

# **Schluss mit dem ÖV-Gewurstel!**



**Positionspapier der Schweizerischen Volkspartei  
zur Herstellung von Transparenz über offene Fragen  
zu den Eisenbahngrossprojekten (NEAT/FinöV)**

**17. Oktober 2006**

# Schluss mit dem ÖV-Gewurstel!

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Kostenentwicklung im öffentlichen Verkehr.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Von der NEAT zu FinöV .....</b>	<b>6</b>
3.1	Die NEAT-Vorlage von 1992	6
3.2	Entwicklung der NEAT-Kosten in den 90er-Jahren	6
3.3	Die FinöV-Abstimmung von 1998	8
<b>4</b>	<b>Die Einnahmen des FinöV-Fonds.....</b>	<b>9</b>
4.1	Gemäss Abstimmungsvorlage	9
4.2	Tatsächliche Einnahmen bis Ende 2005	10
4.3	Finis stellt den Volkswillen von 1998 in Frage	10
4.4	Nur Strassenbenutzer und Konsumenten bezahlen!	11
<b>5</b>	<b>Wieviel kosten die FinöV-Projekte wirklich?.....</b>	<b>12</b>
5.1	Salamitaktik bei der NEAT in homöopathischen Dosen	12
5.2	Übersicht über den Aufwand im FinöV-Fonds	13
5.3	Die Argumentation der Eidgenössischen Finanzkontrolle	14
5.4	Die Erklärung	14
<b>6</b>	<b>Technische und unternehmerische Probleme.....</b>	<b>15</b>
<b>7</b>	<b>Offene Fragen an den Bundesrat.....</b>	<b>16</b>
7.1	Warum herrscht permanente Intransparenz?	16
7.2	Besteht eine Nachfrage für diese Eisenbahngrossprojekte?	16
7.3	Wem gehört die Infrastruktur?	16
7.4	Wie hoch sind die Zinskosten?	17
7.5	Wie hoch ist die Teuerung?	17
7.6	Was wurde redimensioniert?	17
7.7	Kann der Unterhalt überhaupt bestritten werden?	17
7.8	Wie hoch sind die Endkosten der FinöV-Projekte wirklich?	17
7.9	Gibt es unübliche Vorauszahlungen?	18
7.10	Besteht eine Koordination mit der EU-Verlagerungspolitik?	18
7.11	Konjunkturelle beschäftigungsrelevante Auswirkungen?	18
7.12	Kosten der Zubringerstrecken?	19
7.13	Bleibt Geld für ZEB?	19

<b>8</b>	<b>Forderungen der SVP.....</b>	<b>20</b>
8.1	Antwort auf offene Fragen	20
8.2	Transparenz und Gesamtübersicht	20
8.3	Unabhängige externe Berichterstattung	20
8.4	Neue Volksabstimmung	20
8.5	Verbesserung der parlamentarischen Aufsicht	21
8.6	Verantwortlichkeiten festlegen und Handeln	21
8.7	Einbezug der EU in die Finanzierung	21

# **1 Das Wichtigste in Kürze**

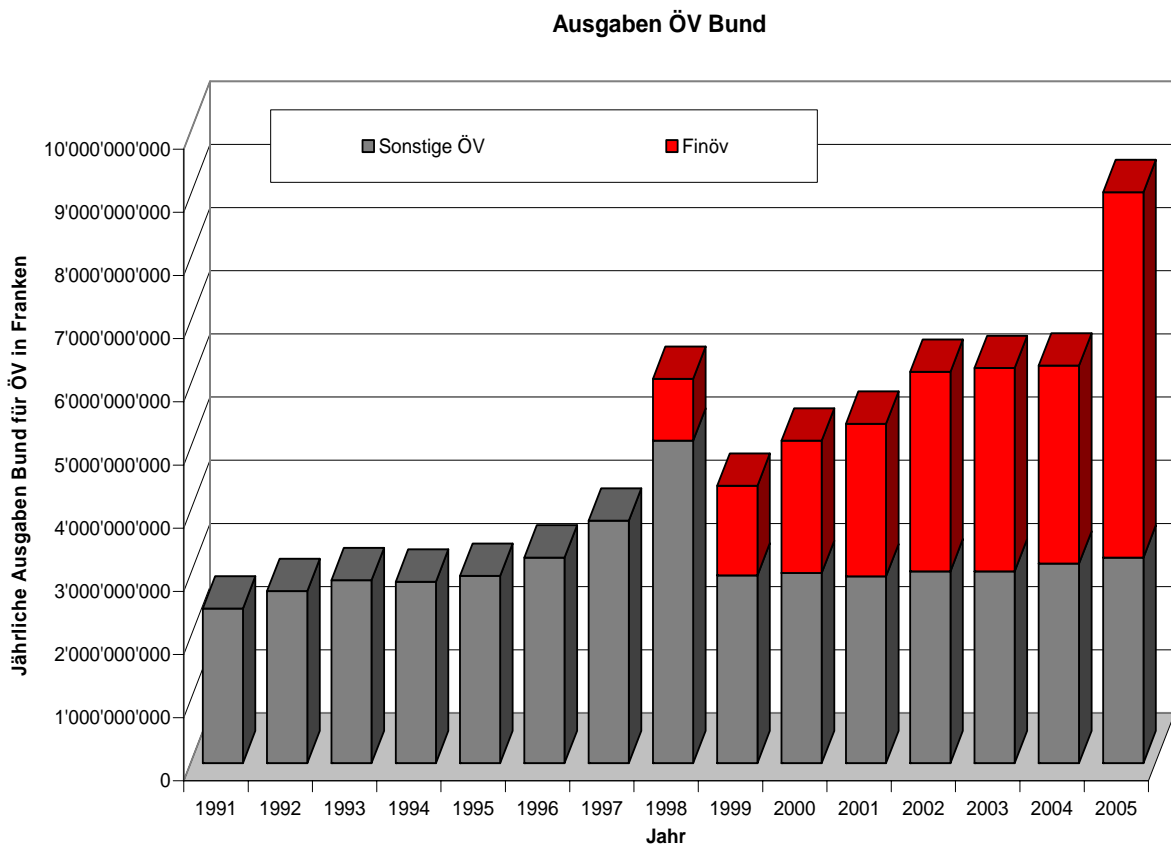
1992 stimmte das Volk der Neuen Eisenbahnpentaversale (NEAT) mit 63% zu. In den darauf folgenden Jahren kam es zu starken Kostenüberschreitungen und es zeigte sich, dass für die NEAT kein vollständig betriebswirtschaftlich rentabler Betrieb möglich ist. Ausserdem waren SBB und BLS bereits Mitte der 90er-Jahre unfähig, die ihnen vom Bund gewährten Darlehen zurückzuzahlen. Zur Sicherstellung der Liquidität war eine neue Finanzierungsvorlage unumgänglich. Hierzu wurde die FinöV-Vorlage beschlossen, welche das Volk 1998 guthiess. Sie sollte die Finanzierung folgender Infrastrukturprojekte sicherstellen (NEAT, Bahn2000, Lärmsanierung sowie die Anbindung ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz). Der vom Volk bewilligte Gesamtkredit beträgt 30.5 Milliarden Franken. Die Finanzierung wird durch vier verschiedene Finanzierungsquellen beschafft (Schwerverkehrsabgabe, Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer sowie durch die Bahnen rückzahlbare Darlehen des Bundes). Im Jahr 2004 zeigte sich mit aller Deutlichkeit, dass die Bahnen nicht in der Lage sind, die ihnen gewährten Darlehen zurückzuzahlen. In der Folge verabschiedete das Parlament entgegen dem Willen der SVP eine neue Vorlage (Finis) im Zusammenhang mit dem Entlastungsprogramm 2004, welche zu einer Änderung der Finanzierungsmodalitäten führte. Die Darlehen an die Bahnen wurden mit sofortiger Wirkung in die Bevorschussung des Bundes an den Fonds integriert, was eine Erhöhung der Bevorschussungslimite (maximal möglichen Summe der Bundesmittel an den Fonds) notwendig machte. Die Prognosen bezüglich mutmasslichen Endkosten der NEAT als wichtigstem Teil der FinöV-Projekte müssen laufend nach oben korrigiert werden. Der Eindruck, dass die Kosten alles andere als im Griff sind, konnte bisher von Seiten des Bundes nicht entkräftet werden. Ausserdem sind nach wie vor zahlreiche Fragen offen und unbeantwortet (Teuerung, Zinsen, Nutzen, Unterhaltskosten, volkswirtschaftliche Auswirkungen, EU-Beteiligung, EU-Verkehrspolitik). Die für die Stimmbürger wichtigste Frage, nämlich um wie viel die vom Stimmbürger bewilligten 30.5 Milliarden Franken dereinst nach Fertigstellung der Eisenbahngrossprojekte überschritten sein werden, ist und bleibt nach wie vor offen. Anhand der vorliegenden Prognosen sowie der in den Staatsrechnungen aufgeführten Zahlen muss davon ausgegangen werden, dass der Gesamtkredit der FinöV-Projekte in wenigen Jahren überschritten sein wird. Bereits jetzt muss (bei vorsichtiger Kalkulation) davon ausgegangen werden, dass die Endkosten für die Eisenbahngrossprojekte über 50 Milliarden Franken betragen werden (inkl. Teuerung und Zinsen). Und diese Kosten werden ausschliesslich durch den Strassenverkehr und die Steuerzahler und mit keinem Rappen durch den öffentlichen Verkehr finanziert. Die SVP stellt angesichts dieser Tatsachen die folgenden Forderungen auf:

