

# Mediendienst



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

## Schweizerisches Komitee gegen die Verschwendung von Steuergeldern

1. Mediendienst  
vom 19. Oktober 1998

### Inhalt:

	Seite
<i>Verkehrspolitik:</i> <b>Nein zur FinÖV zwingt zu bedarfsgerechter Lösung</b> von Ständerat Willy Loretan, Zofingen Aargau	2
<i>Finanzierung der Bahn-Grossprojekte:</i> <b>Alles andere als gesichert</b> von Nationalrat Georg Stucky, Baar Zug	4
<i>FinÖV-Vorlage vom 29. November 1998:</i> <b>Ergebnis eines falsch verstandenen Föderalismus?</b> von Nationalrat Rolf Hegetschweiler, Ottenbach Zürich	5
<i>Öffentlicher Verkehr:</i> <b>Ja zum ÖV – aber zu welchem Preis?</b> von Jean Meyer, Zentralpräsident TCS	6
<i>Zweckentfremdung von Strassenmitteln:</i> <b>Auf goldenen Schienen zu verlotterten Strassen</b> von Hans Urs Merz, Generaldirektor ACS	8
<i>Outlook:</i> <b>Ankündigung Pressekonferenz vom 26. Oktober</b>	10

Die Publikation der Artikel ist erwünscht.

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

*Verkehrspolitik:*

## Nein zur FinÖV zwingt zu bedarfsgerechter Lösung

Von Ständerat Willy Loretan, Zofingen

Wenn die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 29. November an der Urne über die Vorlage zu „Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs“ befinden, geht es nicht bloss um Finanzen. Es wird dies die letzte Möglichkeit sein, die schweizerische Verkehrspolitik in vernünftige Bahnen zu lenken - was Bundesrat und Parlament versäumt haben - und den öffentlichen Verkehr aus der Schuldenfalle zu führen.

Das Problem ist zwar bekannt, wird von offizieller Seite aber unter den Tisch gewischt: Die Neat, wie sie nun konzipiert wurde, ist überrissen. Der gleichzeitige Bau zweier Basistunnels am Lötschberg und Gotthard schafft gewaltige Überkapazitäten und verschlingt enorme Mittel. Bereits in der Behandlung der Neat-Vorlage in den eidgenössischen Räten zeichnete sich ab, dass es wohl eine Luxuslösung werden würde. Zu gross waren die Zugeständnisse, die aus regionalpolitischer Rücksichtnahme gemacht wurden. Alle Mahnungen – mochten sie noch so berechtigt sein – wurden in den Wind geschlagen.

Eine bedarfsgerechte Etappierung der Bahn-Grossprojekte, insbesondere der NEAT, wäre dringend notwendig, wobei es keine Rolle spielt, welcher der beiden Basistunnel zuerst gebaut wird. Gerade das Beispiel der NEAT zeigt, dass wir mit dem gleichzeitigen Bau zweier Basistunnels Gütertransportkapazitäten auf Vorrat schaffen. Dabei würden die vielen sich widersprechenden Prognosen über das zukünftige Güteraufkommen im Nord-Süd-Transit zur Vorsicht mahnen. Es wäre ja auch nicht zum ersten Mal, dass Fehlplanungen, Fehlinvestitionen und falsch eingeschätzte Kosten dem öffentlichen Verkehr Riesendefizite bescheren, die schliesslich vom Steuerzahler berappt werden müssen. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an den Furkatunnel und an Cargo Domizil. Die Annahme der FinÖV könnte allerdings in ein Fiasko führen, das bisher bekannte Grössenordnungen in mehrfacher Hinsicht sprengen würde.

