf-Oberfrick AG	4
Kein Platz für Luxus-NEAT von Nationalrat Georg Stucky, Baar ZG	5
Fakten statt Illusionen (mit Tabelle) von Dr. Jakob Schälchli, Toffen BE	7
Der Löwenberg macht's möglich (mit Cartoon) von Ignaz Reutlinger, Strassenverkehrsverband FRS, Bern	9

Die Publikation der Artikel ist erwünscht.

Die Texte finden Sie auch unter HYPERLINK <http://www.neat-abstimmung.ch>,
www.finoef-nein.ch oder sie können bei uns angefordert werden.

FinÖV-Vorlage vom 29. November 1998:

Bahnen nicht „zu Tode“ modernisieren

Von Nationalrat Werner Vetterli, Uitikon ZH

Die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene entspringt nicht marktwirtschaftlichen, sondern rein politischen Überlegungen. Aber Zwang ist hier fehl am Platz. Nur mit mehr Effizienz, Flexibilität, Kundenorientierung und bedarfsgerechten Projekten kann die Bahn ihre Konkurrenzfähigkeit zurückgewinnen. Die FinÖV mit ihren überrissenen Bahn-Grossprojekten trägt diesem Umstand keine Rechnung. Die Schweiz ist drauf und dran, die Bahnen mit gigantischen Gross-Projekten „zu Tode“ zu modernisieren.

Wer Ja zur FinÖV sagt, leistet deshalb den Bahnen einen schlechten Dienst. Milliarden schwere Investitionen ins Berginnere der Schweizer Alpen verursachen Folgekosten, welche unsere Nachfahren kaum bezahlen können. Auf der andern Seite fehlt das Geld, um Zufahrtsstrecken auszubauen, die schon heute als Nadelöhr gelten. Und bevor man gleichzeitig zwei NEAT-Basistunnel bauen will, wurden ja „am runden Tisch“ auch schon die Mittel für den Regional- und Agglomerationsverkehr gekürzt. Diese Rechnung der offiziellen Verkehrspolitik kann nicht aufgehen. Mit der FinÖV belasten wir den Schienenverkehr mit überrissenen Grossprojekten, die sich in Zukunft leicht als finanzieller Stolperstein erweisen könnte.

Die vier Bahn-Grossprojekte, über deren Finanzierung am 29. 11.98 abgestimmt wird, sollen vor allem aus politischen Gründen realisiert werden. Ein ausgewiesener Bedarf besteht nicht, mit einer Ausnahme, dem Lärmschutz entlang bestehender Bahnlinien. Selbst der Anschluss der Schweiz ans europäische Hochleistungsschiennetz ist kritisch zu beurteilen, da Kosten und Nutzen angesichts der Kleinräumigkeit unseres Landes in einem bescheidenen Verhältnis zu einander stehen. Auch bei der zweiten Etappe von Bahn 2000 ist noch nicht bekannt, was sie überhaupt beinhaltet. Viele fragen sich aber bereits, ob die erste Etappe von Bahn 2000 den riesigen Aufwand wert sei. Die 15 Minuten Zeitgewinn zwischen Zürich und Bern werden teuer bezahlt. Das grösste Fragezeichen ist bei der Neat zu setzen. Frachtextperten der Bahn gehen davon aus, dass selbst bei wesentlich gesteigertem Frachtvolumen die bestehenden Kapazitäten für mindestens zwanzig Jahre ausreichend sind. Trotzdem wollen Bundesrat und Parlament gleichzeitig im Abstand von 70 km zwei Eisenbahn-Transittunnel bauen.

Dabei ist die finanzielle Situation der Bahnen – bereits heute – katastrophal. Obwohl die öffentliche Hand in den letzten 40 Jahren mehr als 60 Milliarden Steuerfranken in die Bahnen investierte, resultierten keine positiven Ergebnisse. Tag für Tag werden hohe Verluste von 10 Millionen Franken eingefahren. Es ist nicht absehbar, woher die Bahnen die Mittel zum Unterhalt der neuen Neat-Strecken nehmen wollen. Geschweige denn, wie Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schiennetzes finanziert werden sollen. Mit den überrissenen, nicht bedarfsgerechten Projekten werden keine neuen Kunden zu gewinnen sein. Doch die Bahnen werden dazu gezwungen, Risiken auf Vorrat einzugehen. Ihre Verschuldung wird nochmals sprunghaft ansteigen und die Schuldenbelastung für die Zukunft festgeschrieben. Damit werden die Bahnen in den Ruin getrieben und „zu Tode“ modernisiert. Und nur ein Nein zur FinÖV kann das verhindern.

