

Mediendienst



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

Schweizerisches Komitee gegen die Verschwendung von Steuergeldern

2. Mediendienst
vom 3. November 1998

Inhalt

Seite

FinÖV-Nein verträgt sich mit Europa
von Nationalrat Georg Stucky, Baar ZG

2

Bahnmodernisierung mit Fehlinvestitionen?
von Nationalrat Dr. Peter Baumberger, Winterthur

4

Geänderte Voraussetzungen wahrnehmen
von Ständerat Hans-Rudolf Merz, Herisau

5

Vorsicht mit Steuergeldern !
von Nationalrat Werner Vetterli, Uitikon

6

Nein zur FinÖV als Chance und als Sparbeitrag
von Nationalrat Rolf Hegetschweiler, Ottenbach ZH

8

Verkehrspolitik aus dem Gleichgewicht
von Jean Meyer, Zentralpräsident TCS

10

FinÖV-Vorlage verbaut die Zukunft des ÖV
von Ständerat Hans Uhlmann, Bonau

11

Die Rechnung geht nicht auf !
von Nationalrat Michael Dreher, Küsnacht ZH

12

Die Publikation der Artikel ist erwünscht.

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

Europapolitik:

FinÖV-Nein verträgt sich mit Europa!

Von Nationalrat Georg Stucky, Baar ZG

Bereits im Abstimmungskampf um die Schwerverkehrsabgabe wurde das Europaargument verwendet, um die Gegner dieser Schwerverkehrsabgabe in die Ecke der Europaskeptiker zu stellen. Ähnliches ist nun auch im Zusammenhang mit der FinÖV-Vorlage zu hören: Der Stimmbürgerschaft wird suggeriert, eine Ablehnung der 30-Mia-Vorlage gefährde den raschen und erfolgreichen Abschluss des bilateralen Abkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU). Mit diesem Argument soll wirtschaftsnahen Kreisen ein „wichtiger“ Grund gegeben werden, um die FinÖV-Vorlage annehmen zu können. Zwischen der Finanzierung der Bahn-Grossprojekte und den bilateralen Verhandlungen besteht allerdings weder in sachlicher noch in formeller Hinsicht ein direkter Zusammenhang, was selbst der Bundesrat zugibt.

Die FinÖV-Befürworter gehen sogar noch einen Schritt weiter und behaupten, das Transitabkommen Schweiz-EU von 1992 verlange zwingend die gleichzeitige Realisierung der NEAT-Netzvariante. Auch diese Behauptung ist schlicht falsch. Richtig ist, dass in Artikel 5 des Transitabkommens die Schweiz zwar «zu einem weiteren Ausbau der Transitstrecken durch die Alpen» verpflichtet wurde, jedoch ausdrücklich erst «langfristig». Von der Notwendigkeit, die beiden Basistunnel gleichzeitig zu bohren, ist nirgends die Rede. Im Abkommens-Anhang wird in zeitlicher Hinsicht lediglich präzisiert, die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes müssten im Jahr 2005 dem Verkehr übergeben werden.

Was dies konkret bedeutet, ist in der FinÖV-Botschaft des Bundesrats auf Seite 103 nachzulesen. Dort heisst es wörtlich: «Eine Verpflichtung zur gleichzeitigen integralen Realisierung beider Achsen kann nicht aus dem Transitabkommen abgeleitet werden.» Das Parlament hat diese unzweideutige Aussage aber nicht gebührend zur Kenntnis genommen und sich für die vorderhand keineswegs zwingende, jedoch luxuriöse und dementsprechend teure Doppelvariante Gotthard/Lötschberg entschieden - aus kurzfristigen, regionalpolitischen Erwägungen.

Im kommenden Jahr wird der Huckepack-Korridor über die Lötschberg-Simplon-Achse vollendet, auf der Lastwagen mit der eurokompatiblen Eckhöhe von 4 Meter transportiert werden können. Mit der Bereitstellung dieses Korridors erfüllt die Schweiz einen wesentlichen Teil ihrer Verpflichtungen. Dieser einseitig zugunsten des internationalen Transitverkehrs unternommene Ausbau kostet rund 1 Milliarde Steuerfranken, wovon 700 Millionen allein auf die Lötschbergstrecke entfallen. Pikant daran ist, dass diese ausgebaute Lötschberg-Bergstrecke stillgelegt werden soll, falls der Lötschberg-Basistunnel tatsächlich gebaut wird. Da diese 700-Millionen-Investition innert weniger Jahren nicht amortisiert werden kann, handelt es sich bei diesem Bauwerk im Grunde genommen um die Verschleuderung von Steuergeldern. Anzumerken ist, dass die Huckepack-Kapazität auf der Lötschberg-Simplon-Achse mit bescheidenen 135 Millionen Franken von 105'000 auf 350'000 Lastwagen pro Jahr ausgebaut werden könnte. Der Betrag von 135 Millionen steht in keinem Verhältnis zu den Kosten eines neuen Lötschberg-Basistunnels.

