

Nummer 40
2. November 1998
55. Jahrgang

FinöV: Moderne Bahnen gesichert finanzieren

Mit Investitionen von 30,5 Milliarden Franken will sich die Bahn für das nächste Jahrhundert rüsten. Angestrebt werden schnellere Bahnverbindungen im Personenverkehr und eine Entlastung des Strassenverkehrs. Bahn 2000, NEAT, Hochgeschwindigkeitsanschlüsse und Lärmschutzmassnahmen entsprechen den Anliegen von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt gleichermaßen. Am 29. November wird an der Urne entschieden, ob zur Finanzierung der vier Grossprojekte die Schwerverkehrsabgabe, die Mehrwertsteuer, die Mineralölsteuer und der Kapitalmarkt herangezogen werden sollen.

Moderne Bahnen schaffen Arbeitsplätze und schützen die Umwelt

Zur eidgenössischen Volksabstimmung vom 29. November 1998

Roberto Colonnello

Immer wieder konnten sich die Schweizerinnen und Schweizer in den letzten Jahren zu verkehrspolitischen Vorlagen an der Urne äussern. Über die einzuschlagende Richtung sollten inzwischen keine Zweifel mehr bestehen. Die mehrheitlich deutlichen Annahmen von Bahn 2000 (1987), NEAT (1992), Alpeninitiative (1994) und Schwerverkehrsabgabegesetz (1998) sprechen für sich. Die Schweizer Bevölkerung hat beim kommenden Urnengang erneut Gelegenheit, ihr Bekenntnis für eine wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Verkehrspolitik zu bestätigen.

Worüber abgestimmt wird

Am 29. November 1998 befinden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über den Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung der Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV). Dieser Beschluss regelt die langfristige Finanzierung der vier Eisenbahngrossprojekte. Es handelt sich um die Bahn 2000 (1. und 2. Etappe), die redimensionierte NEAT, den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie um die Lärmsanierung. In diese

Projekte werden insgesamt 30,5 Milliarden Franken über einen Zeitraum von 20 Jahren investiert. Die durchschnittlichen Investitionen belaufen sich demnach auf 1,5 Milliarden pro Jahr. Dies entspricht in etwa dem, was heute jährlich für die Fertigstellung des Autobahnnetzes aufgewendet wird.

Finanziert werden die Vorhaben aus vier verschiedenen Quellen. Auf die Schwerverkehrsabgabe fällt der Hauptteil. Rund die Hälfte der Investitionen kann dadurch finanziert werden. Die gesamten Einnahmen der heutigen pauschalen Abgabe werden den Infrastrukturbauten zugute kommen. Der Bundesrat kann zudem die Sätze der pauschalen Abgabe verdoppeln. Im Jahre 2001 löst die vom Volk gutgeheissene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) die alte pauschale Abgabe ab. Vom Ertrag der LSVA können dann zwei Drittel für die Bauvorhaben verwendet werden. Für 25 Prozent der NEAT-Kosten werden Mittel aus der Mineralölsteuer herangezogen. Als dritte Finanzierungsquelle dient die Mehrwertsteuer, deren Sätze um 0,1 Prozent angehoben werden. Für 25 Prozent der Gesamtkosten kann der Bund auf dem Kapitalmarkt

Finanzierungsquellen	Ansatz	Einnahmen in Franken
Schwerverkehrsabgabe:	bis 2001: 100% der pauschalen VA Abgabesatz kann verdoppelt werden ab 2001: 2/3 der leistungsabhängigen VA	0,7 Mrd. 16,0 Mrd.
Mineralölsteuermittel:	max. 25% der NEAT-Kosten	3,0 Mrd.
Mehrwertsteuer:	Erhöhung um 0,1%	5,8 Mrd.
Kapitalmarkt:	max. 25% der Gesamtkosten	5,0 Mrd.
Privatfinanzierung:	möglich	

Mittel aufnehmen. Der Bundesbeschluss ermöglicht ferner eine ergänzende Finanzierung durch Private oder Organisationen.

Kostenkontrolle dank Spezialfonds

Alle für die Grossprojekte bestimmten Mittel werden einem speziellen Fonds mit eigener Rechnung zugewiesen, ähnlich wie bei der Finanzierung des Nationalstrassennetzes. Das Parlament legt jährlich die Mittel fest, die für die Bauvorhaben aus dem Fonds zur Verfügung gestellt werden. Um eine stetige Realisierung der Projekte nicht zu gefährden, können begrenzte Vorschüsse aus den allgemeinen Bundesmitteln gewährt werden. Dies kann die Verschuldungsquote des Bundes vorübergehend erhöhen. Im entsprechenden Fondsreglement ist die kumulierte Bevorschussung jedoch auf 4,2 Milliarden Franken beschränkt. Die Mittel müssen inklusive marktüblicher Verzinsung zurückerstattet werden. Ebenso ist ein allfälliges Nettovermögen des Fonds marktmässig zu verzinsen.

beiten, respektive bis die Bevorschussung und die Zinsen bezahlt sind.

