

Medienmitteilung

FinöV-Projekte: Der Gesamtkredit von 1998 wird voraussichtlich markant überschritten

Neue Volksabstimmung in Sicht?

Bern, 17.10.06 – Was strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS bereits bei seiner ablehnenden Haltung im Vorfeld zur FinöV-Abstimmung im Jahr 1998 sowie im Rahmen der Änderung punkto Finanzierungsmechanismus des FinöV-Fonds im Jahr 2004 befürchtet hat, wird nun endlich auch von der Politik eingehender unter die Lupe genommen und in Frage gestellt: Die Kosten für die FinöV-Projekte, insbesondere jene für die Neat, laufen je länger, desto mehr aus dem Ruder, und die Bahnen als Hauptnutznießer beteiligen sich – unter krasser Verletzung des Verursacherprinzips – mit keinem Rappen an der Erstellung ihrer Infrastrukturen.

In seiner Stellungnahme zur Volksabstimmung vom 29. November 1998 betreffend die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Vorlage) hat der Bundesrat im Abstimmungsbüchlein geschrieben: „Die Modernisierung der Bahn kostet 30,5 Mrd. Franken. Dies ist eine zukunftsgerichtete Investition, die sich auf 20 Jahre verteilt (1,5 Mrd. / Jahr). 45 Prozent davon gehen an die Neat; der Rest fliesst in die Bahn 2000, HGV-Anschlüsse und Lärmschutz.“

In seiner Botschaft zu Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte vom 8. April 2004 (Bundesblatt **2004**, Seite 5360) hat der Bundesrat festgehalten: „Auf die Durchführung eines Vernehmlassungsverfahrens wird verzichtet, da die vorliegende Botschaft mit dem FinöV-Beschluss von 1998 vereinbar ist. Am Gesamtkredit von 30,5 Mrd. Franken, welcher mit dem FinöV-Beschluss von 1998 vom Volk gutgeheissen wurde, wird festgehalten.“

Die Wirklichkeit allerdings sieht ganz anders aus. **strasseschweiz** hat die heute absehbaren und prognostizierten Endkosten der FinöV-Projekte aufgrund aktueller Entscheide und Verlautbarungen zusammengetragen: Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) wird gegen 24 Milliarden, die Realisierung der ersten Etappe von Bahn 2000 7,4 Milliarden, der Bau der HGV-Anschlüsse rund 1,1 Milliarden und die Lärmsanierung voraussichtlich rund 1,3 Milliarden Franken kosten. Im Weiteren sieht das Kernangebot für die „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)“ Investitionen von 5,2 Milliarden Franken vor.

Summa summarum ergibt sich damit ein Betrag von mindestens 39 statt 30,5 Milliarden Franken für die FinöV-Projekte, was einer Zunahme von rund 28 Prozent entspricht. Es kann also zum heutigen Zeitpunkt keine Rede mehr davon sein, dass diese massiven Kostenüberschreitungen mit dem 1998 von Volk und Ständen genehmigten Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) vereinbar sind.

Im Wissen darum, dass die Strasse den grössten Teil der FinöV-Gelder und -(Mehr)Kosten eintreibt und trägt (LSVA, Mineralölsteuer), hat **strasseschweiz** schon früher eine über die ZEB hinausgehende Gesamtschau aller FinöV-Projekte verlangt, die letztlich unter Umständen auch zu einer neuen Volksabstimmung über jene Vorhaben, die ausserhalb des 1998 vom Souverän „bewilligten“ Gesamtkredits von 30,5 Milliarden Franken liegen, führen kann.