Es ist auch ein Trugschluss zu meinen, das „Umsteigen“ der Güter von der Strasse zur Schiene hänge einzig und allein von der sogenannten Strassenfiskalität ab. Der Markt orientiert sich viel eher an der Leistungsfähigkeit der Anbieter. Und hier müssen die Bahnen effizienter, kundenorientierter, benutzerfreundlicher und kostengünstiger werden, um gegen die Strasse bestehen zu können. Der zwischen Bundesrat Leuenberger und dem EU-Verkehrskommissar Neil Kinnock ausgehandelte Transitpreis von 325 bis 330 Franken ist ein eher schwacher Hebel, um den Güterverkehr auf die Schiene zu zwingen. Ohne zusätzliche Subventionen aus der (leeren!) Bundeskasse wird es nicht abgehen.

Die Abstimmung vom 29. November ist die letzte Möglichkeit, die zur Diskussion stehenden Bahn-Grossprojekte auf ein vernünftiges Mass zu reduzieren: Eine NEAT mit vorerst nur einem Alpenduchstich und eine BAHN 2000 mit zurückgestellter 2. Etappe. Es bliebe genügend Geld für den dringend nötigen Lärmschutz an den bestehenden Bahnstrecken. Wie die Einbindung in das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz, der vierte Teil der Vorlage, erfolgen wird, und was sie kosten wird, steht ohnehin in den Sternen. Der Finanzbedarf ist auf weniger als 20 Milliarden zu drücken. Die neuen Abgaben zulasten des

Bürgers Portemonnaie können so deutlich tiefer gehalten werden. Die Bahn-Grossprojekte liessen sich auf diese Weise dem effektiven Bedarf entsprechend realisieren, die Finanzierung wäre gesichert und die Belastung für Wirtschaft und Bevölkerung tragbar.

Mit einem Nein zur FinÖV können Volk und Stände den Bund ans Masshalten und Sparen erinnern. Wir wollen keine europäischen Überkapazitäten aus rein regionalpolitischen Gründen! Die unbestrittenen Teile der FinÖV-Vorlage können binnen Jahresfrist neu vorgelegt werden, wenn Bundesrat und Parlament es nur wollen!

*Finanzierung der Bahn-Grossprojekte:*

## **Alles andere als gesichert**

Von Nationalrat Georg Stucky, Baar ZG

**Die Schweiz steckt verkehrspolitisch gesehen in einer unbequemen Zwickmühle. Sie ist Auslandsverpflichtungen gegenüber der EU eingegangen. Sie muss gemäss Alpenartikel den Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern. Sie muss das bestehende Strassennetz gemäss Volksauftrag zügig fertig bauen. Und sie darf den Ausbau und Unterhalt der bestehenden Strassen- und Schienennetze nicht vernachlässigen. Die Frage brennt unter den Nägeln: Wer soll das bezahlen?**

Bereits während der Behandlung der NEAT-Vorlage in National- und Ständerat hat es sich gezeigt, dass das Bahngrossprojekt zum Paradebeispiel schweizerischer Regionalpolitik wird. So wurde auf eine Etappierung des Bauvorhabens verzichtet. Gotthard und Lötschberg sollen gleichzeitig gebaut werden, obschon der Nord-Süd-Verkehr bis ins Jahr 2020 überhaupt keine zusätzlichen Kapazitäten braucht.

Der Knackpunkt der ganzen Vorlage steckt in deren Finanzierung. Die Bahnen selber können die geforderten Mittel nicht aufbringen. Sie sind schon ohne neue Tunnels in der Schuldenfalle. Die SBB haben Schulden von über 18 Milliarden. Jeder zweite Bahnkilometer wird bereits heute nicht aus Bahnerträgen, sondern aus der allgemeinen Bundeskasse finanziert. Die Schweizer Bahnen fahren Tag für Tag einen Verlust von 10 Millionen Franken ein. Jede Betriebsstunde der Bahnen kostet den Steuerzahler heute eine halbe Million Franken. Die steigende Tendenz dieser Subventionierung ist ungebrochen. Und die Frage, wie den Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes finanziert werden soll, darf nicht einmal gestellt werden. So scheint die Ausgangslage klar. Das bestehende Schienennetz wird weiterhin die allgemeine Bundeskasse belasten und für die Bahn-Grossprojekte ist nach der LSVA-Abstimmung vom September auch Geld vorhanden, denn zwei Drittel ihres Ertrages sollen zur Finanzierung der Bahn-Grossprojekte verwendet werden. 25 Prozent der NEAT-Kosten sollen der Strassenkasse entnommen werden. Zudem soll die Mehrwertsteuer um 0,1 % erhöht werden. Doch wird dieses Geld genügen? Ist die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs damit sichergestellt?