Auch das Argument, das künftige Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU nötige unser Land, die beiden Basistunnel gleichzeitig zu bauen, ist nicht stichhaltig. Im Abkommensentwurf ist lediglich von einer Gewährleistung eines «hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und der Dienstqualität gegenüber dem Strassengüterverkehr wettbewerbsfähigen» Schienenangebotes die Rede. Gleichzeitig wird aber der Grundsatz der «freien Wahl des Verkehrsträgers durch den Betreiber» bekräftigt und ergänzend festgehalten, dass das «freie Spiel der Marktkräfte» gesichert sein müsse. Die offizielle schweizerische Gütertransitpolitik widerspricht diesen Grundsätzen diametral. Anders gesagt: Die im Alpenschutzartikel der Bundesverfassung zwingend verlangte Verlagerung des grenzüberschreitenden Strassengüterverkehrs auf die Schiene ist es, die nicht eurokompatibel – wie das auch der Bundesrat seinerzeit selber festgehalten hat. Hingegen wird in Artikel 4 des Transitabkommens von der Schweiz wie von der Europäischen Union „das Ziel, die Rentabilität der Investitionen zu sichern“ klar anerkannt. Und gerade dieses Ziel ist es, welches ein Nein zur FinÖV nahelegt. Nur ein Nein zur FinÖV kann Bundesrat und Parlament dazu bewegen, eine redimensionierte Vorlage vorzubereiten, welche auch den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt.

Impulsprogramm „Bahn-Grossprojekte“:

Bahnmodernisierung mit Fehlinvestitionen?

Von Nationalrat Dr. Peter Baumberger, Winterthur

Nach dem Ja zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA ist dafür gesorgt, dass neue Steuergelder in den öffentlichen Verkehr fliessen werden. Nun muss es darum gehen, diese Gelder so einzusetzen, wie man es versprochen hat. Und vor allem, diese Gelder müssen mit der nötigen Umsicht und Sorgfalt verwendet werden. Wenn nicht neue Leitplanken montiert werden, wird die Finanzierung der Bahn-Grossprojekte zur Schuldenfalle für die Bundeskasse.

Die Finanzierung der Bahn-Grossprojekte Neat, Bahn 2000, Anschluss der Schweiz ans europäische Hochleistungsschienennetz und Lärmschutzmassnahmen entlang bestehender Strecken steht trotz LSVA auf tönernen Füßen. Die Fragen „Wie, wann, was und womit bezahlt werden soll“ lässt sich vordergründig schnell beantworten: „Alles in Ordnung, die Projekte NEAT und Bahn 2000 sind zwar (einmal mehr) massiv teurer ausgefallen, als man dies dem Volk versprochen hat, das Geld kann aber mit der LSVA beschafft werden.“ Dabei vergessen viele, dass es mit Investitionen allein nicht getan ist.

Da stellt sich die Frage, mit welchen Betriebskosten als Folge dieser Projekte zu rechnen ist. Die Antwort fällt unglaublich, aber ernüchternd aus: Weder für die einzelnen NEAT-Äste noch für das Gesamtsystem NEAT liegen betriebswirtschaftliche Analysen vor. Eine solche sucht man auch für die Folgekosten der anderen drei Teile der FinÖV-Vorlage vergebens. Immerhin gibt Jens Lundsgaard-Hansen, Sektionschef Politik und Planung im Bundesamt für Verkehr, wörtlich zu Protokoll: „Wir können nicht sagen, die NEAT werde rentieren“. Von Rentabilität kann er auch bei den anderen drei Projekten nicht sprechen. Auch in diesen drei Fällen gilt, dass jede Investition in die Bahnen Folgekosten nach sich zieht. Kontraproduktiv für den öffentlichen Verkehr sind die Folgekosten von überrissenen Vorhaben, welche rein politisch, nicht aber durch eine reale Nachfrage legitimiert sind.