- 1. Antwort auf die offenen Fragen**
- 2. Transparenz und Gesamtübersicht**
- 3. Unabhängige externe Berichterstattung**
- 4. Neue Volksabstimmung**
- 5. Verbesserung der parlamentarischen Aufsicht**
- 6. Umgehendes Handeln des UVEK**
- 7. Einbezug der EU in die Finanzierung der FinöV-Projekte**

## 2 Kostenentwicklung im öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr gehört beim Bund zu denjenigen Aufgabenbereichen mit der stärksten Wachstumsrate. **Zwischen 1991 und 2005 stiegen die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr um rund 89% an.** Allerdings ist der wichtigste Ausgabenposten, der FinöV-Fonds darin nur teilweise enthalten. Der Grund hierfür liegt darin begründet, dass der Bund nur rund einen Drittel der FinöV-Aufwendungen über die Finanzrechnung verbucht. Der Rest wird an der Finanzrechnung und damit an der Schuldenbremse vorbeibucht.

**Konsolidiert man den FinöV-Fonds in die gesamten ÖV-Ausgaben, so ist der Aufwand des Bundes für den öffentlichen Verkehr zwischen 1990 und 2005 um sage und schreibe 270 % angestiegen!**



**Diese Zahlen beweisen, dass aus Sicht des Steuerzahlers eine nähere Betrachtung des FinöV-Fonds dringend Not tut.** Denn es ist vor allem dieser Fonds, welcher in den letzten 15 Jahren für den massiven Kostenanstieg im Bereich des öffentlichen Verkehrs verantwortlich war. Leider wurde dem bisher in der Öffentlichkeit viel zu wenig Rechnung getragen, da die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nicht transparent nachvollziehbar ist.

## 3 Von der NEAT zu FinöV

### 3.1 Die NEAT-Vorlage von 1992

Der FinöV-Fonds besteht aus vier Teilen (Bahn 2000; NEAT; Lärmsanierung; Hochgeschwindigkeitszüge). Der vor allem zu Diskussionen Anlass gebende Teil ist die NEAT mit den beiden Basistunnels am Gotthard und Lötschberg als Kernstücke. Am 27. September 1992 stimmte das Schweizer Stimmvolk über die NEAT-Vorlage ab. Argumentiert wurde vom Bundesrat unter anderem wie folgt: *„Wenn wir den ständig zunehmenden Verkehr weiterhin mit der umweltfreundlichen Bahn bewältigen wollen, brauchen wir die NEAT. **Mit der NEAT kann der gesamte künftig auf unsere Nord- und Südgrenzen zurollende Gütertransitverkehr von der Bahn bewältigt werden.**“*...()...*„Zur NEAT gibt es keine Alternative; es sei denn um den Preis verstopfter Strassen.“* ...()... *„Für NEAT-Bauvorhaben hat das Parlament einen Kredit von **14.9 Mrd. Franken** bewilligt. Hinzu kommen die Zinskosten<sup>1</sup>“.*

Das Volk stimmte der NEAT-Vorlage am 27. September 1992 mit 63% zu.

### 3.2 Entwicklung der NEAT-Kosten in den 90er-Jahren

Die Abstimmungsvorlage von 1992 ging davon aus, dass sich die NEAT aus dem ordentlichen Bundeshaushalt finanzieren liesse. Allerdings musste bereits kurze Zeit nach der Abstimmung die Rentabilität sowie die Finanzierbarkeit der NEAT in Frage gestellt werden. Der Bundesrat äusserte sich dazu wie folgt: *„Seit Beginn der siebziger Jahre verlieren die Bahnen im Gleichschritt mit dem europaweiten Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes, den real sinkenden Treibstoffpreisen, der immer effizienteren Organisation der Strassentransportunternehmungen und der zunehmenden Liberalisierung des Güterverkehrsmarktes an Wettbewerbsfähigkeit. Nachteilig war insbesondere, dass sich der forcierte Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen nicht auf eine klare verkehrspolitische Zielsetzung stützen konnte<sup>2</sup>.“* *„**Die (betriebswirtschaftliche) Rentabilität der neuen Investitionen wurde oftmals zuwenig nachhaltig gefordert. ...()... Das Angebot wurde mit zuwenig Rücksicht auf die Nachfrageentwicklung ausgebaut...()... Die Kosten-/Ertragsschere öffnete sich und verschärfte die Unterdeckung im öffentlichen Verkehr<sup>3</sup>.“** *„**Bei der NEAT mehrten sich ab 1994 die Zweifel, ob die betriebswirtschaftliche Rentabilität gegeben sei.** Seit Mitte der siebziger Jahre ist ein anhaltender Rückgang der Verkehrserträge, insbesondere im Güterverkehr, festzustellen. **Es überraschte deshalb kaum, dass die durch die englische Firma Coopers & Lybrand durchgeführte Überprüfung der Wirtschaftlichkeit zum Schluss kam, dass zu heutigen Preisen ein betriebswirtschaftlich vollständig rentabler Betrieb der NEAT auszuschliessen ist<sup>4</sup>.** ...()... Gestützt auf die veränderten Rahmenbedingungen und die neuen technischen Entwicklungen im Eisenbahnbereich hat der Bundesrat am 19./20. Februar 1995 den Auftrag erteilt, die Umsetzung des NEAT-Konzeptes umfassend zu überprüfen.<sup>5</sup>“**

**Aufgrund der Durchsicht der Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Botschaft) wird klar, dass vieles von dem, was heute bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ein ernsthaftes**

<sup>1</sup> Bundesbüchlein zur NEAT-Abstimmung vom 27. September 1992.

