

## Mediendienst NEIN zu dieser NEAT-Finanzierung

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

September 1998

---

Inhalt	Seite
Schweizer Verkehrspolitik: <b>Magier am Werk</b> <i>von Hans Koller, Generalsekretär Strassenverkehrsverband FRS</i>	2
Schweizerische Verkehrspolitik: <b>Alternativen liegen auf dem Tisch</b> <i>von Hans-Urs Merz, Präsident Strassenverkehrsverband FRS</i>	4
Öffentlicher Verkehr: <b>Schon bald im Offside?</b> <i>von Ignaz Reutlinger, Strassenverkehrsverband FRS</i>	6
Alpenschutz: <b>Mit Gigantismus die Alpen schützen ?</b> <i>von Ignaz Reutlinger, Strassenverkehrsverband FRS</i>	8
Wahrheiten aus dem Bundeshaus: <b>Information oder Desinformation?</b> <i>von Dr. Jakob Schälchli, Toffen</i>	9
Abgaben und Steuern in der Schweiz: <b>Der Steuervogt greift immer tiefer in die Taschen</b> <i>von Dr. Jakob Schälchli, Toffen</i>	11

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

Weitere Auskünfte: Ignaz Reutlinger, Tel. 031 311 36 49 Fax 031 312 18 39  
E-mail [frs@neat-abstimmung.ch](mailto:frs@neat-abstimmung.ch)

Schweizer Verkehrspolitik:

## **Magier am Werk**

*von Hans Koller, Generalsekretär Strassenverkehrsverband FRS*

Jahrzehntelang hat der Bundesrat auch im Bereich Verkehr den Sonderfall Schweiz zelebriert. Bei jeder Gelegenheit wurde der Schwerverkehr als Schreckgespenst einer vernünftigen Verkehrspolitik hochstilisiert. Gleichzeitig wurde das Volk mit unausgegorenen Bahn-Grossprojekten ruhig gestellt. Bahn 2000 und Neue Eisenbahn Alpen Transversale NEAT hiessen die Zauberworte. Doch dieses Konzept der bundesrätlichen Verkehrspolitik bringt keine Lösung, auch nicht in der heiss umstrittenen Transitfrage. Hingegen schafft es neue Probleme, insbesondere im Regional- und Agglomerationsverkehr.

Dass die Berner Verkehrsmagier höchst unfertige Kaninchen aus dem Hut zu zaubern pflegen, zeigt sich am Projekt Bahn 2000. Als Prestigeobjekt der SBB lanciert, mutierte es schon bald zum Jekami-Vorhaben: Kaum eine Region, die nicht auch ihr Stück Bahn 2000 wollte. Dementsprechend explodierten die Projektkosten, bis schliesslich das Parlament, um das Budget einhalten zu können, die Notbremse zog und das ursprüngliche Konzept erheblich reduzierte. Inzwischen sind die Arbeiten in vollem Gang, und angesichts der gigantischen Baustellen etwa zwischen Bern und Zürich fragen sich manche, ob die fünfzehn Minuten Zeitgewinn tatsächlich so wichtig und diesen Aufwand wert sind.

Doch wer nun glaubt, Bahn 2000 könne endlich einem guten Ende zugeführt werden, irrt: Selbst das redimensionierte Projekt kann mittlerweile nicht mehr über die Bundeskasse finanziert werden. Diese ist inzwischen leer. Zur ihrer Entlastung wurde die Bahn 2000 deshalb in die NEAT-Vorlage eingepackt, um so für deren Finanzierung Gelder der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) heranziehen zu können.

### **Aus Bahn 2000 nichts gelernt**

Wie die NEAT-Beratungen im Parlament deutlich zeigten, hat man im Verkehrsdepartement Leuenberger aus den Fehlern im Zusammenhang mit Bahn 2000 nicht viel gelernt. So kümmerte es weder Bundesrat noch Parlament, dass die NEAT ursprünglich als ein sich selbst finanzierendes Projekt präsentiert wurde, das allerdings bald einmal am fehlenden Bedarf scheiterte. Und so wurde aus einer an sich bestechenden Vision ein Prestige-Bauwerk, an dem es - koste es, was es wolle - bis zum bitteren Ende festzuhalten galt. Das Parlament mochte zudem das jahrelange Hickhack um Varianten und Etappierungen schon gar nicht mehr hören und verabschiedete schliesslich ein überzogenes und unbezahlbares Riesen-Bauvorhaben mit zwei Basistunnel. Dieses Projekt, über das Volk und Stände am 29. November 1998 abstimmen werden, ist weit mehr von teuren, politischen Kompromissen geprägt als von verkehrspolitischem Sachverstand.