Auch als Impulsprogramm, ein Hauptargument von Bundesrat und Befürwortern der Vorlage, lässt sich die FinÖV nicht „verkaufen“. Denn die Investitionen in die überrissenen Bahn-Grossprojekte haben keine ausreichende Multiplikatorwirkung, dafür enorme Folgekosten, die in Zukunft nicht gedeckt sein werden. Es handelt sich um ein höchst ineffizientes Impulsprogramm. Wenn schon ein Investitions- und Impulsprogramm in der Schweiz durchgeführt werden soll, dann bitte ein Programm, das auch wirtschaftlich Sinn macht. Die Schweiz muss in Achsen des öffentlichen Verkehrs investieren, welche den Wohlstand fördern, und nicht in Tunnels, deren Betriebskosten ihn mindern.

Investitionen in Infrastrukturen, die nicht gebraucht werden, sind kein geeignetes Mittel, um das Wirtschaftswachstum in der Schweiz nach dem jahrelangen rezessionsbedingten Krebsgang zu fördern. Derartige Investitionen sind klar als Fehlinvestitionen zu bezeichnen. Die Tatsache, dass die Erträge aus der neuen Schwerverkehrsabgabe sowie die anderen vorgesehenen Einnahmen nicht ausreichen werden, um das gesamte Investitionspaket zu finanzieren, lässt für die Zukunft Schlimmes erahnen. Die FinÖV-Vorlage steht in krassem Widerspruch zur erklärten Absicht des Bundesrates, die desolaten Bundesfinanzen wieder ins Lot zu bringen. Wenn nicht das Volk die Notbremse zieht, sind die Finanzperspektiven des öffentlichen Verkehrs äusserst schlecht. Nur ein Nein zu dieser FinÖV-Vorlage kann verhindern, dass die vorhandenen und für den öffentlichen Verkehr bestimmten Mittel sinnlos verschleudert und unter anderem für den Agglomerationsverkehr fehlen werden.

Schweizerische Finanzpolitik:

Geänderte Voraussetzungen wahrnehmen

Von Ständerat Hans-Rudolf Merz, Herisau

Als das Volk 1992 zum generellen Projekt der Neat Ja sagte, betrug die Verschuldung des Bundes knapp 40 Milliarden. Heute, sechs Jahre später, ist der Fehlbetrag in der Staatskasse auf über 100 Milliarden Franken angewachsen. Höchste Zeit, die ambitionösen Bahnprojekte der realen Finanzsituation anzupassen und nur das Nötige, nicht aber das Wünschbare zu erstellen.

Selbst die Güterfrachtexterten der SBB sagen es jedem, der es hören will: Die bestehenden Kapazitäten von Lötschberg- und Gotthardtunnel reichen noch für mindestens zwanzig weitere Jahre. Zur Zeit wird nicht einmal ganz die Hälfte des möglichen Verkehrs durch die beiden Tunnel geschleust. Der gleichzeitige Neubau zweier neuer Röhren schafft Überkapazitäten, welche sehr lange bestehen bleiben. Durch die schlechte Auslastung der neuen, wie auch der kostenintensiven bestehenden Strecken werden die Betriebs- und Unterhaltskosten astronomische Summen ausmachen. Geld, das wegen der schlechten finanziellen Lage der Bahnen wohl aus der ohnehin leeren Bundeskasse kommen muss.

Vor diesem Hintergrund macht es keinen Sinn, eine regionalpolitisch motivierte Wunsch- und Luxusvariante der Neat zu bauen. Der Bau einer 57 Kilometer langen Flachbahn muss in die ausgetrocknete finanzpolitische Landschaft des Bundes eingepasst werden. Steuererhöhungen und weitere Treibstoffzollzuschläge kommen in Zeiten des verlangsamten Wachstums wohl nicht in Frage. Deshalb sollte die Finanzierung des Gotthard-Basistunnels im Betrag von 6,6 Milliarden Franken einzig mit dem bereits verfügbaren Anteil am Treibstoffzoll von 110 Millionen Franken sowie aus dem Bundesanteil der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA von anfangs rund 800 Millionen Franken finanziert werden. Mit den damit zu erwartenden rund 900 Millionen kann das ehrgeizige Projekt bei einer Investitionsdauer von 7 bis 10 Jahren amortisiert werden.

Es wäre falsch, aus reinem Prestigedenken an Projekten festzuhalten, die zu ihrer Zeit machbar erschienen, heute aber finanziell überrissen und verkehrspolitisch fragwürdig sind. Wenn die Politiker aus dem Osten und dem Westen unseres Landes den Schulterchluss auf die vernünftige Gotthardmitte nicht finden, wird ihn das Volk an der Urne herbeiführen müssen. Ein Nein zur FinÖV-Vorlage am 29. November ist deshalb gleichzeitig ein Ja zu einer neuen, vernünftigen Vorlage, die verkehrspolitisch und finanziell tragbar ist.