FinÖV und Europa:

Wir schulden Europa nicht zwei Röhren

Von Ständerat Willy Loretan, Zofingen

Einer der Hauptbrocken der FinÖV-Vorlage vom 29. November ist die Neat. Es geht hier um wesentlich mehr, als der Titel „Finanzierung und Bau von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs“ vermuten lässt. Die Befürworter behaupten sogar, das Ja zur FinÖV sei der Schlüssel zu einem erfolgreichen Abschluss der bilateralen Verhandlungen mit der EU. Ein Argument, welches nicht sticht.

Es gibt verschiedene Gründe, die gegen die FinÖV-Vorlage sprechen. Einer der wichtigsten dabei ist der Entscheid des Parlamentes zur sogenannten Netzvariante. Die beiden Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg sollen gleichzeitig erstellt werden. Dabei reichen die bestehenden Kapazitäten bis weit ins nächste Jahrhundert hinein, ein neuer Tunnel wird dem voraussichtlichen, optimistisch geschätzten Gütertransportaufkommen mehr als gerecht. Zwei neue Basistunnels zur gleichen Zeit bedeuten massive Überkapazitäten und dies wiederum massive Bundessubventionen zur Abdeckung der Betriebsdefizite aus der leeren Bundeskasse. Pate zur Netzlösung stand denn auch in den eidg. Räten nicht etwa die verkehrspolitische Vernunft, sondern der eigene Kirchturm: Einige Kantone drückten diese unsinnige Lösung durch, die ich auch als seinerzeitiger Präsident der ständerätlichen Verkehrskommission bekämpfte, weil sie sich vom Tunnelbau wirtschaftliche Impulse versprechen. Sie handelten dabei eigentlich wider besseres Wissen und begannen deshalb aus Mangel an Argumenten mit Sachzwängen zu operieren. Einer dieser sogenannten Sachzwänge für ein FinÖV-Ja ist die Behauptung, die Schweiz habe sich der EU gegenüber zum gleichzeitigen Bau von zwei Tunnelröhren verpflichtet. Diese Behauptung ist schlichtweg falsch.

Die bedarfsgerechte Etappierung verstosse gegen das Transitabkommen mit der EU, wird behauptet. Dieses enthält indessen weder über den Baubeginn noch über eine mögliche Etappierung der beiden Projekte am Lötschberg und am Gotthard irgendwelche konkreten Angaben. Die „ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes“ sind gemäss dem Abkommen dem Verkehr im Jahr 2005 zu übergeben. In der FinÖV-Botschaft ans Parlament schrieb der Bundesrat selber: „Eine Verpflichtung zur gleichzeitigen integralen Realisierung beider Achsen kann nicht aus dem Transitabkommen abgeleitet werden“ (S.103). Dem Transitabkommen ist also Genüge getan, wenn bis zum Zieljahr einer der beiden Basistunnel zur Verfügung steht. Und nach den Erfahrungen beim Bau des Tunnels unter dem Ärmelkanal hindurch wird wohl auch niemand reklamieren, wenn die Einweihung 2006 oder 2007 stattfindet...

Wie weiter nach einem Nein? Bundesrat und Parlament müssten dem Volk sehr rasch eine zweite Vorlage unterbreiten mit einer Neat mit einem einzigen neuen Basistunnel, und mit dem zweiten als Option im Bedarfsfall. Bei der Bahn 2000 ist weitgehend auf die zweite Luxusetappe zu verzichten. Hingegen sind die wirklich wichtigen Anliegen wie der Lärmschutz entlang bestehender Bahnlinien umzusetzen. Damit liesse sich das ganze Paket deutlich unter 20 Milliarden Franken drücken. Es kann mit weniger neuen Abgaben finanziert werden und weil keine oder nur wenig Überkapazitäten entstehen, lassen sich auch die Betriebs- und Unterhaltskosten im Rahmen halten. Weniger Kosten bedeutet eine tiefere LSVA, keine Erhöhung der Mehrwertsteuer, eventuell eine angereicherte Alpentransitabgabe. Ein Nein zur FinÖV-Vorlage zwingt Bundesrat und Parlament zur Ordnung und zum Sparen - und erfüllt trotzdem unsere Versprechen gegenüber der EU.