<sup>2</sup> Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, BBI 1996 IV 710.

<sup>3</sup> Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, BBI 1996 IV 711.

<sup>4</sup> Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, BBI 1996 IV 686.

<sup>5</sup> Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, BBI 1996 IV 687.

**Problem darstellt, bereits vor der Volksabstimmung von 1998 bekannt und klar gewesen war.** Die Äusserungen bezüglich betriebswirtschaftlicher Rentabilität sind oben angefügt. Ebenfalls bereits damals klar war, dass grosse Bedenken darüber bestanden, wie die Bahnen, die ihnen gewährten Darlehen zurückzahlen können sollen.

#### Wertberichtigung und Abschreibung von NEAT-Darlehen

(in Mio. Franken)	vor Umwandlung	nach Umwandlung	Abschreibung	Wertberichtigung
<b>SBB (Gotthard, Ostschweiz)</b>	<b>435.6</b>	<b>419.6</b>	<b>16.0</b>	<b>310.7</b>
verzinsliche Tresoriedarlehen	419.6	108.9		
variabel verzinsliche Darlehen		310.7		310.7
verzinsliche Treibstoffzollarlehen	16.0		16.0	
<b>BLS (Lötschberg)</b>	<b>206.2</b>	<b>96.5</b>	<b>109.7</b>	<b>45.0</b>
verzinsliche Darlehen allg. Bundesmittel	96.5	51.6		
variabel verzinsliche Darlehen		45.0		45.0
verzinsliche Treibstoffzollarlehen	109.7		109.7	
<b>NEAT</b>	<b>641.8</b>	<b>516.1</b>	<b>125.7</b>	<b>355.7</b>

Quelle: Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, BBl 1996 IV 728

Bereits in der FinöV-Botschaft von 1996 hegt der Bundesrat Zweifel daran, dass die an die Eisenbahnunternehmen gewährten Darlehen zurückbezahlt werden können, weshalb eine Obergrenze von 25% der Gesamtkosten vorgesehen ist: „Ausgehend von einer ordnungsgemässen Haushaltsführung (insbesondere Prinzip der Vollständigkeit) ist die Gewährung aller Darlehen für Investitionen ohne weitgehend gesicherte Rendite über die Finanzrechnung geboten. **Tresoriedarlehen dürfen nicht wie in der Vergangenheit für Zahlungen gewährt werden, die eindeutigen und definitiven Ausgabencharakter haben.** Die Wirtschaftlichkeit der darlehensfinanzierten Investitionen ist demzufolge aufgrund strenger Kriterien zu prüfen. Bei Projekten mit langen Bauzeiten, wie sie bei Eisenbahninfrastrukturen üblich sind, ist das schwierig. Tresoriedarlehen sollten deshalb im Bereich des öffentlichen Verkehrs in erster Linie auf den Verkehrsbereich (Rollmaterial) und kommerzielle Nutzungen (Liegenschaften) beschränkt werden. **Für die Infrastruktur sind sie auf die Grossprojekte zu beschränken, soweit es sich aus Rentabilitätsüberlegungen rechtfertigen lässt und ein Anteil von 25 Prozent nicht überschritten wird.**<sup>6</sup>“

<sup>6</sup> Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, BBl 1996 IV 726.

### 3.3 Die FinöV-Abstimmung von 1998

Am 29. November 1998 präsentierte der Bundesrat dem Volk eine Abstimmungsvorlage, welche die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs sichern sollte.

Die FinöV-Abstimmungsvorlage sah vier Teilprojekte vor, welche Mittels FinöV finanziert werden sollten. Darin enthalten waren die folgenden Projekte mit folgenden Kosten<sup>7</sup>:

• Bahn 2000; 1. & 2. Etappe	Kosten 13.4 Milliarden Fr.
• NEAT	Kosten 13.6 Milliarden Fr.
• Hochgeschwindigkeitsanschlüsse	Kosten 1.2 Milliarden Fr.
• Lärmschutz	Kosten 2.3 Milliarden Fr.
<b>Total</b>	<b>30.5 Milliarden Fr.</b>

„Die Kosten für die vier Eisenbahnprojekte betragen insgesamt 30.5 Milliarden Franken. **Verteilt auf die gesamte Bauzeit von 20 Jahren sind das im Durchschnitt 1.5 Milliarden Franken jährlich.** Für die Finanzierung wird ein spezieller Fonds geschaffen, der die Verschuldung begrenzt und die ordentliche Bundesrechnung entlastet. Denn ohne diesen Fonds müsste zumindest die 1. Etappe der Bahn 2000 über den ordentlichen Haushalt finanziert werden. Der Spardruck auf andere Aufgabenbereiche des Bundes, z. B. den öffentlichen Regionalverkehr, oder der Zwang, neue Steuern zu erheben, würde damit erhöht.<sup>8</sup>“

Im FinöV-Abstimmungsbüchlein von 1998 stand zudem keine Silbe davon geschrieben, dass, wie der Bund heute argumentiert, zu den 30.5 Milliarden hinzu weitere Kosten kommen. Es stand kein Wort über die nun angefügte Indexteuerung, Bautensteuerung, Vertragsteuerung sowie die Mehrwertsteuer. Aus diesem Grund mussten die Stimmbürger 1998 in guten Treuen davon ausgehen, dass die 30.5 Milliarden als oberstes Kostendach gelten und nicht überschritten werden darf.

**Die Ausführungen aus dem Abstimmungsbüchlein legen den Verdacht nahe, dass der Bund bereits zum Zeitpunkt der FinöV-Abstimmung allfällige Mehrkosten bei den Eisenbahngrossprojekten befürchtete oder gar davon Kenntnis hatte und es deshalb vorzog, die Eisenbahngrossprojekte nicht über den ordentlichen Bundeshaushalt, sondern über einen separaten Spezialfonds zu finanzieren.** Es war aufgrund der vorangegangenen Erfahrungen mit der NEAT wohl bereits damals absehbar, dass für einen finanzpolitischen Kraftakt in dieser Größenordnung ohne „FinöV-Sonderkässeli“ Sparmassnahmen in anderen Aufgabenbereichen des Bundes nötig geworden wären. Dies wollte die Verwaltung auf jeden Fall verhindern. **Ausserdem gaukelte man im Schlusssatz dem Steuerzahler vor, dass er mit dem FinöV-Fonds um neue Steuern herunkäme.** Die Realität war aber eine andere.

<sup>7</sup> Die Kosten sind zum Preisstand 1995 gerechnet. D. h. die Teuerung seit 1995 muss zur Eruiierung der Endkosten noch mit berücksichtigt werden.

<sup>8</sup> Bundesbüchlein zur FinöV-Abstimmung vom 29. November 1998.