FinÖV-Vorlage vom 29. November 1998:

Vorsicht mit Steuergeldern!

Von Nationalrat Werner Vetterli, Uitikon

Wer die Geschichte von Eisenbahngrossprojekten untersucht, stösst schnell auf einen ständig wiederkehrenden wunden Punkt: Sie werden meistens viel teurer als budgetiert. Dies trifft auch für die Bahn-Grossprojekte zu, über die am 29. 11. 98 abgestimmt wird. So bewilligte das Volk bereits 1987 5,4 Milliarden Franken für die Bahn 2000 – beim Kostenstand von 16,5 Milliarden musste die Notbremse gezogen werden. 1992 sagte Bundes-Bern, die NEAT koste keinen Steuerfranken, sie sei wirtschaftlich sogar interessant. In der Zwischenzeit wissen wir auch das besser: Das Gegenteil ist der Fall. Deshalb soll das Stimmvolk nun 30,5 Milliarden Steuergelder für vier Eisenbahngrossprojekte bewilligen, besagte Bahn 2000 und die NEAT mit eingeschlossen.

Unter den vier Bahn-Grossprojekten ist die geplante NEAT von grösster Bedeutung. Dabei wurde der gleichzeitige Bau von zwei NEAT-Basistunnel am Gotthard und Lötschberg aus regionalpolitischen Gründen beschlossen, obwohl kein Bedarf dafür besteht. Im vergangenen Jahr wurden auf unseren Schienen 15,4 Millionen Tonnen Güter durch die Alpen transitiert. Gotthard und Lötschberg haben heute schon eine Kapazität von rund 37 Mio Tonnen – also mehr als das doppelte. Gemäss der internationalen Studie von Coopers & Lybrand genügt unser Schienennetz problemlos – ohne Neubauten – bis ins Jahr 2022! Warum denn gleichzeitig zwei Basistunnel auf Vorrat bauen? In der Schweiz erfolgt heute schon 72% des Güter-Transitverkehrs auf der Schiene und nur 28% auf der Strasse. In Frankreich und Österreich ist dieses Verhältnis – der sogenannte modal split – gerade umgekehrt!

Der Schienenverkehr ist schon seit längerem kein rentables Geschäft mehr. Tagtäglich fahren die Bahnen 10 Millionen Franken Defizit ein. Investitionen in überrissene Bahn-Grossprojekte werden jedoch Folgekosten verursachen. Über Betriebs- und Unterhaltsdefizite schweigt sich das Abstimmungsbüchlein des Bundesrates aus. Verschwiegen wird ebenfalls, dass neben 30 FinÖV-Milliarden in Zukunft jährlich 1,5 Milliarden für Unterhalt und Betriebsoptimierungen investiert werden. Der öffentliche Verkehr wird in den nächsten 20 Jahren also insgesamt mindestens 60 Milliarden beanspruchen (30 Milliarden für die vier Grossprojekte und 20 mal 1,5 Milliarden für Unterhalt). Doch können wir uns das angesichts eines Schuldenberges von 120 Milliarden wirklich leisten? Zweifel sind jedoch auch an den budgetierten Kosten angebracht. Die NEAT wird bestimmt viel mehr als 13,6 Milliarden kosten. Hochgeschwindigkeitstaugliche Basistunnel erfüllen ihren Zweck natürlich erst, wenn auch die Zufahrtsstrecken bezüglich Kapazität, Kurvenradien, Eckhöhen und z.B. auch die Stromversorgung entsprechend ausgebaut werden. Im vorliegenden Projekt hat man „durch die Rückstellung nicht dringend benötigter Zufahrtsstrecken rund 4 Milliarden Franken eingespart“ (Abstimmungsbüchlein des Bundesrates Seite 8). Was heisst da Rückstellung? Das ist doch reine Salamtaktik! Die Zufahrtsstrecken müssen später – mit neuen Kreditbegehren – zwingend erstellt werden.

Zwei weitere Fakten rechtfertigen den Vorwurf „Mogelpackungs-Vorlage“. Mit 1,2 Milliarden wird der „Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-

Hochleistungsnetz" beziffert. 7 Möglichkeiten sind im Abstimmungsbüchlein eingezeichnet. Mit Verlaub – ein einziger TGV-Anschluss würde schon weit mehr als 1,2 Milliarden kosten. Vor allem dann, wenn man das Territorialitätsprinzip bricht und wie geplant die Investitionskosten z.B. bis nach Dijon übernimmt. Auch die „Lärmschutz-Massnahmen“ sind mit 2,3 Milliarden Franken viel zu tief budgetiert. In der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage sprach der Bundesrat 1995 von 3 – 7 Milliarden. Fazit: Die vier Bahn-Grossprojekte werden weit mehr als 30 Milliarden verschlingen. Wer ein finanzielles Fiasko verhindern will, muss für die Redimensionierung der gigantischen Projekte sorgen. Und das geht nur mit einem Nein zur FinÖV!