Öffentlicher Verkehr:

Ist die Bahn das Stiefkind der Nation?

Von Ständerat Dr. Maximilian Reimann, Gipf-Oberfrick AG (Mitglied der Finanzkommission)

Seit 50 Jahren wird der öffentliche Verkehr von Politikern sowie Vertretern des öffentlichen Verkehrs immer wieder als das Stiefkind der Nation dargestellt, wenn es um die finanzielle Beiträge von Bund, Kantonen und Gemeinden geht. Untersucht man den tatsächlichen Sachverhalt jedoch näher, so zeigt sich, dass der öffentliche Verkehr auf Schiene und Strasse vom Staat keineswegs stiefmütterlich behandelt wird. Das Jammern hat sich also schon in den vergangenen Jahren sehr gelohnt.

Nach der offiziellen für Verkehrsstatistik 1995 des Bundesamtes für Statistik, welche 1998 publiziert wurde, haben Bund und Kantone respektable Beträge zugunsten des öffentlichen Verkehrs geleistet. Allein für das Jahr 1995 werden rund 3,4 Milliarden Franken ausgewiesen. Dazu kommen die Beiträge der Gemeinden für den öffentlichen Regionalverkehr von nochmals rund 600 Millionen, zusammen also rund 4 Milliarden Franken. Gemäss den Recherchen der Weltwoche (Nr. 44, 29.10.98) liegen diese Angaben an der unteren Grenze. Und diese vier Milliarden im Jahr 1995 sind eine Milliarde mehr als die Eidgenossenschaft im gleichen Jahr für die Verzinsung ihrer 100-Milliarden-Schuld aufbringen musste. Die Beiträge von Bund und Kantonen an den öffentlichen Verkehr – also ohne Gemeinden – haben sich innert 10 Jahren rund verdoppelt. Sie erreichen in der Periode von 1971 bis 1995 die stolze Summe von 41,5 Milliarden Franken. In diesem Betrag sind die mit der Bahnreform abgeschriebenen 15 Milliarden Darlehensschulden der SBB beim Bund und die Schulden von 5 Milliarden Franken der SBB bei der Pensionskasse noch nicht enthalten. Zusammen sind das rund 20 Milliarden mehr als der Bund von 1959 bis 1995 für das nun 1500 km lange Nationalstrassennetz aufgewendet hat.

Der grösste Unterschied zwischen Schiene und Strasse liegt bei der Verwendung der Geldmittel. Beim öffentlichen Verkehr wurde der Staatsbeitrag hauptsächlich zur Verbilligung der Tarife und für grosse Güterbahnhof-Anlagen ausgegeben, die sich zum Teil heute schon als Fehlinvestitionen erweisen. Bei den Nationalstrassen dagegen wurde das Geld fast ausschliesslich für Investitionen verwendet, für die ein Bedarf vorhanden ist. Ein weiterer Unterschied besteht bei der Behandlung der beiden Verkehrsträger. Die Staatsbeiträge zugunsten des öffentlichen Verkehrs werden ausschliesslich aus allgemeinen Steuermitteln finanziert. Die Nationalstrassen hingegen werden vom Bund ausschliesslich über Fiskalabgaben der motorisierten Strassenbenützer bezahlt. Konkret haben die Motorisierten seit Beginn des Nationalstrassenbaues von 1959 bis 1995 rund 39,7 Milliarden Franken über Treibstoffzölle geleistet, um damit den Bau eines neuen leistungsfähigen Strassennetzes zu ermöglichen. Insgesamt hat der Strassenverkehr dem Bund in dieser Periode 80,4 Milliarden Franken abgeliefert, wovon rund 18,7 Milliarden Franken oder etwa 23 Prozent in die allgemeine Bundeskasse flossen. Die Behauptung, der öffentliche Verkehr werde vom Staat gegenüber dem Strassenverkehr vernachlässigt, entbehrt daher jeglicher Grundlage. Gerade im Zusammenhang mit der Volksabstimmung vom 29. November 1998 über die Finanzierung der überbrissenen Bahn-Grossprojekte sollten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger mit einem überzeugten Nein auf solche Unwahrheiten reagieren. „Bundes-Bern“ ist sehr wohl in der Lage, innert kurzer Zeit eine neue und abgespeckte FinÖV-Vorlage auszuarbeiten, die auf den gleichzeitigen Bau von zwei Alpen-Basistunnels sowie auf einen der beiden Tunnels am Zürichsee verzichtet. Der „Erfolg“ des Schienenverkehrs ist die Folge von enormen Fehlinvestitionen und einer einseitigen Bevorzugung durch die öffentliche Hand.