## 4 Die Einnahmen des FinöV-Fonds

### 4.1 Gemäss Abstimmungsvorlage

Mit der Einführung des FinöV-Fonds verbunden war die Erschliessung neuer Finanzierungsquellen, welche aufgrund der Kostenüberschreitungen seit Beginn der 90er-Jahre unabdingbar wurde. Neben einer Erhöhung der Mehrwertsteuer wurde die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) einzig zum Zweck der Mittelbeschaffung für die Eisenbahngrossprojekte eingeführt. Damit wurde die Wettbewerbsfähigkeit der Strasse gegenüber der Schiene verschlechtert. Zudem wurden grosse Summen an zweckgebundenen Mitteln aus der Mineralölsteuer in die Eisenbahngrossprojekte umgelagert, was eine klare Verletzung von Art. 86 Abs. 3 der Bundesverfassung darstellt. Dieser Artikel sieht die Verwendung der Mineralölsteuer ausschliesslich für den Strassenverkehr vor.

#### Die Finanzquellen gemäss Abstimmungsbüchlein vom 29.11.1998:

Einnahme	Durchschnitt/Jahr	Gesamt
Schwerverkehrsabgabe 2/3 der Einnahmen	835 Mio. Fr.	16.7 Mrd. Fr.
Mineralölsteuer zur Deckung von 25% der NEAT-Kosten	150 Mio. Fr.	3.0 Mrd. Fr.
0.1% Mehrwertsteuererhöhung von 7.5 auf 7.6%	290 Mio. Fr.	5.8 Mrd. Fr.
Verzinsliche, durch die Bahnen rückzahlbare Darlehen, des Bundes	250 Mio. Fr.	5.0 Mrd. Fr.
<b>TOTAL</b>	<b>1'525 Mio. Fr.</b>	<b>30.5 Mrd. Fr.</b>

Die Eisenbahngrossprojekte sollten gemäss FinöV-Botschaft zu **77%** durch den Strassenverkehr finanziert werden. **Doch auch sollte sich herausstellen, dass die Versprechungen, welche der Bundesrat dem Volk gemacht hatte, nicht eingehalten werden konnten.**

	<u>Mia. Franken</u>	<u>Prozent</u>
Strassenverkehr	22,6 Mia.	77 %
- <i>bisheriger Treibstoffzollanteil von 25 % für die NEAT</i>	<i>(3,2 Mia.)</i>	<i>(11 %)</i>
- <i>10 Rappen Treibstoffzollerhöhung</i>	<i>(10,8 Mia.)</i>	<i>(37 %)</i>
- <i>Schwerverkehrsabgabe</i>	<i>(8,6 Mia.)</i>	<i>(29 %)</i>
Öffentlicher Verkehr <sup>1)</sup>	<u>6,8 Mia.</u>	<u>23 %</u>
<b>Total</b>	<b>29,4 Mia.</b>	<b>100 %</b>

Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, BBI 1996 IV 665.

## 4.2 Tatsächliche Einnahmen bis Ende 2005

Bis Ende 2005 flossen insgesamt **6.478 Milliarden Fr.** in den FinöV-Fonds. Diese setzten sich ausschliesslich aus Einnahmen des Strassenverkehrs (Mineralölsteuer, Schwerverkehrsabgaben, Kontingenteinnahmen) sowie aus Mitteln der Konsumenten (Erhöhung der Mehrwertsteuer von 7.5 auf 7.6%) zusammen. **Die Bahnen bezahlten bis anhin keinen Rappen für die Eisenbahngrossprojekte.**

Ausserdem lässt sich bereits heute sagen, dass die 1998 den Stimmbürgern vorgelegten Einnahmen bis 2018 kaum erreicht werden können, da nach knapp der Hälfte der Bauzeit nicht einmal ein Viertel der Einnahmen eingetroffen sind.

	LSVA	MinöSt	MwSt	Kontingente	Total/Jahr
1998	173'793'674	45'482'347	0	0	219'276'021
1999	175'810'370	71'144'404	0	0	246'954'774
2000	340'925'321	149'669'756	0	0	490'595'077
2001	440'301'174	204'972'145	217'094'301	15'948'654	878'316'274
2002	480'890'953	310'819'018	286'525'583	25'090'709	1'103'326'263
2003	440'918'650	331'419'874	291'618'087	34'222'526	1'098'179'137
2004	382'256'728	368'581'663	271'323'183	39'330'937	1'061'492'511
2005	650'018'022	451'124'749	278'282'313	0	1'379'425'084
Total	3'084'914'892	1'933'213'956	1'344'843'467	114'592'826	6'477'565'141

Quelle: Staatsrechnungen 1998 - 2005

## 4.3 Finis stellt den Volkswillen von 1998 in Frage

Da die Bahnen die hauptsächlichen wirtschaftlichen Nutzniesser der FinöV-Projekte sind, einigte man sich vor der Volksabstimmung von 1998 darauf, dass auch diese einen Beitrag an die Finanzierung bestreiten sollten: „**Der Investitionscharakter und die lange Lebensdauer rechtfertigen eine teilweise Lastenübertragung an die zukünftigen Benutzerinnen und Benutzer. Deshalb sollen 25% der Kosten von Bahn2000, NEAT und TGV-Anschluss der Westschweiz als vollverzinsliche und bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt werden.**“<sup>9</sup>

Allerdings zeigte sich bereits sechs Jahre nach der Volksabstimmung, dass die Bahnen nicht fähig waren, die Darlehen zurückzuzahlen. Daher arbeitete der Bundesrat eine neue Botschaft (Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, genannt Finis-Botschaft) aus. Sie wurde dem Parlament gar noch als Entlastungsprogramm für den Bundeshaushalt verkauft, obwohl damit in Wirklichkeit der Volkswillen von 1998 ausgehebelt wurde.

<sup>9</sup> Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, BBl 1996 IV 669.

Die Bahnen können die FinöV-Projekte innert der vorgesehenen Fristen weder verzinsen noch zurückzahlen. Dadurch entstehen den Infrastrukturbereichen der Bahnen höhere ungedeckte Kosten. Der Bund ist rechtlich verpflichtet, diese Defizite der Bahnen auszugleichen. Dem Bund würden folglich in der Finanzrechnung beträchtliche zusätzliche Kosten entstehen<sup>10</sup>...()...**Vor diesem Hintergrund schlägt der Bundesrat vor, die Finanzierungsmechanismen des FinöV-Fonds an die neuen Gegebenheiten anzupassen**<sup>11</sup>. „Damit ist eine Entlastung des Bundes verbunden, fallen doch in den Rechnungen der Infrastrukturbetreiberinnen keine Zinskosten mehr an<sup>12</sup>.“

#### **4.4 Nur Strassenbenutzer und Konsumenten bezahlen!**

Entgegen den Verlautbarungen des Bundes in der FinöV-Volksabstimmung von 1998 ist es den Bahnen nicht möglich, die verzinslichen und voll rückzahlbaren Darlehen an den Bund zurückzuzahlen. Damit ist eine der vier Finanzierungsquellen hinfällig geworden. Zwar fallen, wie in der Botschaft zu Finis richtigerweise bemerkt, die Zinskosten für die Infrastrukturbetreiberinnen weg, doch dies ist nur die eine Seite der Medaille: Durch die Umwandlung der Darlehen in eine Bevorschussung muss umso ernsthafter hinterfragt werden, ob das bevorschusste Geld jemals wieder in den Bundeshaushalt zurückfliessen wird. Angesichts der bereits in der Vergangenheit erfolgten – und selten eingehaltenen – Versprechen des Bundes im Bereich der ÖV-Finanzierung, muss dies stark bezweifelt werden. Selbst wenn die Darlehen zurückbezahlt werden würden, wäre dies nur durch eine starke Verlängerung der Rückzahlungsdauer möglich. Dies würde aber bedeuten, dass anstelle der vom Volk genehmigten vier Finanzierungsquellen nur mehr deren drei zum Zuge kämen. Es ist schon heute klar, dass die Bevorschussung sehr wahrscheinlich in einigen Jahren als à fonds perdu-Beiträge in der Finanzrechnung des Bundes abgeschrieben werden muss. Gleichzeitig werden die anderen Finanzierungsquellen des FinöV, insbesondere die Mineralölsteuer, noch stärker überstrapaziert.