### **Im Multipack zum Erfolg**

Zusammen geschnürt in einem Paket von vier Grossprojekten, kommen die gescheiterten Projekte Bahn 2000 und NEAT zu neuen Ehren. Das gesamte Paket mit dem Titel "Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs" enthält neben Bahn

2000 und NEAT auch den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsschiennetz und die Lärmschutzmassnahmen entlang der Schienenstrecken. Der Clou: Die vier Grossprojekte werden – ohne NEAT-Zufahrtstrecken – rund 30 Milliarden Franken kosten. Dies wohlverstanden ohne Folgekosten für Betrieb und Unterhalt der neuen Linien.

Vergeblich sucht man in den bundesrätlichen Ausführungen auch nach Lösungen zur Kostendeckung von Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes, die nach Schätzungen von Experten des Bundes in den nächsten 20 Jahren auf vorsichtig gerechnet weitere 30 Milliarden zu stehen kommen dürften. Ebenfalls nicht eingerechnet sind die Kosten der Kantone für den Regional- und Agglomerationsverkehr auf der Schiene. Wie diese Aufwendungen finanziert werden sollen, weiss der Bundesrat offensichtlich selber nicht. Oder wird hier einmal mehr nicht die volle Wahrheit erzählt?

### **NEIN zum Konzept der bundesrätlichen Verkehrspolitik**

Der bedarfsgerechte Ausbau der Bahn, auch mit leistungsfähigen Neubauten für Hochgeschwindigkeitszüge ist sinnvoll und unbestritten. Es ist jedoch sinnlos, Unsummen von Geld in überbissene Bahn-Grossprojekte zu stecken, während die Mittel für Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes, insbesondere für den Regional- und Agglomerationsverkehr, fehlen. Bei der Abstimmungsvorlage des Bundesrates handelt es sich deshalb um eine sehr fragwürdige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, die Grossprojekte gegenüber solchen des Regional- und Agglomerationsverkehrs einseitig bevorzugt. Damit zeichnet sich für den öffentlichen Verkehr insgesamt ein finanzielles Fiasko ab.

Wer für einen auch in Zukunft bezahlbaren Schienenverkehr eintritt, muss deshalb zum Konzept der bundesrätlichen Bahnpolitik NEIN sagen. Erst dann ist der Weg frei für eine bedarfsgerechte Förderung des öffentlichen Verkehrs und dessen langfristige, tragfähige Finanzierung.

Schweizerische Verkehrspolitik:

## **Alternativen liegen auf dem Tisch**

*von Hans-Urs Merz, Präsident Strassenverkehrsverband FRS*

**Die Befürworter einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA und der Finanzierungsvorlage zur NEAT argumentieren, ein Nein des Volkes würde den NEAT-Bau jahrelang verzögern. Eine Finanzierung sei nur auf dem vorgeschlagenen Weg möglich. Dass dem nicht so ist, zeigten die Strassenverkehrsverbände bereits vor drei Jahren! Das 1995 vorgestellte Finanzierungsmodell stellt einen Weg dar, wie der gesamte öffentliche Verkehr auf der Schiene langfristig und zuverlässig finanziert werden kann.**

Im Gegensatz zur Finanzierungsvorlage des Bundesrates wollen die Strassenverkehrsverbände, dass sämtliche Schieneninfrastrukturen langfristig und gesamthaft finanziert werden. Denn neben den Bahn-Grossprojekten, welche rund 30 Milliarden Franken kosten werden, wird der Bund allein für Unterhalt und Erneuerung der bestehenden Schienen-Infrastruktur in den nächsten 20 Jahren weitere 30 Milliarden aufwenden müssen. Der Strassenverkehrsverband FRS hat deshalb bereits 1995 ein ganzheitliches Finanzierungsmodell für die Belange des gesamten öffentlichen Verkehrs ausgearbeitet. Damit wollte er nicht nur die anstehenden Bahn-Grossprojekte NEAT und Bahn 2000 ermöglichen, sondern auch dem Regional- und Agglomerationsverkehr ausreichende Mittel zur Verfügung stellen. Das Finanzierungsmodell des Strassenverkehrsverbandes deckt damit auch die Investitionskosten des bestehenden Schienennetzes ab, die in der NEAT-Finanzierungsvorlage vollständig vernachlässigt werden.