Öffentlicher Verkehr:

Kein Platz für Luxus-NEAT

Von Nationalrat Georg Stucky, Baar ZG

Wenn die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 29. November 1998 über die FinÖV-Vorlage betreffend „Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs“ abstimmen, geht es um mehr als um die Löcher durch den Gotthard und Lötschberg: Die Abstimmung über die FinÖV-Vorlage ist die letzte Möglichkeit für eine sehr, sehr lange Zeit, um auf die schweizerische Verkehrspolitik Einfluss nehmen zu können. Die Abstimmung entscheidet aber auch darüber, ob die Schuldenwirtschaft im öffentlichen Verkehr in die Zukunft „hinübergerettet“ und zementiert wird.

Obschon selbst ausgewiesene Güterverkehrs-Experten der Meinung sind, dass ein neuer Basistunnel mehr als genügen würde, entschied sich das Parlament aus regionalpolitischen Gründen für die Luxus-Variante mit dem gleichzeitigen Bau von zwei Tunnelröhren. Die Frage, welcher Tunnel zuerst gebaut werden soll, wollte und konnte das Parlament nicht beantworten. Niemand wollte die Verantwortung für einen unpopulären, aber vernünftigen Etappierungsentscheid übernehmen. Mit den Tunnels auf Vorrat sind zwar Berner, Romands und Ticinesi einigermaßen zufrieden gestellt – der Preis solcher Überkapazitäten ist aber hoch.

Die ganze FinÖV-Vorlage ist gut 30 Milliarden schwer. Knapp die Hälfte dieser Summe, nämlich etwa 14 Milliarden, soll der Bau von Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel verschlingen. Die verbleibenden 16 Milliarden fallen auf die Bahn 2000, auf den Anschluss der Schweizer Bahnen an das europäische Hochleistungs-Schienennetz sowie auf Lärmschutzmassnahmen entlang bestehender Bahnlinien. Die Preise sind berechnet auf der Basis von 1995. Wer die letzten Tunnelbauten in der Schweiz etwas mit verfolgt hat – Stichwort Furka-Tunnel – weiss, dass sich die geplante Bausumme leicht auch verdoppeln oder verdreifachen kann. Auf eine solche Entwicklung wäre die Finanzierung aber nicht vorbereitet. Sie steht leider auf schwachen Füßen.

Die 30 Milliarden für die Bahn-Grossprojekte sollen durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA, eine Entnahme aus der Strassenkasse und einer Erhöhung der Mehrwertsteuer finanziert werden. Zudem ist eine Neuverschuldung des Bundes um mindestens 10 Milliarden vorgesehen. Angesichts der bestehenden Bundesschulden von 100 Milliarden Franken ist jede Planung von zusätzlichen Schulden als bedenklich zu beurteilen. Diese Politik verspricht für die Zukunft nichts Gutes und steht auch in krassstem Widerspruch zur eingeleiteten Sanierung der allgemeinen Bundeskasse. Neben den Ausgaben für die Bahn-Grossprojekte rechnen Finanz- und Verkehrsexperten mit einer weiteren Summe von rund 30 Milliarden, welche einzig für Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes benötigt werden.