**Fazit: Entgegen dem Willen der SVP-Fraktion haben National- und Ständerat der Umwandlung der gemäss Volksabstimmung von 1998 rückzahlbaren Darlehen in eine erhöhte Bevorschussung (Finis-Vorlage) zugestimmt. Dadurch werden die Eisenbahngrossprojekte neu zu 100% durch den Strassenverkehr und die Konsumenten finanziert. Der öffentliche Verkehr ist nicht fähig Mehrerträge zu generieren und bezahlt keinen Rappen mehr an die FinöV-Projekte, obwohl er den überwiegenden Nutzen hat.**

<sup>10</sup> Botschaft zum Entlastungsprogramm 2004 für den Bundeshaushalt (EP 04), BBI 2005 842.

<sup>11</sup> Botschaft zum Entlastungsprogramm 2004 für den Bundeshaushalt (EP 04), BBI 2005 842.

<sup>12</sup> Botschaft zum Entlastungsprogramm 2004 für den Bundeshaushalt (EP 04), BBI 2005 842f.

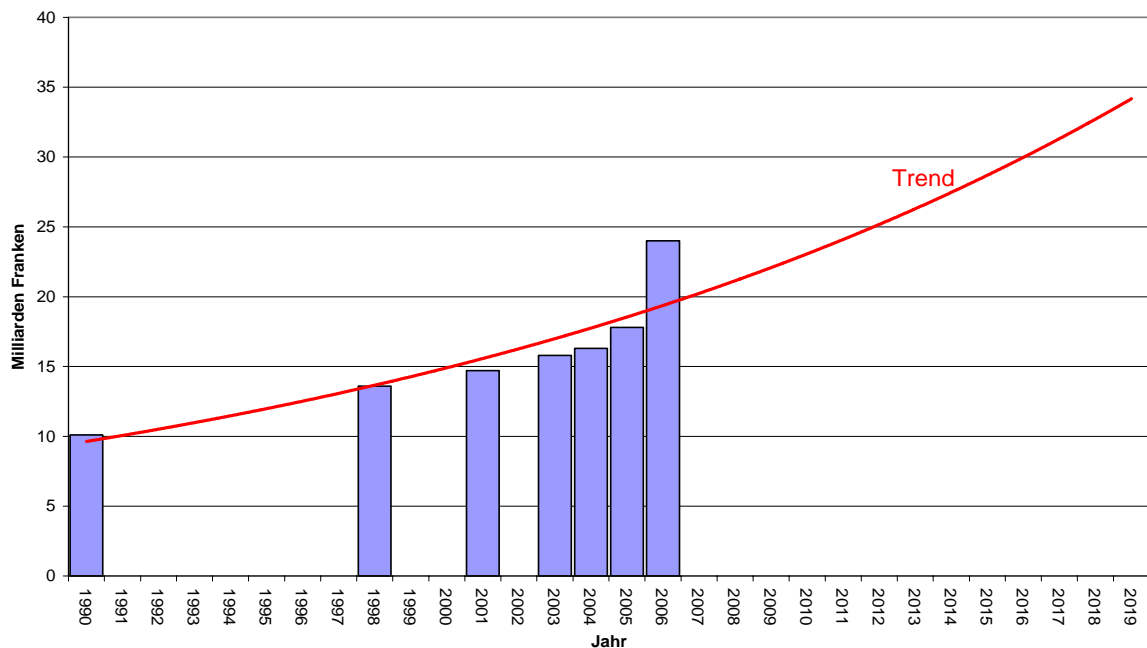
## 5 Wieviel kosten die FinöV-Projekte wirklich?

### 5.1 Salamitaktik bei der NEAT in homöopathischen Dosen

Hauptkostentreiber im FinöV-Fonds ist die NEAT. **Und die Kostenentwicklung bei der NEAT ist ein Trauerspiel ohne absehbares Ende.** Immer wieder wird der Bevölkerung zu erklären versucht, warum die aktuelle Kostensteigerung die letzte ist. Immer wieder werden verschiedene nicht vorhersehbare Gründe für die Kostensteigerung angefügt. Der Blick auf die vergangenen Jahre erweckt ein ungutes Gefühl auf das, was uns noch bevorsteht. Wie viel wird uns die NEAT einmal kosten?

Jahr	Ereignis	mutmassliche Endkosten NEAT	Prozent
1990	Botschaft über den Bau der NEAT	10.1 Milliarden Franken	
1998	Volksabstimmung über FinöV-Fonds	13.6 Milliarden Franken	35%
2001	Projektänderung Ceneri; Mehrkosten von 519 Mio Fr.	14.7 Milliarden Franken	46%
2003	Standbericht Nr. 16, Dez. 2003	15.8 Milliarden Franken	56%
2004	Standbericht Nr. 18, Dez. 2004	16.3 Milliarden Franken	61%
2005	Standbericht Nr. 20, Dez. 2005	17.8 Milliarden Franken	76%
2006	BR Leuenberger am 05.10.2006	24.0 Milliarden Franken	138%

"offizielle" Kostenentwicklung NEAT



**Aufgrund der Entwicklungen in der Vergangenheit kann wohl schon heute gesagt werden, dass die vor wenigen Tagen getätigte Aussage bezüglich Endkosten der UVEK-Spitze nicht die letzte gewesen sein dürfte.** Auch der Blick auf die Staatsrechnung des Bundes führt nicht zu einer Entkräftung der oben gestellten Befürchtungen.

## 5.2 Übersicht über den Aufwand im FinöV-Fonds

Der Gesamtaufwand für die bisherigen FinöV-Projekte (NEAT, Bahn2000, HGV und Lärmsanierung) kann durch eine Kumulierung des Aufwandes in der FinöV-Erfolgsrechnung im Anhang der Staatsrechnungen des Bundes ermittelt werden. Tut man dies, so erhält man die folgende Übersicht:

Jahr	Gesamtaufwand pro Jahr	TOTAL
RE 1998	978'034'563	978'034'563
RE 1999	1'418'301'816	2'396'336'379
RE 2000	2'096'964'959	4'493'301'338
RE 2001	2'416'119'806	6'909'421'144
RE 2002	3'159'846'564	10'069'267'708
RE 2003	3'217'333'695	13'286'601'403
RE 2004	3'134'819'546	16'421'420'949
RE 2005	5'786'216'752	22'207'637'701
VA 2006	3'254'416'591	25'462'054'292
VA 2007	3'195'513'203	28'657'567'495
FP 2008	3'143'460'000	31'801'027'495
FP 2009	3'096'712'000	34'897'739'495
FP 2010	3'032'574'400	37'930'313'899

Quelle: Rechnung, Voranschlag und Finanzplan des Bundes, Anhang Eisenbahngrossprojekte. Für die Jahre 2008 bis 2010 musste eine Annahme bezüglich Wertberichtigung der Darlehen getroffen werden, da keine Zahlen dem Finanzplan zu entnehmen waren. Es wurde jeweils der Mittelwert der vorangegangenen 5 Jahre verwendet.