Diese Frage ist leider mit Nein zu beantworten. Die leere Bundeskasse kann kaum mehr herangezogen werden, um Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes zu finanzieren. Die Sanierung der Bundeskasse wird auch im öffentlichen Verkehr Einsparungen fordern. Die Ergebnisse des „runden Tisches“ haben dies bereits deutlich aufgezeigt. Aber auch die 30 Milliarden für die Bahn-Grossprojekte werden nicht genügen. Denn die Mehrkosten sind bereits vorprogrammiert, da die Zufahrtsstrecken zu den Basistunneln 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. Mit einem Nein zur FinÖV verhindern wir ein unverantwortliches finanzielles Abenteuer.

*FinÖV-vorlage vom 29. November 1998:*

## **Ergebnis eines falsch verstandenen Föderalismus**

Von Nationalrat Rolf Hegetschweiler, Ottenbach ZH

**Dem Projekt Bahn 2000 und dem Konzept zweier Neuer Alpentransversalen (NEAT) haben die Stimmberechtigten bereits 1987 bzw. 1992 zugestimmt. Die Rahmenbedingungen haben sich in der Zwischenzeit aber drastisch geändert. Falsche Kostenschätzungen bei Bahn 2000, fehlende Wirtschaftlichkeit bei der NEAT, Schuldenwirtschaft im öffentlichen Verkehr, desolate Bundesfinanzen, technische Entwicklungen bei den Bahnen und die Liberalisierung der europäischen Schienenmärkte zwingen uns heute zu einer Denkpause. Und unsere nächsten Schritte wollen gut überlegt sein, wenn wir auch in Zukunft einen bezahlbaren öffentlichen Verkehr haben wollen. Die Schweiz kann es sich nicht leisten, jeder Region einen milliardenschweren Tunnel zu bauen. Im Interesse der gesamten Schweiz müssen wir regionale Sonderinteressen für einmal hintanstellen können.**

Der öffentliche Verkehr, vor allem derjenige auf der Schiene, ist in der Schweiz gut ausgebaut. Missmanagement und Fehlinvestitionen haben jedoch bereits in der Vergangenheit zu einer Schuldenwirtschaft geführt, die äusserst bedenklich ist. Da wurden Güterbahnhöfe aus dem Boden gestampft, die nie gebraucht wurden. Da wurde viel Geld in Projekte wie Cargo Domizil, in Bahnhöfe aber auch in Bahninfrastrukturen wie z.B. den Furka- und den Adlertunnel gesteckt, gesamthaft 40 Milliarden in den letzten 20 Jahren. Und das Ergebnis dieser Bahnförderung ist eigentlich ernüchternd: Für das Billet Zürich - Basel bezahlt man beinahe gleich viel wie für die siebenmal längere Strecke Basel - Paris. Die SBB haben zehn Mal höhere Betriebskosten als andere vergleichbare europäische Bahnen. Die Erträge der SBB aus dem Personen- und Güterverkehr decken nicht einmal den Personalaufwand. Es wurde viel zu viel Geld auf unbesonnene Weise in die „Hardware“ der Bahnen wie Schienennetz, Tunnels usw. investiert und viel zu wenig Geld in die „Software“ wie z.B. die Logistik.