### **Zwei getrennte Investitionsfonds für Schiene und Strasse**

Das Finanzierungsmodell des Strassenverkehrsverbandes FRS sieht zwei getrennte Investitionsfonds für Schiene und Strasse vor. Der Fonds für Strassenaufgaben soll wie bisher mit den zweckgebundenen Abgaben auf Mineralölen und den Strassenbenützungsgebühren gespeisen werden, der Fonds für die Schiene mit einer zweckgebundenen Abgabe auf sämtlichen Energieträgern oder einem Mehrwertsteueranteil. Mit dem Finanzierungsmodell der Strassenverbände können einzelne aktuelle Bahn-Grossprojekte finanziert sowie bereits bestehende Schienennetze des öffentlichen Verkehrs unterhalten und erneuert werden. Der Vorschlag der Strassenverkehrsverbände beinhaltet damit eine Finanzierungslösung für den gesamten öffentlichen Verkehr, die sich auf die ganze Wirtschaft und alle Haushaltungen abstützen kann. Auch die Strassenseite beteiligt sich zu einem erheblichen Teil an der Mittelbeschaffung für Investitionen in ein leistungsfähiges Schienennetz.

### **Initiative der Strassenverkehrsverbände wird vorbereitet**

Im Falle eines Neins des Schweizer Volkes zur strassenlastigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs werden die im Strassenverkehrsverband FRS zusammengeschlossenen Verbände, dem unter anderem auch der Touring Club Schweiz (TCS) und der Automobilclub der Schweiz (ACS) angehören, eine Verfassungsinitiative

einreichen. Ziel dieser Initiativen ist die nachfragegerechte Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen für den Schienen- und Strassenverkehr und deren Finanzierung. Was sich bei der Finanzierung der Strasseninfrastrukturen seit Jahrzehnten bestens bewährt hat, soll damit auf den öffentlichen Verkehr übertragen werden. Um Begehrlichkeiten zugunsten der maroden Bundeskasse auszuschliessen, aber auch um sie zu entlasten, sollen die beiden Fonds für Schieneninvestitionen und Strassenbau ausserhalb der ordentlichen Staatsrechnung geführt werden. Nur so kann die Grundlage für eine langfristig finanzierbare und zukunftsorientierte Verkehrspolitik in der Schweiz geschaffen werden.

Öffentlicher Verkehr:

## **Öffentlicher Verkehr - schon bald im Offside?**

*von Ignaz Reutlinger, Strassenverkehrsverband FRS*

**Der öffentliche Schienenverkehr ist zu einer schweizerischen Selbstverständlichkeit geworden, die heute kaum hinterfragt werden darf. Immer grosszügigere Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen und Defizite, die trotzdem weiter steigen, sind klare Zeichen: Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Bahnen ist es nicht zum Besten bestellt. Vor lauter Grossprojekten wie NEAT und Bahn 2000 droht dem Regional- und Agglomerationsverkehr sogar die finanzielle Luft auszugehen. Bundesrat Leuenberger indessen wiegelt ab - und schafft damit bewusst Mehrdeutigkeiten. Doch die Gefahr für den öffentlichen Verkehr lauert nicht auf der Strasse. Grosszügige Subventionen und Staatsbeiträge, überrissene und unwirtschaftliche Projekte und die staatlich abgesegnete Benachteiligung der Konkurrenz werden dafür sorgen, dass die Schweizer Bahnen schon bald ins Offside geraten.**

Das Engagement von Bund, Kantonen und Gemeinden im öffentlichen Verkehr hat in der Vergangenheit deutlich zugenommen. Allein der Bund hat dafür 1997 rund 4,1 Milliarden Franken aufgewendet. Die Einnahmen aus dem Betrieb des Schienennetzes reichen jedenfalls nicht einmal aus, um das bestehende Netz zu erneuern und zu erhalten. Auf gewissen Regionallinien decken die direkten Einnahmen gerade noch einen Viertel der entstandenen Kosten. Mit der Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Eisenbahnunternehmen steht es jedenfalls nicht zum Besten. Trotz freigebiger Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Trotz praktisch garantierten Defizitübernahmen und trotz grosszügiger Entschuldungsaktionen.