**Die Gesamtsumme der FinöV-Vorlage betrug gemäss Abstimmungsbüchlein vom 29. 11. 1998 30.5 Milliarden Franken. Wie aus obigen Zahlen ersichtlich wird, werden im Jahr 2008 wohl bereits 31.8 Milliarden Fr. Aufwand für die FinöV-Projekte angefallen sein (dies entspricht der bis dann in den FinöV-Fonds geflossenen Liquidität). Damit ist der 1998 vom Schweizer Stimmvolk bewilligte Kredit bereits kurz nach den nächsten Wahlen ausgeschöpft! Trotz Ausschöpfung des Kostendachs werden 2008 wesentliche FinöV-Projekte nicht vollendet bzw. nicht einmal begonnen worden sein! Der Gotthard-Basistunnel wird im Jahr 2008 noch im Bau, die 2. Etappe der Bahn 2000, der Hirzel- sowie der Zimmerbergtunnel noch nicht einmal begonnen, HGV-Anschlüsse werden ebenfalls im Bau, und die Lärmsanierungsmassnahmen werden ebenso noch nicht vollendet sein. Ausserdem leistet man sich die teure Uri-Bergvariante. Trotz dieser bedrohlichen Aussichten unterlässt es der Bund, Parlament und Stimmvolk klaren Wein über das finanzielle Debakel der Eisenbahngrossprojekte einzuschenken! Während der private Euro Tunnel unter dem Aermelkanal zwischen England und Frankreich in den logischen Konkurs geht, lässt sich der Bund immer neue Belastungen ohne entsprechenden Nutzen aufbürden. Das neuste Beispiel dafür heisst Porta Alpina.**

### **5.3 Die Argumentation der Eidgenössischen Finanzkontrolle**

Mit den Zahlen der SVP konfrontiert, nahm die Eidgenössische Finanzkontrolle am 24. Juli 2006 Stellung. Sie bezog sich auf den Standpunkt, dass für die Endkosten der NEAT lediglich die Verpflichtungskredite (also die Entnahmen) relevant seien und der kumulierte Forderungsverzicht und die Wertberichtigungen der Darlehen auf der Seite der Erfolgsrechnung des FinöV-Fonds, sowie die Aktivierungen auf der Ertragsseite der Erfolgsrechnung des FinöV-Fonds lediglich „*rein buchmässige Operationen, die aus Transparenzgründen in der Erfolgsrechnung des Fonds aufgeführt werden und sich gegenseitig kompensieren*“.

### **5.4 Die Erklärung**

**Die Bilanzverlängerung in der FinöV-Erfolgsrechnung dient nicht der Transparenz und ist viel mehr dazu da, um die wahre Finanzierungssituation im FinöV-Fonds zu verschleiern. Zinsaufwendungen, Abschreibungen und Forderungsverzichte, werden über die Erfolgrechnung verbucht und erscheinen nicht in der Finanzrechnung des Bundes. Dies bedeutet, dass sie das (kommunizierte) Resultat der Staatsrechnung nicht belasten und direkt schuldenwirksam werden, was dazu führt, dass ein Teil der FinöV-Aufwendungen an der Schuldenbremse vorbei gebucht werden kann.**

## 6 Technische und unternehmerische Probleme

Am 12. September 2006 ist bekannt geworden, dass die Eidgenössische Rekurskommission für das öffentliche Beschaffungswesen eine Beschwerde einer Firma zum zweiten Mal gutgeheissen hat. Dieser Entscheid führt nun dazu, dass sich der Bau des NEAT-Basistunnels am Gotthard weiter verzögert und verteuert (ca. 3.5 Millionen Franken pro Monat). Nachdem Hunderte von Millionen Franken für eine termingerechte Fertigstellung investiert worden sind, werden nun Verzögerungen in unbekannter Grössenordnung in Kauf genommen. Dieses Desaster haben jedoch klar und eindeutig die Alp Transit Gotthard AG, resp. das BAV und das zuständige Departement zu verantworten. Denn diese sind für das korrekte Abwickeln des Ausschreiberverfahrens zuständig. Offenbar waren die Verhandlungen mit den Unternehmern bereits Ende April 2005 technisch abgeschlossen und bereinigt. Zu diesem Zeitpunkt hätte der Auftrag nach den besonderen Bestimmungen der Alp Transit Gotthard AG an eine bestimmte Firma vergeben werden müssen, da nach Erfüllung der Vergabekriterien durch die Wettstreiter nur noch der Preis relevant war. Es lag dem bereits ein Vergabeentwurf vor. Auf einmal aber setzte sich eine andere Firma mit einem geringfügig tieferen Preis mittels einer Globalofferte durch, obwohl Globalofferten bei solch komplexen Objekten in Fachkreisen höchst unüblich sind. Die Alp Transit Gotthard AG hatte früher solche Offerten implizit ausgeschlossen. Ausserdem hatte die Alp Transit Gotthard AG, den Parlamentsdebatten zu entnehmen ist, Globalofferten in früheren Fällen selbst dann ausgeschlossen, wenn sie einen 15% tieferen Preis erzielten.

**Wegen dieses Vorfalles stellt sich daher die Frage, ob das Vergabewesen im UVEK, BAV, resp. bei der Alp Transit AG korrekt abgewickelt wurde. Wieso musste der Vorsteher des UVEK die Einspruch erhebende Firma für die Kosten der Verzögerungen verantwortlich machen, obwohl diese nur ihr Recht wahrnahm, während der UVEK-Vorsteher für die Aufsicht über die Alp Transit AG die Verantwortung trägt?**

Beim Innenausbau stellen sich weitere Fragen: Auch hier ist die Bauherrschaft offensichtlich unternehmerisch überfordert. Es gab einen Kostenvoranschlag von 1,2 Milliarden, die Offerten lagen 600 Millionen Franken höher. Wie bereits zuvor in anderen Fällen hat die Ausschreibung sichergestellt, dass der Markt nicht mehr spielen kann und letztlich nur anderthalb Offerten eingegangen sind.

Dem Protokoll des Ständerates ist zudem zu entnehmen, dass sich bei der Durchmesserproblematik ein weiteres Problem abzeichnet. Von rund 90 Kilometern bei dieser Neat sind nun 16 Kilometer mit einem 60 Zentimeter kleineren Durchmesser erstellt worden. Nun wird seitens der offensichtlich überforderten Bauherrschaft sogar damit argumentiert, dies sei kostengünstiger, was in keinsten Weise zutrifft! Warum hat man die restlichen 75 Kilometer nicht mit diesem kleineren Durchmesser gebohrt? Die Verantwortlichen und auch das BAV haben klar und unmissverständlich entschieden, das sei wegen der aerodynamischen Probleme ein Ding der Unmöglichkeit, das komme nicht in Frage. Auch bezüglich der Sicherheit stellten sich Probleme, weil allenfalls die Züge diese Passagen nicht mehr mit 200 respektive 240 Kilometern passieren könnten.