FinÖV-Vorlage vom 29. November 1998:

Nein zur FinÖV als Chance und als Sparbeitrag

Von Nationalrat Rolf Hegetschweiler, Ottenbach ZH

Die Realisierung der Eisenbahngrossprojekte für über 30 Milliarden Franken mit gleichzeitigem Bau der beiden Basistunnels am Gotthard und Lötschberg ist nachfrageseitig unbegründet, finanziell unverantwortlich und verkehrspolitisch überholt. Nur ein Nein am 29. November verhindert diese Luxus-Lösung und ebnet den Weg für einen bedarfsgerecht etappierten Ausbau der schweizerischen Schienen-Infrastruktur unter Einbezug der späteren Betriebs- und Unterhaltskosten.

Abstimmungsgegenstand am 29. November ist die Finanzierungslösung für die geplanten Eisenbahngrossprojekte der nächsten 20 Jahre. Indirekt geht es um die entscheidendere Frage, ob das Schweizervolk grünes Licht gibt für ein 30 Milliarden teures Bauprogramm, welches NEAT, Bahn 2000, Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) und Lärmschutzmassnahmen umfasst. Über die ersten beiden Projekte, NEAT und Bahn 2000, wurde bereits 1987 bzw. 1992 abgestimmt. Weil damals aber hinsichtlich Kosten und Rentabilität unhaltbare Versprechungen gemacht wurden, mussten Bundesrat und Parlament nochmals über die Bücher. Auch das nun vom Parlament im sogenannten Alptransit-Beschluss festgelegte Bauprogramm enthält zu grosse kosten- und nachfrageseitige Unsicherheiten. Im einzelnen sprechen folgende Gründe gegen die Vorlage:

Der Bedarfsnachweis fehlt

Seit langem bestehen im Schienenverkehr für den Gütertransport grosse Überkapazitäten. Dem heutigen Angebot von 37 Millionen Tonnen ohne NEAT steht eine effektive Transportmenge von 18 Millionen Tonnen gegenüber. Eine Verdoppelung wäre also schon auf dem jetzigen Schienennetz möglich. Mit der NEAT würde das Angebot bis ins Jahr 2012 nochmals um 15 Millionen Tonnen gesteigert, also gegenüber dem heutigen Bedarf verdreifacht. Auch bei optimistischer Nachfrageentwicklung bleibt ein riesiges Überangebot, im Klartext also eine Fehlinvestition.

Weitere anstehende Investitionen

Der Bund leistete in den vergangenen 20 Jahren rund 40 Milliarden Beiträge an den öffentlichen Verkehr. Also eine vergleichbare Grösse zum Preis, den das Nationalstrassennetz bis heute insgesamt gekostet hat. Allerdings mit dem Unterschied, dass hier die Automobilisten selber bezahlt haben und dort der Steuerzahler. Die 15 Milliarden Schulden der SBB sind dabei nicht eingerechnet, die der Bund noch zusätzlich übernehmen muss. Nebst den NEAT-Projekten sind allein zur Deckung des Grundbedarfs im öffentlichen Verkehr weitere immense Mittel nötig: Für Bahnhöfe, SBB-Bauten, Rollmaterialbeschaffung, Investitionshilfen an Privatbahnen oder sogenannte konzessionierte Transportunternehmen, Verkehrstrennung, Anschlussgeleise, usw. während der Bauzeit der NEAT nochmals 30 Milliarden. FinÖV-Gelder sind dazu nicht vorgesehen.

Fragliche Rechtfertigungen des Bundesrates

Nicht gerade überzeugend ist der Bundesrat, wenn es darum geht, sein JA zur FinÖV zu belegen. So betont er immer wieder, dass die Bahngrossprojekte in Etappen realisiert

werden. Dass dies nicht stimmt, kann jeder aufmerksame Leser dem Abstimmungsbüchlein selbst entnehmen. Eine Grafik zeigt nämlich, dass alle Grossprojekte ausser Bahn 2000 zweite Etappe völlig parallel im Zeitraum von 2000 bis 2012 laufen und auch die erste Etappe der Bahn 2000 erst 2005 abgeschlossen ist. Weiter wird der Bundesrat nicht müde zu behaupten, die NEAT mit vorliegendem Bauprogramm sei Voraussetzung zum Abschluss der bilateralen Verhandlungen. Diese Angstmacherei ist fehl am Platz, hat er doch selber in seiner Botschaft zur FinÖV-Vorlage geschrieben: "Eine Verpflichtung zur gleichzeitigen integralen Realisierung beider Achsen kann nicht aus dem Transitabkommen abgeleitet werden."