Die vier Eisenbahn-Grossprojekte

Veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen und neue technische Möglichkeiten veranlassten den Bundesrat, nicht nur die Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte neu zu beurteilen, sondern auch Umfang und Terminierung der Bauvorhaben zu untersuchen.

Das Projekt Bahn 2000 wird nun in zwei Etappen realisiert. Die NEAT ist zwar um vier Milliarden Franken redimensioniert, an der Netzvariante mit Gotthard- und Lötschbergbasistunnel wird jedoch weiterhin festgehalten.

Attraktives Bahnangebot dank Bahn 2000

Das Konzept Bahn 2000 wurde bereits 1987 an der Urne gutgeheissen. Das nun überarbeitete Konzept beinhaltet eine etappierte Realisierung und Kostensenkungen. Nicht dringende Streckenausbauten

Projekte	Zeitliche Realisierung	Kosten in Franken
Bahn 2000 1. Etappe	1994-2007	7,5 Mrd.
Bahn 2000 2. Etappe	2005-2022	5,9 Mrd.
NEAT (in Etappen)	1996-2016	13,6 Mrd.
HGV-Anschluss	2000-2012	1,2 Mrd.
Lärmsanierung	1999-2016	2,3 Mrd.

Jedes der vier Grossprojekte bedarf eines referendumsfähigen Bundesbeschlusses, der die Investitionen konkretisiert. Bereits verabschiedet sind die Beschlüsse für Bahn 2000 (1. Etappe) und NEAT, ohne dass das Referendum ergriffen wurde. Ausstehend sind noch die Beschlüsse zur 2. Etappe Bahn 2000, Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und Lärmsanierung.

Wird der Bundesbeschluss angenommen, erhält er als Artikel 23 Aufnahme in die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung. Die befristete Finanzierungsregelung gilt bis zum Abschluss der Bauar-

wurden zurückgestellt, und anstelle von teuren Bauten sind vermehrt High-tech-Lösungen vorgesehen.

Die 1. Etappe von Bahn 2000 bringt deutliche Qualitätssteigerungen und Fahrzeitverkürzungen im nationalen Personenverkehr. Sie umfasst rund 50 Bauprojekte. Die wichtigsten sind:

- Drittes Gleis zwischen Genf und Coppet
- Doppelspurausbau am Neuenburgersee
- Doppelspurtunnel zwischen Vauderens und Siviriez
- Neubaustrecke zwischen Bern und Olten
- Vierspurausbau zwischen Aarau und Rapperswil

- Doppelspurtunnel zwischen Muttenz und Liestal (Adlertunnel)
- Doppelspurtunnel zwischen Zürich und Thalwil
- Drittes Gleis Tössmühle - Winterthur

Mit Neubaustrecken, Streckenkorrekturen, dem Ausbau der Knotenbahnhöfe und dem Einsatz von Neigezügen kann das Knotenprinzip verwirklicht werden. Die Züge kommen in den grossen Bahnhöfen im Stunden- oder Halbstundentakt gleichzeitig an und fahren kurze Zeit später wieder weg. Dies ermöglicht eine optimale Abstimmung des Regional- und Agglomerationsverkehrs mit dem Intercity- und Schnellzugsverkehr. Von den kürzeren Umsteige- und Reisezeiten können alle profitieren.

Die 1. Etappe von Bahn 2000 umfasst ein Investitionsvolumen von 7,5 Milliarden Franken. Dabei entfallen auf die Westschweiz 1,5 Milliarden, auf das Mittelland drei Milliarden, auf die Ostschweiz 1,2 Milliarden, auf den Ausbau der Knotenbahnhöfe eine Milliarde und auf netzweite punktuelle Verbesserungen 0,8 Milliarden Franken. Die Arbeiten sollen 2007 abgeschlossen sein.

Mit der 2. Etappe Bahn 2000 (2005 bis 2022) sollen das Angebot im öffentlichen Personenverkehr weiter verbessert, Lücken geschlossen und neue Angebote bereitgestellt werden. Die Investitionen werden sich voraussichtlich auf 5,9 Milliarden Franken belaufen.