### **Wirtschaftlichkeit nicht ungestraft missachten**

Doch die Kriterien der Wirtschaftlichkeit lassen sich langfristig nicht ungestraft missachten, auch wenn der öffentliche Verkehr eine gute Sache ist. Allerdings sind die Benutzer offenbar nicht gewillt, dafür den entsprechenden Preis zu bezahlen. Dabei können die immer wieder durchgeführten Entschuldungsaktionen, die immer grosszügigere Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, überrissene Bahn-Grossprojekte im öffentlichen Verkehr, die geplante halbherzige Bahnreform, aber auch alle Schikanen und Behinderungen im Strassenverkehr nicht weiterhelfen. Was wir brauchen ist eine neu ausgerichtete Verkehrspolitik, in der Schiene und Strasse sich gegenseitig kostenoptimal ergänzen. Dabei stellt das Konzept der bundesrätlichen Verkehrspolitik mit der strassenlastigen Finanzierung der Bahnprojekte keine Lösung dar. Im Gegenteil. Es genügt keinesfalls, wenn der Bundesrat mit seiner Finanzierungsvorlage die Bahn-Grossprojekte wie NEAT und Bahn 2000 einer Finanzierungslösung zuführt und gleichzeitig keine Mittel für Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes vorsieht. Dies bemängelt selbst der Verband für den öffentlichen Verkehr VÖV. Dahinter steht die Befürchtung, dass – angesichts der leeren Bundeskasse – nach Annahme der 30-Milliarden-schweren Bahn-Grossprojekte die Mittel für Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes fehlen werden. Erste Streichungen von Bundesbeiträgen im Bereich des Regional- und Agglomerationsverkehr haben die Richtung bereits angegeben.

In einem Rundschreiben versuchte Bundesrat Moritz Leuenberger deshalb, die konzessionierten Leistungserbringer des öffentlichen Nahverkehrs bei der Stange zu halten. Der Neat sollen nur zwei Drittel der LSVA-Erträge zufließen, beschwichtigte der SP-Magistrat. Ein Drittel stehe den Kantonen demnach für die Belange des Regional- und Agglomerationsverkehrs zur Verfügung. Man solle sich also in der Frage um die LSVA ja nicht auseinander dividieren lassen, mahnte Leuenberger seine besorgten ÖV-Transporteure. Doch das Auseinander-Dividieren besorgte der engagierte Transportminister gleich selber. So hat er nämlich in einem Brief an den Touring Club Schweiz TCS dieselben Mittel auch dem Strassenbau in Aussicht gestellt: "Ein Drittel der LSVA-Erträge wird an die Kantone gehen und kann dort namentlich für den Strassenbau und -unterhalt verwendet werden", schrieb Leuenberger dem TCS, weil dieser befürchtete, die unvorteilhafte Finanzierung der Bahn-Grossprojekte könnte fatale Folgen für die Fertigstellung und den Unterhalt des Nationalstrassennetzes haben. Wenn Leuenberger dieselben Mittel doppelt verteilt - an den Strassenbau sowie an den Bedarf des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs - zeigt er damit selber eine der Schwächen der NEAT-Finanzierungsvorlage auf: Sie ist absolut nicht durchdacht und vermag die anstehenden Probleme im öffentlichen Verkehr nicht zu lösen.

### **Mit Staatsbeiträgen und Grossprojekten aufs Abstellgleis**

Die Politik hat bei der Suche nach einer Lösung zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs versagt: Die Bahn-Grossprojekte sollen mit der Finanzierungsvorlage gesichert werden, während das bestehende Schienennetz vernachlässigt wird. Dabei wäre es vordringlich, die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gesamthaft zu lösen. Angesichts der leeren Bundeskasse müssten die bestehenden Defizite des öffentlichen Verkehrs schnell abgebaut werden und klare Prioritäten für einen bedarfsgerechten Ausbau des öffentlichen Verkehrs gesetzt werden. Statt dessen verheddert sich Bern in einer halbherzigen Bahnreform und einer einseitig strassenlastigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, als ob die Schweizer Bahnen auf diese Weise für den liberalisierten europäischen Markt vorbereitet werden könnten. Doch diese Rechnung kann nicht aufgehen. Denn staatliche Beihilfen und Subventionen, überrissene Projekte, für die kein Bedarf besteht, und die einseitige Behinderung von Konkurrenten haben der Konkurrenzfähigkeit eines Unternehmens noch nie geholfen. Die subventionierte Fahrt führt in der Regel nur aufs Abstellgleis. Und es gibt keine Gründe, weshalb das bei den Schweizer Bahnen anders sein soll.