Wenn der Bundesrat schon dauernd das Transitabkommen zur Rechtfertigung der NEAT bemüht, dann müsste er auch die übrigen Teile dieses Abkommens erwähnen. Denn dort steht ausdrücklich, dass auch die Wirtschaftlichkeit dieser Investitionen sichergestellt sein muss. Das dem eben nicht so ist, hat eine im Jahre 1997 im Auftrag des Bundes ausgearbeitete 'Wirtschaftlichkeitsstudie NEAT' der Ecoplan klar belegt. Sie kommt zum Schluss, dass „In den allermeisten Fällen die NEAT betriebswirtschaftlich nicht rentabel und mit einem hohen Investitionsrisiko verbunden ist“. Vor diesem Hintergrund ist es nicht weiter erstaunlich, dass die Studie mit den aus Sicht des Bundesrates unbefriedigenden Ergebnissen offenbar bereits in den Schubladen im Bundeshaus verschwunden ist und am liebsten für immer dort belassen würde.

Fazit

Nur die Ablehnung der FinÖV-Vorlage am 29. November verhindert den unnötigen gleichzeitigen Bau von zwei milliardenschweren Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg. Nur mit einem Nein werden Bundesrat und Parlament gezwungen, auf Luxuslösungen zu verzichten und nur ein Nein bietet die Chance für den bedarfsgerechten, sinnvollen Ausbau unserer Bahnen und den volkswirtschaftlich vertretbaren Einsatz von Steuermilliarden, die auch in der Schweiz rarer geworden sind.

FinÖV-Vorlage vom 29. November 1998

Verkehrspolitik aus dem Gleichgewicht

Von Jean Meyer, Zentralpräsident TCS

Seit Jahren schon setzt sich der TCS dafür ein, dass über bedarfsgerechte, leistungsfähige Verkehrsnetze die Mobilitätsbedürfnisse unserer Bevölkerung sichergestellt werden können. Ein ganz besonderes Augenmerk widmete der TCS dabei dem öffentlichen Agglomerationsverkehr. So geht zum Beispiel die Erweiterung der Zweckbindung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer zugunsten des öffentlichen Verkehrs auf eine Initiative des TCS zurück. Dieses Anliegen war insbesondere im Agglomerationsverkehr mehr als berechtigt, transportieren doch Busse und Tram rund dreimal so viele Personen pro Jahr wie alle Bahnen zusammen. Sie sind das eigentliche Rückgrat unserer Alltagsmobilität in den Agglomerationen. Ausgerechnet hier will nun der Bund seine Sporbemühungen ansetzen.

Auf der anderen Seite sollen 30 Milliarden Franken in Schienengrossprojekte investiert werden, bei denen der Bund bewusst auf jeden Bedarfsnachweis verzichtet hat. Obwohl die Bahnen „nur“ 25 % dieses Betrages selber verzinsen und amortisieren müssen, ist völlig unklar, wie sie die dazu notwendigen 300 – 500 Millionen Franken pro Jahr aufbringen sollen. Sie fahren nämlich bereits heute pro Tag rund 10 Millionen Franken Verlust ein.

Während der Bund für die Schiene Kapazitäten auf Vorrat bereitstellen will, weigerte er sich bis anhin standhaft, die notwendigen Kapazitätsanpassungen für die Strasse vorzunehmen. Von den geplanten Schienengrossprojekten jedenfalls kann sich der staugeplagte Automobilist auf den Nationalstrassen keine Verbesserung der Verkehrssituation erhoffen. Ganz im Gegenteil. Die Finanzierung der Schienengrossprojekte wird pro Jahr ein Loch von rund 600 Mio. Franken in die Strassenkasse reissen. Wie unter diesen Umständen die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die wachsenden Unterhaltskosten usw. finanziert werden sollen, bleibt völlig offen.

Völlig unverständlich ist auch das Vorgehen des Bundes, dem motorisierten Privatverkehr auf der einen Seite ungedeckte Lärmkosten anzulasten und auf der anderen Seite die längst notwendigen Lärmsanierungen entlang der Strassenverkehrsachsen hinauszuzögern. Warum soll eigentlich der motorisierte Privatverkehr unter diesen Voraussetzungen für die Lärmsanierung der Bahnen aufkommen?