Anschluss dank NEAT

Mit der NEAT wird die Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz integriert. Alle Landesteile werden mit den umliegenden Wirtschafts- und Kulturmetropolen verbunden. Das Tessin und das Wallis erhalten Anschluss an die Bahn 2000. Von den Reisezeitverkürzungen von bis zu einer Stunde können alle Reisenden profitieren. Wie die Bahnreform und die LSWA ist auch die NEAT Bestandteil des Massnahmenpaketes zum Schutz unserer Umwelt und der Alpen. Mit der neuen Alpentransversalen wird der Güterverkehr in die europäischen Bahnkorridore eingebunden. Die damit verbundene Attrakti-

vitätssteigerung der Bahn unterstützt die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Wird die FinöV-Vorlage von Volk und Ständen angenommen, so kann der Bundesrat die Änderung des Alpentransit-Beschlusses in Kraft setzen. Die Änderung wurde im Frühjahr 1998 von den eidgenössischen Räten mit Zweidrittels-Mehrheit verabschiedet, ohne dass anschliessend ein Referendum ergriffen wurde. Der Beschluss legt Umfang und Staffelung der NEAT fest.

Im Parlament drehte sich die Diskussion vor allem um den Achsenstreit der NEAT. Eine Minderheit befürwortete damals eine einachsige Lösung. Sie betrachteten die Netzlösung als unangebrachten Luxus. Schliesslich stellte sich jedoch eine deutliche Mehrheit hinter die nachgehend beschriebene gestaffelte Netzvariante. Ausschlaggebend war, dass nur diese Lösung Lasten (vermehrter Bahnlärm) und Nutzen (Reisezeitverkürzungen dank Bahn 2000-Anschluss, Arbeitsplätze) auf das ganze Land verteilt. Ferner kann die gestaffelte Inbetriebnahme der Basistunnel das steigende Verkehrsaufkommen optimal begleiten. Es handelt sich bei der Netzvariante nicht um das Nebeneinander zweier Achsen, sondern um eine sinnvolle Gesamtlösung. Wesentlich für die getroffene Entscheidung zu Gunsten von zwei Basistunnel war jedoch, dass mit einer Konzentration auf den Gotthard nur drei bis sechs Prozent (ein bis zwei Milliarden) der Gesamtkosten eingespart werden könnten. Die Baukosten des Lötschbergtunnels könnten zwar eingespart werden, aber auf der Gotthardachse müsste der Basistunnel durchgehend auf eine Eckhöhe von vier Metern ausgebaut und verschiedene Neubaustrecken müssten wieder ins Programm aufgenommen werden. Dieser Ausbau der Gotthardstrecke zur rollenden Autobahn beanspruchte rund die Hälfte der Einsparungen.

Gestaffelte Realisierung und Inbetriebnahme

Das neue NEAT-Konzept (Investitionsvolumen: 13,6 Mrd. Franken) umfasst Gotthard und Lötschberg-Simplon als Transitachsen sowie den Anschluss

der Ostschweiz an die Gotthardachse. Die Realisierung der Bauvorhaben soll gestaffelt erfolgen.

In einer ersten Phase werden die Bauarbeiten für den Gotthard- und den Lötschbergbasistunnel in Angriff genommen. Die zwei einspurigen 57 km langen Tunnel am Gotthard erstrecken sich von Erstfeld nach Biasca. Die Bauzeit beträgt 12 Jahre, die Kosten sind mit 6,8 Milliarden Franken veranschlagt. Der einspurige Lötschbergtunnel beginnt in Frutigen und endet in Baltschieder im Rhonetal. Dieser mit Kreuzstellen versehene Tunnel benötigt nur eine Bauzeit von sechs Jahren und soll 2006 fertiggestellt sein. Die Kosten dieses 34 km langen Bauwerks betragen 3,4 Milliarden Franken.

Mit Hochgeschwindigkeit in die Zentren Europas

Ebenfalls zu den Eisenbahn-Grossprojekten gehören die Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Dank Bahn 2000 und NEAT werden alle Landesteile von diesen Verbindungen direkt profitieren können. Im Norden und Osten führen die Investitionen zu Reisezeitverkürzungen von rund 25 Prozent in die deutschen Zentren. Im Westen steht der Anschluss an das französische TGV-Netz im Vordergrund. Basel wird über Mulhouse, Bern und Lausanne werden über Dijon und Genf wird über Mâcon mit Paris verbunden.