Dies zeigt mit aller Deutlichkeit, dass die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs überhaupt nicht sichergestellt ist. Die alleinige Finanzierung von Bahn-Grossprojekte trägt nichts bei zur nachhaltigen Sanierung der SBB. Zusammen mit der beschlossenen Bahnreform ist keine Trendwende in der Schuldenwirtschaft des öffentlichen Verkehrs in Sicht. Der vorgesehene Schuldenerlass des Bundes an die SBB, die Quasi-Trennung von Infrastruktur und Bahnbetrieb und die überrissenen Grossprojekte können für die Schweizer Bahnen

kein Anlass sein, die Zukunft optimistisch zu beurteilen. Nach wie vor produzieren die SBB ihr Angebot mit viel zu hohen Kosten. Gleichzeitig sinken die Erträge wegen der immer tieferen Transportpreise in Europa. Mit den europaweit liberalisierten Verkehrsmärkten wird die Lage für die SBB immer schwieriger. Der angebliche Neubeginn der „modernen Bahn“, den man so gern mit einer Bahn 2000 und zwei NEAT-Basistunnel feiern möchte, wird zur zweiten Auflage der „alten“ Schuldenwirtschaft. Da helfen auch die besten Infrastruktur-Ausbauten nicht weiter. Bereits rechnen die SBB für das laufende Jahr mit einem höheren Verlust als budgetiert. Ein Prozedere, das sich wiederholt, wie die Jahreszeiten.

Doch die leere Bundeskasse kann kaum mehr herangezogen werden. Ihre Sanierung wird auch im öffentlichen Verkehr Einsparungen fordern. Die Ergebnisse des „runden Tisches“ haben dies bereits deutlich aufgezeigt. Die 30 Milliarden für die vier Bahn-Grossprojekte werden für ihre Realisierung nicht genügen. Mehrkosten sind bereits heute garantiert, da die Zufahrtsstrecken zu den Basistunnel noch fehlen. Wegen zahlreicher, nicht vorhersehbarer Umstände (Geologie, konjunkturelle Einflüsse, betriebliche Vorkommnisse, Verzinsung etc.) werden die Kosten wesentlich höher ausfallen und können ohne Weiteres das Zwei- bis Dreifache des geschätzten Betrages ausmachen. Mit anderen Worten: Das Finanzdebakel ist vorprogrammiert. Dabei kann sich die Schweiz ein derartiges Abenteuer gar nicht mehr leisten. Die Ablehnung der FinÖV zwingt Bundesrat und Parlament dazu, die Bahn-Grossprojekte kostengünstiger und dem Bedarf entsprechend (z.B. durch Etappierung oder Staffelung der NEAT) zu realisieren. Nur mit einem Nein zur FinÖV verhindern wir dieses unverantwortliche finanzielle Abenteuer.

Gütertransitverkehr:

Fakten statt Illusionen

Von Dr. Jakob Schälchli, Toffen BE

Vorausschauendes Planen scheint nicht die Stärke unserer Behörden zu sein. Nach dem Debakel im Gesundheitswesen und dem Schuldenmachen wollen nun Bundesrat und eine Parlamentsmehrheit unbeirrt daran gehen, eine "Moderne Bahn" zu bauen. Dafür sind rund 30 Milliarden Franken vorgesehen. Statt sich über den Bedarf und den Nutzen dieser Investitionen zu fragen, begnügt sich selbst unser bürgerlicher Finanzminister mit der lapidaren Feststellung, das ganze Vorhaben sei "sauber" finanziert. Dass die Finanzierung aber nicht sauber gelöst ist, wird der Steuerzahler spätestens in zehn Jahren deutlich zu spüren bekommen – mit noch mehr Steuern.