Bereits der Schlussbericht der „Groupe de réflexion“ über die Zukunft der SBB aus dem Jahre 1993 hat klar gezeigt, dass der öffentliche Verkehr nicht am Bedarf vorbei auf die Spitze getrieben werden kann. Sollte uns nicht der damals entdeckte Schuldenberg von 13 Milliarden Franken Warnung genug sein? Können wir es uns wirklich weiterhin leisten, Milliarden in Infrastrukturen auf Vorrat zu stecken – notabene auf Kosten unseres öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen, des Regionalverkehrs und nicht zuletzt auch des Strassenverkehrs? Nur ein Nein zur FinÖV am 29. November bietet die Chance, die notwendigen verkehrspolitischen Korrekturen vorzunehmen.

Schweizerische Verkehrspolitik:

FinÖV-Vorlage verbaut die Zukunft des ÖV

Von Ständerat Hans Uhlmann, Bonau

Bundesrat und Parlament haben bei der FinÖV, insbesondere der NEAT, weder den Bedarf nach Investitionen noch die Wirtschaftlichkeit der Bahn-Grossprojekte berücksichtigt. Im Mittelpunkt der Überlegungen stand - ganz profan und urschweizerisch - der eigene Kirchturm. Keine Rolle spielte dabei, dass mit Tunnels auf Vorrat gewaltige Überkapazitäten und neue Milliardenschulden produziert werden.

Der öffentliche Verkehr, vor allem derjenige auf der Schiene, ist in den letzten zwei Jahrzehnten als Folge einer verfehlten Verkehrspolitik leider zum „Sanierungsfall“ geworden. Anstelle eines bedarfsgerechten Angebotes im öffentlichen Verkehr, welches letztlich vor allem auch die allgemeine Bundeskasse entlasten würde, sollen die Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe nun einzig in Bahn-Grossprojekte fliessen. Gleichzeitig fehlt das Geld für Unterhalt und Erneuerung der bestehenden Infrastruktur im öffentlichen Verkehr.

Die FinÖV basiert auf falschen Voraussetzungen. Heute werden im alpenquerenden Schienenverkehr auf den beiden vorhandenen Achsen Lötschberg und Gotthard jährlich rund 18 Millionen Tonnen befördert. Damit wird die heute vorhandene Kapazität von 37 Millionen Tonnen nicht einmal zur Hälfte ausgeschöpft. Neben den bestehenden Kapazitätsreserven von fast 20 Millionen Tonnen sollen mit dem gleichzeitigen Bau von Gotthard- und Lötschbergbasistunnel weitere Reserven von 15 Millionen Tonnen erstellt werden. Der Bedarf für diese zusätzlichen Reserven ist nirgends ausgewiesen! Selbst die Europäische Union (EU) rechnet nur mit einem jährlichen Wachstum des Güterverkehrs im Alpenraum (Österreich, Schweiz und Frankreich) von durchschnittlich 2,75 Prozent. Die Zuwachsraten auf der Basis des Referenzjahres 1992 sind bisher jedoch deutlich unter dem hochgerechneten Niveau geblieben. Mit dem Fall des eisernen Vorhangs und der Öffnung der EU nach Osten haben sich aber auch die Verkehrsströme innerhalb der Europäischen Union spürbar verlagert. Die Nord-Süd-Achse verliert zu Gunsten der West-Ost-Achse zunehmend an Bedeutung. Immer mehr Waren für den europäischen Binnenmarkt werden im Osten statt im Süden fabriziert und konfektioniert. Die EU-Studie über die Verkehrsentwicklung, die auf den Zahlen des Jahres 1992 basiert, wurde 1998 veröffentlicht und trägt diesem Umstand noch nicht Rechnung. Dies dürfte auch der Grund sein, weshalb der zusätzliche Bedarf um ein Wesentliches zu hoch eingeschätzt wurde.