Alpenschutz:

## **Mit Gigantismus die Alpen schützen?**

*von Ignaz Reutlinger, Strassenverkehrsverband FRS*

**Bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit wird seit Jahren der Schwerverkehr als Schreckgespenst einer vernünftigen Verkehrspolitik hochstilisiert. So beteuerte unsere Landesregierung immer wieder, nach Aufhebung der 28-Tonnen-Limite werde eine Lawine von ausländischen 40-Tönnern unsere Strassen verstopfen. Nun soll das Problem des Alpen querenden Güterverkehrs mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der gigantistischen NEAT mit ihren zwei überrissenen Basistunnel gelöst werden. Für das von Bundesrat und Parlament verabschiedete Projekt besteht in absehbarer Zeit allerdings gar kein Bedarf.**

Seit Jahrzehnten wird der Strassennutzverkehr als Hindernis einer "vernünftigen" Verkehrspolitik hingestellt. Besonders für den Fall einer Aufhebung der 28-Tonnen-Limite wurde immer wieder das Schreckgespenst einer Verkehrslawine von ausländischen 40-Tonnen-Lastwagen, die unsere Transitrouten tagtäglich verstopfen würden, an die Wand gemalt. Unter diesen Umständen war es auch nicht verwunderlich, dass die Alpenschutzinitiative, die zwar vom Bundesrat stets als unrealistisch und nicht umsetzbar bezeichnet wurde, vom Volk angenommen wurde.

Unabhängig davon musste man sodann zur Kenntnis nehmen, dass dem Projekt Bahn 2000 die Kosten davonliefen und der Steuerzahler durch die NEAT – entgegen anderslautenden Beteuerungen des Bundesrates – stark belastet wird. Um aus dieser misslichen Lage herauszukommen, schnürten Bundesrat und Parlament ein Paket mit vier Bahn-Grossprojekten (Bahn 2000, NEAT, Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsschiennetz, Lärmschutzmassnahmen entlang der Schienenstrecken), die insgesamt 30 Milliarden Franken kosten sollen. Zur Finanzierung soll einseitig der Strassenverkehr (LSVA, Strassenkasse) herangezogen werden, womit eine in der Europäischen Union verbotene "Querfinanzierung" von Verkehrsinvestitionen eingeführt wird.

Diese Finanzierung der Bahn-Grossprojekte, über die am 29. November 1998 abgestimmt wird, ist auch deshalb fragwürdig, weil sich Bundesrat und Parlament darüber ausschweigen, wie der Unterhalt und die Erneuerung des bestehenden Schienennetzes in Zukunft finanziert werden sollen. Dafür sind in den nächsten zwanzig Jahren ebenfalls 30 Milliarden Franken nötig, die ein weiteres Loch in die allgemeine Bundeskasse reissen werden.

Bei dieser Ausgangslage muss man sich die Frage stellen, weshalb die Schweiz gleichzeitig mit dem Bau von zwei Basistunnels durch die Alpen beginnen will. Unser Land verfügt im Alpstransitverkehr auf der Schiene über eine Kapazität von 37 Millionen Tonnen. Heute werden jedoch bloss 16 Millionen Tonnen durch die Alpen transportiert. Trotz dieser Reserve von rund 20 Millionen Tonnen soll die Transitzkapazität um weitere 15 auf 52 Millionen Tonnen erhöht werden, und das für 15 Milliarden Franken. Das ist zuviel Geld für ein Projekt, das auf Jahre hinaus nicht benötigt wird! Denn selbst bei einer Verdoppelung des Schienenverkehrs durch die Alpen sind die heutigen Kapazitäten nicht ausgeschöpft.

Wahrheiten aus dem Bundeshaus:

## **Information oder Desinformation?**

von Dr. Jakob Schälchli, Toffen

**Mit falschen Kostenschätzungen, Fehlprognosen und Behauptungen, die mehr mit dem eigenen Wunschdenken als mit der Realität zu tun haben, wurde schon mancher Abstimmungskampf geführt. Doch diese Art der politischen Kampfführung ist nicht beschränkt auf irgendwelche Splittergruppen und politische Nonvaleurs. Auch der Bundesrat hat in der Vergangenheit wiederholt seine Informationspolitik auf diese Weise gestaltet. Halbwahrheiten und falsche Versprechungen waren oft genug in mündlichen und schriftlichen Stellungnahmen unserer Landesväter enthalten, die dafür natürlich die politische Verantwortung tragen. Die Kosten tragen jedoch Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, die Bewohner unseres Landes und vor allem die Steuerzahler!**