**Aufgrund der zahlreichen technischen Probleme, die sich stellen, kommt man unweigerlich zum Schluss, dass die Alp Transit AG, das zuständige BAV sowie der betroffene Vorsteher des UVEK mit der Führung des Baus der Eisenbahngrossprojekte offensichtlich überfordert sind. Die Abstimmung zwischen UVEK, BAV, SBB und Alp Transit AG ist mangelhaft.**

**Wieso sonst, würden sie die Öffentlichkeit nur häppchenweise und nur über das informieren, was über sonstige Wege bereits bewiesen und belegt werden kann? Eine solche Salami taktik auf dem Buckel der Steuerzahler ist schlicht untragbar!**

## **7 Offene Fragen an den Bundesrat**

### **7.1 Warum herrscht permanente Intransparenz?**

Die Tatsache, dass die Gesamtkosten im Halbjahresrhythmus nach oben korrigiert werden deutet darauf hin, dass das zuständige Departement und die Betreiberfirmen die Kosten nicht im Griff haben. Über eine Salami taktik soll die Bevölkerung nach den nächsten Wahlen vor ein fait accompli gestellt werden. Warum herrscht keine Kostentransparenz? Warum müssen Schulden aktiviert werden? Warum muss die zuständige parlamentarische NEAT-Aufsichtsdelegation über die Presse über Kostensteigerungen erfahren? Warum kommt es aufgrund unsauberer Vergabeverfahren zu Verzögerungen und damit zu täglichen Mehrkosten in der Höhe 100'000 Franken? Werden die vollständigen Unterlagen der NEAT-Aufsichtsdelegation nicht zugänglich gemacht? Und warum wurde das Zahlenmaterial der Fondssimulation des BAV noch nie offen auf den Tisch gelegt, obwohl die Endkosten der FinöV-Projekte eine der wichtigsten Fragen für die Schweizer Steuerzahler darstellt?

### **7.2 Besteht eine Nachfrage für diese Eisenbahngrossprojekte?**

Aufgrund der Tatsache, dass die Bahnen nicht fähig sind, einen Zusatzertrag durch die Nutzung der FinöV-Projekte zu erwirtschaften, um die Darlehen zurückzuzahlen, stellt sich die generelle **Frage, ob die FinöV-Projekte überhaupt einem Bedürfnis der Schweizer Bevölkerung entsprechen?** Haben bei der Schaffung der FinöV-Vorlage marktwirtschaftliche Überlegungen eine Hauptrolle gespielt oder überwiegen andere regionalpolitische und branchenspezifische Interessen?

### **7.3 Wem gehört die Infrastruktur?**

Ein weiteres ungelöstes Problem ist, dass die Eigentumsrechte an der Bahninfrastruktur noch nicht zugewiesen sind. Im Moment laufen Verhandlungen darüber, wem die Bahninfrastruktur schlussendlich gehören soll. Es scheint wahrscheinlich, dass das Eigentum den betreibenden Bahnen zugewiesen werden könnte. Wären die Bahnen im Besitz des Eigentums an der Infrastruktur, so bestehen keine gesetzlichen Regelungen darüber, wie schnell die Infrastruktur abgeschrieben werden dürfte. **Es wäre also legal, wenn die Bahnen die gesamte FinöV-Infrastruktur am Tag nach dem Eigentumsübergang auf 1 Fr. abschreiben würden.** Dies hätte für die Vorteile für die Bahnen in Bezug auf die Akquirierung von weiteren Subventionen



durch den Bund. Gleichzeitig würde das aber heissen, dass ein Milliardenprojekt innerhalb eines Tages aus der Staatsbuchhaltung verschwindet. Wenn eine Bahngesellschaft nicht zu 100% in Schweizerischem Besitz ist, **so würde die Übergabe der Bahninfrastruktur an die Bahnen gleichzeitig eine Teilabtretung der Besitzverhältnisse an der FinöV-Infrastruktur ins Ausland bedeuten.** Dieser Fall mag zwar konstruiert klingen, könnte aber mit der 40%-Beteiligung der Deutschen Bahn an der BLS im Falle des Lötschbergtunnels sehr schnell Realität werden.

#### **7.4 Wie hoch sind die Zinskosten?**

In den gesamten, bisher gemachten Ausführungen sind die Schuldzinsen für die Bevorschussung nicht mit einberechnet. Aufgrund der horrenden Milliardenbevorschussungen über (wohl) mehr als 20 Jahre, muss heute von Zinskosten von über 5 Milliarden Fr. ausgegangen werden. **Wie hoch wird die Zinslast voraussichtlich am Ende sein?**

#### **7.5 Wie hoch ist die Teuerung?**

Ebenfalls nicht in den vorliegenden Zahlen enthalten ist die Teuerung! Sämtliche Zahlen beziehen sich auf den Preisstand von 1998, resp. gar 1995. Nach Fertigstellung der Eisenbahngrossprojekte muss mit Kosten für die Teuerung von rund 2 – 5 Milliarden gerechnet werden. **Wie hoch sind die Kosten der Teuerung seit Baubeginn? Wie hoch werden die Teuerungskosten für das gesamte Projekt sein?**

#### **7.6 Was wurde redimensioniert?**

Oftmals äussert sich der Bund dahingehend, dass aufgrund der Kostenüberschreitungen in den 90er-Jahren und zu Beginn des laufenden Jahrzehnts eine Redimensionierung der Projekte stattgefunden hat. Nur entsteht in der Öffentlichkeit der Eindruck, dass genau das Gegenteil der Fall ist. Bestehende Projekte werden ausgebaut, erweitert und neue Projekte kommen hinzu (z. B. Porta Alpina). **Welche Projekte wurden seit der Abstimmung von 1998 redimensioniert? Welches Projekt, welches ursprünglich vorgesehen war, wurde nicht gebaut?**