Der gleichzeitige Bau von zwei Basistunnel am Gotthard und Lötschberg zeigt deutlich auf, dass der effektive Bedarf bei der FinÖV-Vorlage keine Rolle mehr spielte. Die Befürworter der Vorlage geben dies indirekt auch zu, wenn sie behaupten: „Dieses Investitionsprogramm erfüllt aus staats- und standortpolitischer Sicht die Ansprüche und Bedürfnisse der Landesteile am besten.“ Die sogenannte Netzlösung soll also ausdrücklich nicht aus verkehrspolitischen Überlegungen, sondern aus regionalpolitischen Gründen durchgedrückt werden. Damit kommt einmal mehr ein Mechanismus zum Zug, der bereits mit der jahrelang gepflegten überrissenen Investitionspolitik im Spitalwesen eine besonders grosse und anschauliche Blüte hervorgebracht hat. Die von vielen Schweizern gewünschte „Moderne Bahn“ lässt sich allerdings nicht mit Fehlinvestitionen im Ausmass, wie das durch die FinÖV-Vorlage vorgesehen ist, verwirklichen. Gefragt wären vielmehr Flexibilität, Kundenorientierung und Wettbewerbsfähigkeit. Doch gerade hier mangelt es trotz Bahnreform am meisten.

Schweizerische Verkehrspolitik:

Bahnen – ein Fass ohne Boden!

Von Nationalrat Michael E. Dreher, Küsnacht ZH

Am 29. November 1998 findet die Abstimmung statt über die Vorlage „Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs“, kurz FinÖV genannt. Bundesrat und Parlament schlagen den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern vor, rund 30 Milliarden locker zu machen für überrissene Bahn-Grossprojekte, wie NEAT und Bahn 2000. Gleichzeitig verweigert der Bundesrat den Bau der zweiten Tunnelröhre am Gotthard, wo mit einer Investition von vergleichsweise bescheidenen 1,4 Mrd. Franken eine ewige Staustrecke nachhaltig saniert werden könnte.

Zudem sind sämtliche Investitionen in den Strassenverkehr, also auch der Ausbau der A1 auf sechs Spuren von den Steuerzahlern längst vorfinanziert. Diese Abgaben heissen Benzinzoll, Benzinzollzuschläge, Autobahnvignette, Schwerverkehrsabgabe (bald LSVA), Motorfahrzeugsteuern, Bussgelder, Parkgebühren usw. – die Liste ist lang und die daraus resultierenden Einnahmen des Staates sind eindrucklich. Selbst gemäss Strassenrechnung des Bundes verfügt die Strasse über einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von mehr als 100 Prozent. Andererseits hatte bis jetzt jede Investition in die Schiene (Zürcher Verkehrsverbund, Cargo Domizil, Güterbahnhöfe, Furkatunnel) nicht zu einem verbesserten Betriebsergebnis der beteiligten Betreiber von öffentlichem Verkehr geführt, sondern zu noch höheren Belastungen des Steuerzahlers. Das Problem: Obwohl in der Vergangenheit sehr viel in den Ausbau des Schienennetzes investiert wurde, sanken die Benutzerzahlen kontinuierlich. 80 Prozent des gesamten Personen- und Güterverkehrs in unserem Land wickeln sich heute auf der Strasse ab. Der Gütertransport auf der Schiene ist für die meisten Schweizer Betriebe keine Alternative, weil die durchschnittlichen Transportstrecken zu kurz sind. Zudem haben es die Bahnen verpasst, ihre Kunden mit neuen und flexiblen, auf den Kunden ausgerichteten Dienstleistungen abzuholen. Die fehlgeplanten Güterbahnhöfe, der Flop bei Cargo Domizil und Tunnelgeschichten von der Furka bis nach Basel (Adlertunnel) haben gezeigt, dass im öffentlichen Schienenverkehr munter am Markt vorbei produziert wird.

Nun sollen nochmals rund 30 Milliarden Franken in die Bahn-Grossprojekte gepumpt werden. Diese „Investitionen“ werden mit der angeblichen Wiederherstellung der Konkurrenzfähigkeit der Bahnen begründet, obwohl die Schiene selbst in Zeiten der Höchstkonjunktur Jahr für Jahr höhere Defizite einfährt. Weitere 30 Milliarden sind nach Schätzung der Experten nötig, um Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes zu finanzieren. Insgesamt werden also weit über 60 Milliarden auf einen „lahmen Gaul“ gesetzt. Geld, das die leere Bundeskasse nicht hat, Geld aber auch, das die Bahnen in Zukunft nie einfahren können. Aus dem Bahnbetrieb resultiert ja bereits heute ein täglicher Verlust von 10 Millionen Franken zulasten des Steuerzahlers, mehr als der Bund heute für Schuldzinsen ausgibt.

Wieviel Geld soll denn in Bahn-Grossprojekte gesteckt werden, für die kein Bedarf besteht und deren Wirtschaftlichkeit nicht gewährleistet ist? Es ist höchste Zeit, auf den Teppich der Vernunft zurück zu kommen. Nur mit einem Nein zur FinÖV können Volk und Stände die classe politique zur Vernunft und zur richtigen Prioritätensetzung zwingen.