

COMMUNIQUÉ

Eisenbahngrossprojekte: Bundesrat verabschiedet sich vom Verursacherprinzip

Inakzeptabler Vorschlag

Der Bundesrat ist dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) gefolgt und will den Anteil der Bahnen an die Kosten der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) auf den privaten Strassenverkehr abwälzen. Damit gibt die Landesregierung das Verursacherprinzip bei der Schieneninfrastruktur definitiv preis. Bei der Strasseninfrastruktur wird handkehrum trotz eines riesigen Nachholbedarfs und einer Rückstellung von rund 3,5 Milliarden Franken seit Jahren massiv gekürzt. Für den Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS ist es daher inakzeptabel, dass ausgerechnet der Verkehrsträger Strasse nun auch noch für den FinöV-Bahnanteil geradestehen soll.

Am 19. März haben das BAV und die EFV gemeinsam mitgeteilt, dass die Bahnen (SBB und BLS) die Kapitalmarkt-Darlehen zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte im Umfang von maximal 25 Prozent der Investitionen (2003: rund 486 Millionen Franken) in den kommenden Jahren weder verzinsen noch zurückzahlen können. Deshalb schlugen BAV und EFV vor, dass diese Marktdarlehen gestrichen und künftig von der Bundeskasse bevorschusst werden. Der FinöV-Fonds wird demzufolge auf unbefristete Zeit erstreckt, bis der letzte Rappen dieser Bevorschussung an die Bundeskasse zurückbezahlt ist. Heute ist der Bundesrat in seinem Bericht über die Eisenbahngrossprojekte den Vorschlägen von BAV und EFV gefolgt. Er verabschiedet sich damit vollends vom Verursacherprinzip bei der Schieneninfrastruktur.

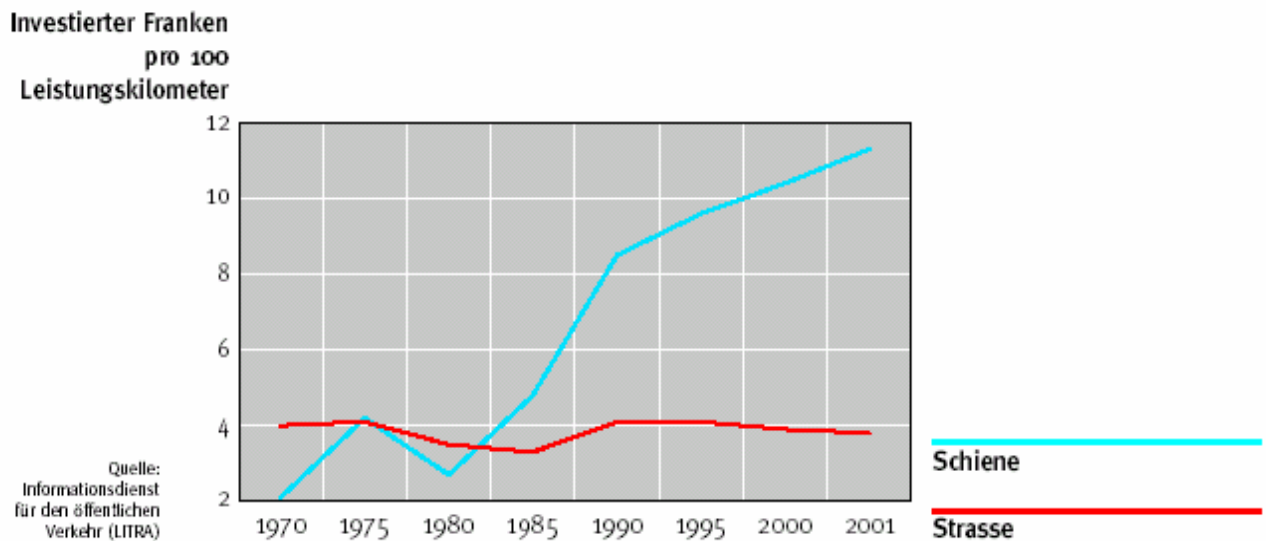
Die Schere öffnet sich – bezogen auf die zurückgelegten Leistungskilometer – punkto Investitionen in die Strassen- bzw. Schieneninfrastruktur immer weiter (vgl. Grafik). Trotz Rückstellungen in der „Strassenkasse“ von rund 3,5 Milliarden Franken und einem ausgewiesenen Nachholbedarf wird die Strasseninfrastruktur von Bund und Parlament seit Jahren vernachlässigt. Bei den Hauptstrassen z.B. haben die Kantone zahlreiche neue Projekte mit einem Kreditbedarf im Zeitraum 2004-2007 von 760 Millionen Franken angekündigt. Der Bund stellt für diesen Zeitraum zwar rund 765 Millionen Franken zur Verfügung, diese Mittel werden jedoch praktisch restlos für den Abschluss laufender Arbeiten früherer Programme am Hauptstrassennetz absorbiert. Für die Periode 2004-2007 wird der Bund deshalb nur noch gut 90 Millionen Franken aufbringen können.

Vor diesem Hintergrund und nach der klaren Ablehnung des avanti-Gegenentwurfs, der dem Strassenverkehr einen bedarfsgerechten Ausbau seiner Infrastruktur hätte bringen sollen, ist es für den Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS inakzeptabel, dass der Verkehrsträger Strasse nun via LSVA und Mineralölsteuer auch noch für den

25-prozentigen FinöV-Bahnanteil aufkommen soll. Stattdessen kommt für den Strassenverkehrsverband FRS in erster Linie die Anhebung des Mehrwertsteuer-Anteils von bislang einem auf drei Promille (Mehrertrag von rund 600 Millionen Franken pro Jahr) in Frage. Dies deshalb, weil im Rahmen der Eisenbahngrossprojekte insbesondere mit den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) aus staatspolitischen Gründen ein überrissenes Verkehrsangebot mit zwei Achsen (Gotthard und Lötschberg) geschaffen wird. Mit dem Verkehrsträger Strasse hat dieses Angebot absolut nichts, mit einer Bundesaufgabe hingegen sehr viel zu tun.

Stossend und fragwürdig ist zudem, dass der Bundesrat vor dem Abwälzen des Bahnanteils auf den privaten Strassenverkehr nicht zuerst eine Verzichtplanung beim Bauprogramm vorgenommen hat, obschon die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte gefährdet ist und obwohl der Souverän bei der Abstimmung zum avanti-Gegenentwurf klar gemacht hat, dass bei den Verkehrsinfrastrukturen gespart werden muss. Stattdessen drückt sich der Bundesrat heute vor dieser Entscheidung und schiebt sie bis 2007/2008 auf die lange Bank.

Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur-Investitionen



Bern, den 7. April 2004