Auch ohne auf den gegenwärtigen Abstimmungskampf um die neue LSVA-Steuer einzugehen, gibt es genügend Beispiele für eine fragwürdige Informationspolitik des Bundesrates. Die *Mehrwertsteuer* zum Beispiel wurde vom Volk im Jahr 1993 nur angenommen, weil der Bundesrat fest zusicherte, dass diese Steuer nach oben begrenzt sei. Doch von dieser Zusicherung blieb nicht viel übrig. Die Erhöhung der Mehrwertsteuer um 1 Prozent zugunsten der AHV tritt nicht, wie vom Volk bewilligt per 2000, sondern bereits 1999 in Kraft. Ein weiteres Promille steht heute für die NEAT zur Diskussion und für das Jahr 2005 rechnet man bereits mit einem Ansatz von 10 Prozent. Dabei muss man sich fragen, wann unsere Mehrwertsteuer das europäische Niveau erreichen wird.

Auch beim neuen *Krankenversicherungsgesetz KVG* versprach der Bundesrat 1994 Entlastungen und Verbesserungen für die Versicherungsnehmer. Seither wurden die Prämien in der obligatorischen Kranken- und Pflegeversicherung massiv erhöht, doch die Probleme im Gesundheitswesen sind nach wie vor ungelöst. Im Zusammenhang mit einer Klage gegen die Informationspolitik zum KVG aus dem Bundeshaus hat das Bundesgericht kürzlich sogar festgehalten, dass der Stimmbürger in dieser Sache zumindest irreführt worden sei.

Im Jahr 1993 nahm das Schweizer Volk die *Erhöhung des Treibstoffzolls* um 20 Rappen an. Dies im festen Glauben, dass dieses Geld für die rasche Fertigstellung der Nationalstrassen verwendet werde. Die Fertigstellung des Autobahnnetzes ist – auch 5 Jahre später – nicht in Sicht. Die Bundesfinanzen sind desolater denn je. Für die Finanzierung der NEAT und Bahn 2000 sollen der Strassenkasse jedes Jahr rund 600 Millionen Franken entnommen werden, was ca. 10 Rappen/ltr Benzin entspricht. Die nächste Benzinpreiserhöhung ist deshalb schon vorprogrammiert.

Ein besonders krasses Beispiel für die Desinformation aus dem Bundeshaus ist das Projekt *Bahn 2000*. So bewilligte das Volk 1987 für die Bahn 2000 5,4 Milliarden Franken. Kurz darauf stellte man fest, dass die Kosten von Bahn 2000 explodierten wegen unerwarteten Mehrkosten von 2,4 Mrd. Franken, zusätzlichen Kosten für Infrastrukturbauten von 3,5 bis 7,8 Mrd. Franken und weiteren 4,4 Mrd. Franken für Rollmaterial. Die Geschäftsprüfungskommission des Ständerates hielt aus diesem Grund in ihrem Bericht vom 25.09.95 fest: "*Das Informationsdefizit betraf nicht nur das Parlament, sondern auch das Stimmvolk. In seinen Abstimmungserläuterungen informierte der Bundesrat lückenhaft.*"

*Nach dem Dafürhalten der Kommission waren die Erläuterungen des Bundesrates irreführend für das Stimmvolk."*

Die Informationspolitik des Bundesrates bei der *NEAT* war nicht glaubwürdiger als bei der *Bahn 2000*. So meinte der Bundesrat im Jahr 1991, dass die *NEAT* den Steuerzahler keinen Franken kosten würde. Heute soll die *NEAT* 15 Milliarden Franken kosten, nota bene ohne Anschlussarbeiten und ohne Folgekosten. Zudem ist bekannt, dass die *NEAT* in den nächsten 60 Jahren nie selbsttragend sein wird, weil der dazu notwendige Bedarf fehlt. Sie ist deshalb in der heute vorgesehenen Form auch völlig überrissen. Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs nach Massgabe des effektiven Bedarfs stand nie zur Diskussion, genau so wenig wie die heute noch freien Kapazitäten im Alptransitverkehr.