NEAT in Etappen	Erste Phase	Zweite Phase	Kosten in Franken
Gotthard-Basistunnel	2000-2012		6,8 Mrd.
Ceneri-Basistunnel		2006-2016	1,6 Mrd.
Lötschberg-Basistunnel	2000-2006		3,4 Mrd.
Zimmerbergtunnel		2006-2013	0,8 Mrd.
Hirzel		2011-2016	0,2 Mrd.
Streckenausbau St.Gallen-Arth-Goldau			0,1 Mrd.
Streckenausbauten übriges Netz			0,6 Mrd.
Projektaufsicht			0,1 Mrd.
Total NEAT			13,6 Mrd.

Der Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardachse (Hirzel- und Zimmerbergtunnel, Streckenausbau St.Gallen - Arth-Goldau) wird in einer zweiten Phase erstellt. Die Arbeiten beginnen voraussichtlich 2006 und enden 2016. Kostenpunkt: 1,1 Milliarden Franken. Ebenfalls in der zweiten Phase (2006 bis 2016) wird der zur Gotthardachse gehörende Ceneri-Tunnel gebaut. Für diesen Durchstoss zwischen Bellinzona und Lugano werden 1,6 Milliarden budgetiert. Die übrigen Streckenausbauten inklusive Projektaufsicht sind mit 0,7 Milliarden veranschlagt.

Lärm reduzieren

Das vierte Eisenbahn-Grossprojekt beinhaltet die Lärmsanierung. Viele Menschen entlang der Bahnlinien sind hohen Lärmbelastungen ausgesetzt. Dass die Belastungen gegenüber Lastwagen- oder Flugimmissionen geringer sind, ist für die Betroffenen nur ein schwacher Trost. Um den Bahnlärm einzudämmen, werden bis zum Jahr 2016 rund 2,3 Milliarden Franken eingesetzt. Mit diesen Mitteln soll der Lärm primär an der Quelle mit neuem Rollmaterial bekämpft werden. Die Lärmsanierung umfasst aber auch das Erstellen von Lärmschutzwänden und den Einbau von Schallschutzfenstern.

FinöV - Eine Vorlage für Wirtschaft und Bevölkerung

Die Wirtschaft ist auf schnelle Verbindungen im Inland und zu den europäischen Metropolen angewiesen. Die Realisierung der Eisenbahn-Grossprojekte wird diesem Anspruch gerecht. Die Reisezeiten im nationalen wie im internationalen Verkehr werden deutlich verkürzt. Da die vorgesehenen Projekte den Anschluss aller Landesteile garantieren, werden alle von den Verbesserungen profitieren können. Die Verbindungen nach München, Mailand, Paris und anderen Grossstädten Europas verkürzen sich um über eine Stunde. Aber auch auf nationalen Strecken wie Bern-Sion, Lugano-Luzern oder Zürich-Bellinzona ist mit Fahrzeitverkürzungen von gegen einer Stunde zu rechnen. Die schnellen Verbindungen werten den Wirtschaftsstandort Schweiz auf, dienen dem Tourismus und sind für alle Bahnbenützer vorteilhaft.

Durch die Realisierung der Grossprojekte kann ein enormes Know-how aufgebaut werden. Das erlangte Wissen kann anschliessend in aller Welt eingesetzt werden und generiert Impulse für die hiesige Wirtschaft. Die Investition der 30,5 Milliarden Franken schafft und sichert daher nicht nur 15'000 Arbeitsplätze während der Bauzeit von 20 Jahren. Der Innovationsschub und die Aufwertung des Standorts wird sich auch langfristig positiv auf die Arbeitsplätze auswirken. Die Bahn avanciert wieder zum einstigen Statussymbol für Innovation, Know-how und Qualität der Schweizer Wirtschaft.

Auch die Strasse profitiert

Die Modernisierung der Bahninfrastruktur ist notwendig, um einen Verkehrskollaps in der Schweiz zu verhindern. In den letzten zehn Jahren hat der gesamte alpenquerende Güterverkehr um knapp 50 Prozent zugenommen. Während die Transportmengen auf der Strasse sich mehr als verdoppelten, legten die bahnseitigen Lieferungen um einen Drittel zu. Die in Zukunft weiter ansteigenden Gütermengen können nur mit einer modernen Bahninfrastruktur auf die Schiene gelenkt werden. Die Netzlösung mit

Gotthard- und Lötschbergtunnel gewährt langfristig eine ausreichende Kapazität. Die Lötschbergachse wird 2006 fertiggestellt. Das heisst, wenn die Schweiz den Lastwagen-Umwegverkehr von Österreich und Frankreich zurücknehmen muss, steht eine erste attraktive Alpentransversale bereit. Die Bahn wird dadurch für viele Transporteure zu einer echten Alternative, auch gegenüber 40-Tönnern.