Obschon diese Fakten bei den Fachleuten bekannt sind, drangen sie bis heute kaum an die Öffentlichkeit. Die Schiene hat in der Schweiz ein ausserordentlich gutes Image. Und weil die Schiene so gut ist, scheint es sich auch zu lohnen, jedes Geld dafür zu investieren. Diese Sichtweise ist jedoch sehr kurzfristig. Die Schweiz kann es sich heute nicht mehr leisten, weitere Fehlinvestitionen im Bahnbereich zu tätigen. Wer weiterhin Schieneninfrastrukturen baut, ohne auf den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit Rücksicht zu nehmen, manövriert unsere Bahnen ins Offside. Gefragt sind heute ein flexibles Leistungsangebot zu konkurrenzfähigen und attraktiven Preisen. Die Bahnen müssen sich den Kunden anpassen! Investitionen in die Schiene haben einen verkehrspolitischen Zweck und waren nie als Wirtschaftsförderungsmassnahmen für alle möglichen Regionen gedacht. Man kann nicht durch Berufung auf den Föderalismus jeder Region einen eigenen Tunnel zugestehen. Dies ist ein verkehrspolitischer Unsinn und kann gegenüber den Steuerzahlern nicht verantwortet werden. Die Bahn-Grossprojekte in der vorliegenden Form sind überrissen und ein überflüssiger Luxus, den sich die Schweiz nicht leisten kann.

Öffentlicher Verkehr:

## JA zum ÖV - aber zu welchem Preis?

Von Jean Meyer, Zentralpräsident TCS

Im Bereich öffentlicher Verkehr stehen in den nächsten paar Jahren riesige Investitionen an. Es geht dabei um weit mehr, als die NEAT und die Fertigstellung der Bahn 2000. Im Programm stehen der Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeits-Schienennetz und längst fällige Lärmschutzmassnahmen für die Bahn. Dafür rechnet der Bundesrat mit Ausgaben von 30 Milliarden Franken, Kostenstand 1995. Etwa die gleiche Summe wird veranschlagt für den Unterhalt und die Erneuerung des bestehenden Schienennetzes, für Bahnhofbauten, Stellwerke und Investitionen der konzessionierten Transportunternehmer. Doch woher soll das Geld kommen?

Die Kosten, welche die Verkehrspolitik in den nächsten Jahren zu verkraften hat, sind riesig. Es geht dabei nicht nur um die rund 60 Milliarden, welche allein die Bahn für die Erstellung neuer und die Erhaltung bestehender Infrastruktur benötigt. Auch der Strassenbau benötigt rund 20 Milliarden Franken, um die schlimmsten Staufallen (Baregg-Tunnel, A1 zwischen Oensingen und Rothrist) zu sanieren. Auch das übrige Nationalstrassennetz muss unterhalten werden, wenn es nicht verlottern soll. Nicht eingerechnet in diese 80 Milliarden Franken sind die Kosten für die Entschuldung der SBB im Rahmen der Bahnreform.

### Woher nehmen?

Bei der Frage, woher denn diese riesigen Beträge angesichts der leeren Bundeskasse stammen sollen, zeigen sich bedenkliche Finanzierungslücken. Dabei muss man von drei Paketen mit unterschiedlicher Finanzierung ausgehen. Der Bund stellt sich vor, dass das Paket der Bahn-Grossprojekte schwergewichtig aus den Erträgen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA bezahlt werden soll. Die LSVA soll rund 1,5 Milliarden Franken pro Jahr bringen. Davon geht ein Drittel an die Kantone, 1 Milliarde in die Neat-Finanzierung. Etwa 200 Millionen Franken jährlich soll eine Mehrwertsteuererhöhung bringen, 220 Millionen Franken tragen die Automobilisten via Treibstoffsteuern bei. Für den Rest muss Geld auf dem Kapitalmarkt aufgenommen werden.

### Strassenfinanzierung ist geregelt

Klar ist die Finanzierung des Strassenbau-Pakets. Sie wird aus dem Strassenbaufonds erfolgen, welcher durch die Automobilisten bereits geäuftet wurde. Die zweckgebundenen Abgaben auf den Treibstoffen sowie die Verkehrssteuern (Autobahnvignette, pauschale Schwerverkehrsabgabe) wurden seit Jahren in diesen Fonds einbezahlt, die Strassenbenützer haben die Finanzierung der eigenen Infrastruktur sichergestellt.