Wäre es nicht die Aufgabe einer verantwortungsvollen Finanzpolitik, sich zu überlegen, ob die Voraussetzungen, welche dem Beschluss über das erste Neat-Projekt zugrunde gelegt worden sind, auch nach der Inbetriebnahme der Bahntunnels in etwa 15 bis 20 Jahren noch gelten oder nicht. Wie hoch sind z.B. der Nutzen und die Folgekosten dieser Investitionen? Offenbar interessiert das den Finanzminister – im Gegensatz zu seinem Vorgänger – nicht, die Sache ist gelaufen, weil finanziert! Dazu einige Überlegungen, die sich im Zusammenhang mit der FinÖV-Vorlage stellen, in der auch das Neat-Projekt mit zwei neuen Alpentunneln verpackt ist. Die dem Neat-Projekt zugrunde gelegte Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs basiert nach wie vor auf Daten der 80er Jahre. In der Zwischenzeit ist Osteuropa politisch und wirtschaftlich geöffnet worden. Bereits stehen einige Oststaaten in Vorverhandlungen über einen EU-Beitritt. Diese Staaten werden interessant für neue Produktionsstandorte, die mit denjenigen in Südeuropa in Konkurrenz stehen werden. Daraus werden sich Veränderungen der europäischen Güterströme ergeben. Deutschland wird zum wichtigsten West-Ost-Transitland. Die EU wird den Ausbau der West-Ost-Verkehrsachsen finanziell unterstützen, um damit die Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Aufbau in Osteuropa zu schaffen.

Was macht die Schweiz? Sie ignoriert die neue Situation, hält weiterhin an überholten Zuwachsraten fest, will überrissene Bahntunnels durch die Alpen bauen und verschliesst die Augen vor den neuen Realitäten. Im Verlauf der nächsten 20 Jahre werden sich die Zuwachsraten des alpenquerenden Güterverkehrs zumindest reduzieren. Im schlimmeren Fall ist mit einer Stagnation oder sogar mit einer Reduktion des Gütertransitverkehrs zu rechnen. Anstelle des Optimismus der Behörden wäre Vorsicht mehr am Platz. Weder die Schweiz noch die EU-Kommission wollen jedoch die Entwicklung in ihre Szenarien übernehmen, wohl um ihre alten Bauprojekte nicht zu gefährden. Und den einzelnen EU-Mitgliedern dürfte es gleichgültig sein, wie viele Bahntunnels die Schweiz auf Vorrat baut, solange sie diese praktisch selbst bezahlt und anschliessend auch noch den Betrieb subventioniert. Das Neat-Projekt hat noch eine weitere Schwachstelle. Seit Beginn der 90er Jahre ist es nämlich dem Strassengüterverkehr durch die Alpen gelungen, die Tonnage im Nord-Süd- und im Süd-Nord-Verkehr auszugleichen. Die Schiene dagegen transportiert immer noch 80 Prozent der Tonnage in Nord-Süd-Richtung und nur 20 Prozent in der Gegenrichtung! Daraus kann zwingend abgeleitet werden, dass etwa die Hälfte der Güterzüge leer nach Nordeuropa fahren. Diese Unpaarigkeit verteuert den Schienengüterverkehr, er muss sein Angebot zu höheren Kosten produzieren. Für die SBB und die BLS wird sich die Lage mit der Liberalisierung schon vor der Inbetriebnahme der

Alpentunnels als höchst existenzgefährdend erweisen. Das weiss man im Bundeshaus. Die Bombe tickt also schon, sie darf nur nicht vor dem 29. November explodieren. Es ist bezeichnend für die Redlichkeit der zuständigen Bundesstellen, dass in keiner offiziellen schweizerischen Statistik oder Verlautbarung Hinweise über diese Schwachstelle beim Schienenverkehr zu finden sind. Dazu muss man schon die Aussenhandelsstatistik der EU zu Rate ziehen. Das sture Festhalten an diesem überrittenen und überholten Neat-Projekt kann nur noch mit einem klaren Nein zur FinÖV-Vorlage gestoppt werden!