Beide Projekte, *NEAT* und *Bahn 2000*, wurden zusammen mit dem Anschluss der Ost- und Westschweiz ans europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz und den Lärmschutzmassnahmen zu einem 30-Milliarden-Paket zusammengeschnürt, über das Volk und Stände am 29. November 1998 abstimmen werden. Doch der Bundesrat äussert sich nicht darüber, wie künftig Unterhalt und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes finanziert werden sollen. In den nächsten 20 Jahren wären dazu weitere 30 Milliarden Franken nötig. Geld, viel Geld sogar, das in Zukunft auch beim bedarfsgerechten Ausbau des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehr fehlen wird.

Abgaben und Steuern in der Schweiz:

## **Der Steuervogt greift immer tiefer in die Taschen**

*von Dr. Jakob Schälchli, Toffen*

**In den vergangenen Jahren wurde der Schweizer Steuerzahler immer wieder mit neuen und höheren Steuern und Abgaben belastet. Im Vordergrund standen dabei Sozial- und Verkehrsabgaben. Obschon Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern schon seit längerem versprochen wurde, dass die Sanierung der Bundeskasse mit "Sparen" erreicht werden soll, setzt der Bund weiterhin auf zusätzliche und höhere Steuern. Gestraft von dieser Entwicklung sind stets die Kleinen, im Allgemeinen die Steuerzahler mit Lohnausweisen, die Kleinunternehmer und die Gewerbler, im Besonderen aber die Konsumenten und Autofahrer.**

Da ist einmal die geplante leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und das NEAT-Promille der Mehrwertsteuer, mit deren Hilfe die Bahn-Grossprojekte finanziert werden sollen. Der Bund benötigt insgesamt rund 30 Milliarden Franken für teure Alpentunnels und neue Schienenstränge. Hinzu kommt, dass die Entschuldung der SBB, die Bundesbeiträge an den Öffentlichen Verkehr, die Verzinsung der Bundesschulden, die Defizite bei der Arbeitslosen-, der Alters- und Hinterbliebenen- sowie Invalidenversicherung sich ebenfalls in der leeren Bundeskasse niederschlagen werden. Wer das Ganze bezahlen soll, scheint den Finanzstrategen des Bundes nicht wichtig zu sein. Wenn nur ihre Rechnung aufgeht.

Nach dem Willen des Bundes wird die Steuerbelastung in unserem Land munter weiter steigen. Dafür sorgen werden in absehbarer Zukunft die neue leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die Alpentransitabgabe sowie die Erhöhung der Mehrwertsteuer um 1 Promille für die NEAT und 1 Prozent für die AHV. Das AHV-Prozent der Mehrwertsteuer wird auf 1999 sogar eingeführt, obschon das Volk diese Erhöhung erst ab dem Jahr 2000 genehmigt hat. Für die fernere Zukunft ist aber auch die Rede von weiteren Erhöhungen der Mehrwertsteuer für die Alters- und Hinterbliebenenversicherung, die Mutterschaftsversicherung und die obligatorische Krankenpflegeversicherung, von einer Kapitalgewinnsteuer, von eidg. Erbschaftssteuern sowie Energieabgaben. Allein im Bereich der Energieabgaben, von denen der Strassenverkehr besonders stark betroffen ist, werden gegenwärtig zahlreiche neue Steuern diskutiert. Eine davon ist die CO<sub>2</sub>-Steuer, mit der das BUWAL jährlich 2,5 Milliarden Franken auf Treib- und Brennstoffen abschöpfen will. Weiter geht es um die Energie-Umwelt-Initiative und die Solar-Initiative, die dem Bund im Jahre 2010 zusätzliche 3,7 Milliarden und im Jahr 2030 sogar über 15 Milliarden Franken einbringen sollen. Die Gegenvorschläge des National- und Ständerates zu diesen beiden Initiativen würden dem Bund Mehreinnahmen von 1 bis 2,5 Milliarden Franken bringen. Noch unbekannt sind die Steuererhöhungen, welche dem Volk unter dem Namen "ökologische Steuerreform", der Initiative "Energie statt Arbeit" und dem Energiesteuervorschlag aus dem Departement Dreifuss (IDA FISO II) zugemutet werden sollen.

Dass Bundesrat Leuenberger heute dem Stimmvolk die Finanzierung und den Bau der überrissenen Bahn-Grossprojekte nochmals zur Abstimmung vorlegt, liegt eben auch daran, dass diese nur mit drastischen Steuererhöhungen zu finanzieren sind!