Schlimm sieht es mit dem dritten Paket, den Massnahmen zum Ausbau und Unterhalt des bestehenden Schienennetzes, aus. Niemand weiss bis heute, woher die dafür veranschlagten 30 Milliarden kommen sollen. Denn eines ist klar: die Bahnen können zur Schliessung dieser Finanzlücke keinen Beitrag leisten. Sie sind im Gegenteil auf Gelder der öffentlichen Hand angewiesen, um ihren Betrieb aufrecht erhalten zu können. Sie fahren heute Tag für Tag rund 10 Millionen Schulden ein.

## Einheitliche Finanzierung nötig

Um aus diesem Schlamassel herauszukommen, gibt es nur ein vernünftiges Mittel: Die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen muss einheitlich nach dem Muster des Strassenfonds erfolgen, welches sich bewährt hat. Für die Investitionen in den öffentlichen Verkehr ist ein Fonds zu schaffen, der mit Anteilen der Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Konsumsteuern und - im Sinne des Verursacherprinzips - Zuschlägen auf Bahnbilletten und Frachttarifen gespiesen werden soll. Gleichzeitig sind die Kosten der einzelnen Projekte offen auf den Tisch zu legen. Nur so kann entschieden werden, was im öffentlichen Verkehr prioritär gebaut werden kann, was zurückgestellt oder allenfalls ganz gestrichen werden muss.

Der Weg zu dieser offenen und transparenten Finanzierung des gesamten öffentlichen Verkehrs führt - leider - nur über ein NEIN zur FinÖV-Vorlage am 29. November. Denn im Wissen um die Schwachstellen der FinÖV haben Bundesrat und Parlament es verpasst, die Mittelbeschaffung transparent und ganzheitlich aufzugleisen. Die vorgeschlagene Neat-Finanzierung würde dieses schwerwiegende Manko zementieren. Zudem würden anderswo dringend benötigte Mittel in den sofortigen Bau von Überkapazitäten gesteckt. Eine Annahme dieser Politik würde verhindern, dass nach Bedarfsanalysen dort investiert wird, wo es auch am nötigsten ist.

*Zweckentfremdung von Strassenmitteln:*

## Auf goldenen Schienen zu verlotterten Strassen

Von Hans Urs Merz, Generaldirektor ACS

**Das Schweizer Volk hat an der Urne Ja gesagt zur Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Damit soll jährlich eine Milliarde Franken vom LSVA-Ertrag abgezackt und für die Bahn-Grossprojekte verwendet werden. Die bisher vom Nutzverkehr bezahlten Beiträge werden in der Strassenkasse fehlen, während die Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb von Autobahnen, Haupt- und Bergstrassen deswegen nicht geringer werden.**

Lange vor dem Entscheid, die NEAT zu bauen, hat das Volk der Regierung den Auftrag gegeben, endlich das Nationalstrassennetz fertig zu stellen. Obwohl die Mittel dazu von den Autofahrern und dem Schwerverkehr längst in den Strassenbaufonds einbezahlt wurden, wird dieser Volksauftrag nur zögerlich umgesetzt. Nun sollen auch jene Mittel, die der Nutzverkehr bisher in die Strassenkasse bezahlte, abgezogen werden. Mittel, die verfassungsrechtlich dem Strassenbau zustehen und die vom Nutzverkehr verursachten Kosten abdecken sollen. Mittel aber auch, welche für die Fertigstellung des Autobahnnetzes und für die Beseitigung von Verkehrsengpässen - Stichworte Baregg-Tunnel oder A1-Abschnitt Balsthal-Rothrist - dringend benötigt würden.