Aussenhandel Italien – Deutschland 1994 nach Verkehrszweigen

Quelle: Eurostat. Reihe 6C, S.90/91

Einfuhr von Deutschland				Ausfuhr nach Deutschland			
1000 Tonnen	%	Mio.ECU	%	1000 Tonnen	%	Mio.ECU	
Total				Total			
18'162	100	27'116	100	14'805	100	30'312	
100							
davon				davon			
Seeschifffahrt				Seeschifffahrt			
1'163	6,3	311	1,1	679	4,6	175	
0,6							
Eisenbahn				Eisenbahn			
4'708	25,9	3'846	14,2	1'218	8,2	1'944	
6,4							
Strassenverkehr				Strassenverkehr			
12'253	67,5	22'274	82,1	12'307	83,1	27'494	
90,7							

Glosse:

Der Löwenberg macht's möglich

Von Ignaz Reutlinger, Strassenverkehrsverband FRS, Bern

Am nächsten Automobilsalon, der vom 11. bis 21. März 1999 stattfindet, wird eine Weltneuheit vorgestellt. Der Prototyp des neuen Road-Rail-Hybridfahrzeug „Löwenberg“, mit dem auf Strassen und Schienen gefahren werden kann. Damit können die PW-Fahrer, die bis heute schwer unter den von Lastwagen verursachten Staus zu leiden hatten, endlich auf die Schiene. Einmal mehr zeigt sich, dass innovative Autohersteller die Nase vorn, nämlich auf der Schiene haben. Damit lässt sich mit dem Auto auch jenen Teil der Welt erobern, der bisher ausschliesslich Zugfahrern vorbehalten war.

Sie kennen die Situation. Entspannt rollen Sie im Auto in bester Ferienlaune Richtung Süden, als das Autoradio Sie aus den Strandträumen reisst: „Tatütarattaa... Verkehrsmeldungen des Schweizer Radios und der Verkehrs-Infozentrale: A2, Basel Chiasso, Stau vor dem Gotthard-Tunnel, zwei Stunden Wartezeit.“ Gerade als Ihr Hirn realisiert, dass Sie angesprochen sind, rauscht die letzte mögliche Ausfahrt an Ihnen vorbei. Sch...eibenkleister!

Das muss nicht sein! Bleiben Sie cool - der neue „Löwenberg“ wird's für Sie richten. Das neue Road-Rail-Hybridfahrzeug „Löwenberg“ macht auch Sie zum Gewinner. Ist die Strasse mit 40-Tönnern verstopft - ab auf die leeren Schienen! Dank der beiden gleichzeitig gebauten NEAT-Basistunnel herrschen am Gotthard und am Lötschberg gewaltige Überkapazitäten - um nicht zu sagen gähnende Leere. Drücken Sie den Rail-Knopf und fädeln Sie bei der nächsten Bahnstation ins Schienennetz ein. Damit nutzen Sie freie Kapazitäten und entlasten die Strasse. Und keine Angst wegen der Kosten - als Autofahrer haben Sie die Schieneninfrastruktur längst gebührend mitbezahlt.

Der Prototyp des neuen Löwenberg wird am nächsten Autosalon in Genf der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Das Projekt – ein Joint venture zwischen SBB, BLS und namhaften deutschen Autokonzernen – geht auf die Initiative des Schweizer Bundesrates Moritz Leuenberger zurück. Er störte sich daran, dass trotz teurer Infrastrukturbauten lediglich 20 Prozent des gesamten Verkehrs auf der Schiene abgewickelt werden. Um die Schienen in Zukunft besser auslasten zu können und um den Turn around bei den Bahnen zu schaffen, will der Bund das neue Hybridfahrzeug „Löwenberg“ subventionieren. Der Beitrag soll doppelt so hoch sein wie jener für Fahrzeuge, die vom Militär, Zivilschutz oder von der Landesversorgung requiriert werden.

Es ist vorgesehen, zuerst eine Limousine mit zwei Motorvarianten – Benzin und Diesel – anzubieten. Cabrio und Kombi sollen bald folgen. Es ist sogar ein Modell vorgesehen, das neben dem Diesel- oder Benzinmotor über einen Elektromotor verfügen soll. Anstelle einer Batterie soll der ökologisch bessere Stromabnehmer zur Anwendung kommen. Technische Details und das Händlernetz erfahren Sie unter 0800 000 00 00. Oder noch einfacher: Stimmen Sie am 29. November Nein zur FinÖV-Vorlage – dann entstehen bei der Bahn nicht noch mehr Überkapazitäten und Sie können sich den Löwenberg sparen ...

Mediendienst

Ausgabe 3
vom 11. 11. 1998

S. 10