Eine moderne Bahn dient ebenfalls der Strasse. Die Verlagerung auf die Schiene vermindert das Stauaufkommen auf Schweizer Strassen. Bereits heute kosten uns die Staus über eine Milliarde Franken. Ein reduziertes Stauaufkommen kostet Transporteure und Automobilisten weniger, da der Zeitverlust während dem Transfer gesenkt wird.

Weiterer Schritt in Richtung bilaterale Abkommen

Im Transitabkommen von 1992 zwischen der Schweiz und der Europäischen Union verpflichtete sich die Schweiz zum Bau von zwei alpenquerenden Transitachsen. Die EU beharrt weiterhin auf der Einlösung dieses Versprechens. Das Abkommen, das unter anderem auch die 28-Tonnen-Gewichtslimite festhält, läuft im Jahre 2005 aus. Im Rahmen der bilateralen Verhandlungen stellt das Verkehrsdossier den Nachfolgevertrag dar. Würde die Schweiz wortbrüchig, hätte das eine starke Verzögerung des Abschlusses des Landverkehrsabkommens zur Folge. Die Schweiz müsste der EU andere Konzessionen zugestehen. Ohne eine Einigung im Verkehrsdossier sind auch alle anderen bilateralen Abkommen blockiert. Eine Normalisierung der Beziehungen zur EU würde sich um Monate, wenn nicht Jahre verzögern.

Ökologische Anliegen berücksichtigt

Ein Gesamtverkehrssystem darf sich nicht nur auf betriebswirtschaftliche Ansprüche konzentrieren. Genauso wichtig sind ökologische und gesellschaftliche Anliegen. Die Investitionen in den öffentlichen Verkehr leisten einen grossen Beitrag für den vom Volk verlangten Alpenschutz. Da moderne Bahnverbindungen auf mittleren Strecken von bis zu 600

Kilometern gegenüber Auto und Flugzeug an Wettbewerbsfähigkeit gewinnen, können die Schadstoffemissionen entsprechend gedämpft werden. Ein Umsteigen auf die Schiene wirkt sich auch positiv auf die Lärmbelastigung aus, die bei Bahnen geringer ausfällt. Zudem sind für Lärmschutzmassnahmen höhere Investitionen vorgesehen, als bei einer einachsigen NEAT-Variante mit dem Gotthard eingespart würden.

-
- Rückfragen: Medienressort wf, Telefon 01/421 16 16

Links der FinöV-Befürworter

www.bahn-ja.ch
www.bav.admin.ch
www.wf-online.ch
www.finance-oev-tp.ch

Links der FinöV-Gegner

www.finoev-nein.ch
www.tcs.ch

Kommentar

Mit der Realisierung der vier Eisenbahn-Grossprojekte investiert die Schweiz in die Zukunft. Die Vorhaben berücksichtigen ökonomische, umweltpolitische, gesellschafts- und strukturpolitische Aspekte. Durch die Redimensionierung und Etappierung verschiedener Teilprojekte ist das Vorhaben nun auch finanziell tragbar. Doch nicht nur das Investitionsvolumen wurde revidiert, sondern auch die Finanzierungsquellen - der eigentliche Abstimmungsgegenstand - sinnvoll gewählt. Die von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern Ende September gutgeheissene LSVA finanziert rund 50 Prozent der Kosten. Damit die Finanzierung nicht zu strassenlastig ausfällt, tritt an Stelle einer Benzinpreiserhöhung ein Mehrwertsteuer-Prämie. Die Verschuldungsquote konnte gegenüber früheren Plänen von 75 auf 25 Prozent gesenkt werden. Diese Restverschuldung - sprich Verlagerung der Kosten auf kommende Generationen - ist gerechtfertigt. Denn unsere Nachkommen werden einst ebenso von diesen Investitionen profitieren können, wie wir das mit der gegenwärtigen Infrastruktur tun. Die Diskussionen rund um die FinöV-Vorlage dürfen sich nicht ausschliesslich auf den Achsenstreit beschränken. Die Investitionen in Bahn 2000, Hochgeschwindigkeitsanschlüsse und Lärmsanierung übertreffen die NEAT-Auslagen. Nur gemeinsam werden die Projekte den Anforderungen der Zukunft gerecht. RC