Das Schweizer Strassennetz ist teilweise in einem schlechten Zustand. Experten rechnen damit, dass in den nächsten Jahren Milliarden für Unterhalt und Erneuerung aufgewendet werden müssen. Gelder, welche die Strassenbenützer mit Treibstoffzöllen und zweckgebundenen Treibstoffzollzuschlägen, aber auch mit direkten Strassensteuern (Autobahnvignette und pauschale Schwerverkehrsabgabe) schon längst zu diesem Zweck gespart haben.

Mit der FinÖV-Vorlage sollen diese Mittel aus der Strassenkasse zweckentfremdet und für die Bahn-Grossprojekte verwendet werden. Dabei ist gegen einen Ausbau des Schienennetzes auch nichts einzuwenden, solange die geplanten Projekte einem Bedürfnis entsprechen und der Situation angemessen sind. Genau das ist aber bei den überrissenen Bahn-Grossprojekten nicht der Fall. Mit dem gleichzeitigen Bau der zwei NEAT-Basistunnels werden gewaltige - und vor allem teure - Überkapazitäten im Alpentransitverkehr geschaffen. Es werden Tunnels auf Vorrat gebaut. Mit Geld von der Strasse, das von der Strasse auch dringend benötigt würde. Was daran so störend ist, ist die Tatsache, dass die Schiene mit den geplanten Bahn-Grossprojekten mit "Kosten" beschenkt wird, die sie auch in Zukunft nicht tragen kann. Schon heute wird jeder zweite Bahnkilometer durch die Bundeskasse finanziert. Der katastrophale Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von knapp 60 Prozent wird mit den teuren Prestigebauwerken am Gotthard und Lötschberg noch verschlechtert. Und die Bahnexperten warnen davor, dass dies noch nicht alles sei.

Die 40 km des Ärmelkanaltunnels durch problemlose Kalkschichten (Kreide) kamen auf umgerechnet rund 25 Milliarden Schweizer Franken zu stehen. Die Schweiz will das Kunststück vollbringen, 60 km NEAT-Tunnels durch schwierigste Gesteinsschichten für 13,5 Milliarden zu bauen. Um die Stimmberechtigten nicht zu erschrecken, wurden die NEAT-Zufahrtsstrecken vorsorglich nicht in das 30-Milliarden-Paket der FinÖV-Vorlage

eingeschlossen. Sind die NEAT-Tunnels einmal gebaut, werden die für die Zufahrtsstrecken notwendigen Milliardenbeträge wohl leichter zu bekommen sein. Es wird heute auch verschwiegen, dass Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes in den nächsten 20 Jahren ebenfalls 30 Milliarden kosten werden. Kommt hinzu, dass der grösste Teil der Schweizer Wirtschaft für ihre Transportbedürfnisse keine Eisenbahn-Tunnels, sondern ein leistungsfähiges Strassennetz braucht.

Nur mit einem Nein zur NEAT-Finanzierung können die überrissenen Bahn-Grossprojekte auf ein vernünftiges und bezahlbares Mass zurückgestutzt werden. Nur so kann das finanzielle Risiko reduziert und der Bahn den in Zukunft notwendigen Handlungsspielraum verschafft werden. Nur ein Nein zur FinÖV stellt sicher, dass für Bau und Unterhalt von Schiene und Strasse genügend Mittel zur Verfügung stehen.

Ankündigungen:

## **Outlook**

# **Pressekonferenz**

des schweizerischen Abstimmungskomitees

**„gegen die Verschwendung von Steuergeldern“**

**Montag, 26. Oktober 1998, 10.30 Uhr**

**Hotel Schweizerhof, Bern**

**Teilnehmer:**

**Ständerat Hans Uhlmann, Bonau**

**Nationalrat Dr. Peter Baumberger, Winterthur**

**Nationalrat Rolf Hegetschweiler, Ottenbach**

**Nationalrat Werner Vetterli, Uitikon**

**Jean Meyer, Zentralpräsident Touring Club Schweiz TCS**

**Hans Urs Merz, Generaldirektor Automobilclub der Schweiz ACS**