#### **7.7 Kann der Unterhalt überhaupt bestritten werden?**

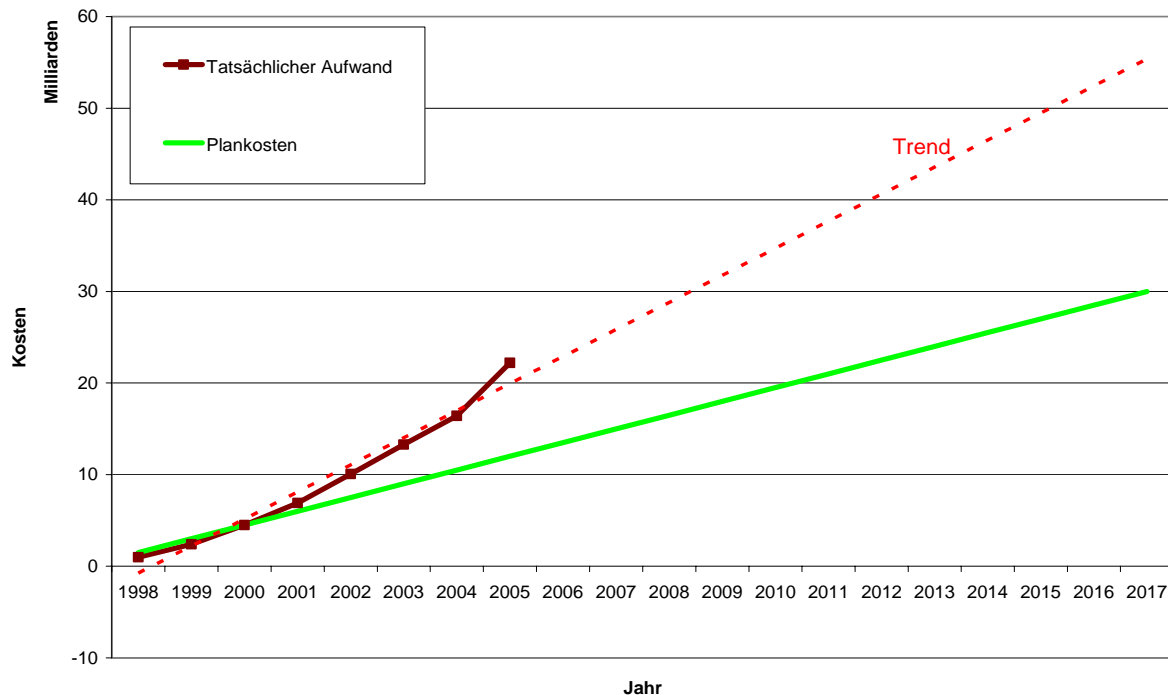
Dass die Bahnen unfähig sind, die bessere Eisenbahninfrastruktur in einen Zusatzertrag umzuwandeln scheint mittlerweile klar zu sein. Allerdings stellt sich die Frage, ob die Bahnen überhaupt fähig sein werden, die Eisenbahninfrastruktur zu unterhalten. Angesichts der Dimension der Eisenbahngrossprojekte dürfte der jährliche Unterhalt nach Fertigstellung der Projekte Milliardenbeträge verschlingen. **Wie hoch sind die Unterhaltskosten für die Infrastruktur? Können die FinöV-Infrastrukturen jemals kostendeckend betrieben werden?**

#### **7.8 Wie hoch sind die Endkosten der FinöV-Projekte wirklich?**

Aufgrund der oben genannten Fakten, der immer noch vorherrschenden Intransparenz sowie den immer noch wahrscheinlichen Abweichungen der Kosten nach oben, werden **die Endkosten der FinöV-Projekte (sofern sie im vorgesehenen Ausmass gebaut werden) wohl die 50 Milliarden-Grenze überschreiten (inkl. Teue-**

zung und Zinsen). Dies ist fast das Doppelte der vom Volk im Jahr 1998 genehmigten Summe.

Entwicklung FinöV-Kosten



### 7.9 Gibt es unübliche Vorauszahlungen?

Aufgrund der untransparenten Darstellungsweise der FinöV-Buchhaltung muss angenommen werden, dass unüblich hohe Vorauszahlungen an Bauunternehmungen getätigt wurden. Trifft dies zu?

### 7.10 Besteht eine Koordination mit der EU-Verlagerungspolitik?

Selbst der Bundesrat muss heute zugeben, dass die Zielvorgabe von 650'000 LKW-Fahrten pro Jahr durch das Alpengebiet nicht erreicht werden kann. Es fehlen ausserdem Massnahmen seitens der EU zur Erreichung des Verlagerungsziels. Im Zuge des Landverkehrsabkommens wurde nicht sichergestellt, dass die EU dafür zu sorgen hat, dass die Zulaufstrecken in Deutschland und Italien an die NEAT zeitgerecht fertig gestellt werden. Dies hat zur Folge, dass bei einer Fertigstellung der NEAT zwar Tunnels vorhanden sind, diese aber für die Verlagerungspolitik nutzlos sind, da der Güterverkehr an der Grenze nicht auf die Schiene gebracht werden kann. **Was unternimmt der Bundesrat, um den grenzüberquerenden Güterverkehr auf die Schiene zu bringen?**

### 7.11 Konjunkturelle beschäftigungsrelevante Auswirkungen?

Der Bau der Eisenbahngrossprojekte bindet massiv Personal und Ressourcen in der Bauindustrie. Nach Abschluss der Grossprojekte drohen daher massive Überkapazitäten in den betroffenen Regionen. Dies wird erstmals nach Fertigstellung des Lötschbergtunnels im Wallis und Berner Oberland zu spüren sein. **Ist sich der Bun-**

**desrat der konjunkturellen und beschäftigungspolitischen Auswirkungen der FinöV-Projekte bewusst? Wie werden die Auswirkungen nach Abschluss der beiden Basistunnels sein?**

### **7.12 Kosten der Zubringerstrecken?**

Mit der Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels werden die Kosten für die Steuerzahler kein Ende nehmen. Auch die Zubringerstrecken müssen entsprechend fertig gestellt werden, damit der Gotthard-Basistunnel die volle Leistungsfähigkeit erreichen kann. **Wie hoch werden die Kosten für die Zubringerstrecken (Uri lang, Südzubringer zum Ceneri, Querung Felderboden)?**

### **7.13 Bleibt Geld für ZEB?**

Die Zukünftige Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte (ZEB) sollte gemäss Angaben des Bundes ebenfalls aus dem FinöV-Fonds finanziert werden. Im Rahmen von ZEB geht das BAV offiziell davon aus, dass bis ins Jahr 2030 noch rund 6–7 Mia. Franken für die Weiterentwicklung von Bahn 2000 zur Verfügung stehen werden. Allerdings lässt die Tatsache, dass das BAV kürzlich eine Unterteilung in ein Kernangebot von 4.7 Milliarden Franken sowie eine Erweiterungsoption vorgenommen hat aufhorchen. **Ist überhaupt noch Geld für ZEB vorhanden? Wenn ja, wie viel? Muss ZEB aufgrund fehlender Mittel beendet werden?**

## 8 Forderungen der SVP

### 8.1 Antwort auf offene Fragen

Die SVP fordert, dass der Bundesrat Antwort auf, die offenen Fragen zu den FinöV-Projekten und insbesondere zur NEAT zu beantworten.

### 8.2 Transparenz und Gesamtübersicht

Das ÖV-Gewurstel ist endlich zu beenden! **Die realistischen mutmasslichen Endkosten sind bis März 2007 transparent auf den Tisch zu legen. Zudem ist die schon seit Jahren von der SVP geforderte über das ZEB hinausgehende Gesamtschau über die Kosten der Infrastrukturprojekte im öffentlichen Verkehr zwingend notwendig.** Teil der Transparenz muss die Veröffentlichung der Fondssimulation (Zahlenmaterial!) durch das BAV sein. Herr und Frau Schweizer haben ein Recht darauf zu erfahren, was die FinöV-Projekte kosten! Ein weiterführen der bestehenden Salamtaktik toleriert die SVP nicht.

### 8.3 Unabhängige externe Berichterstattung

Die ausufernden Kosten, die Unfähigkeit der Bahnen die ihnen gewährten Darlehen zurückzuzahlen sowie die Probleme an den Zubringerstrecken zur Schweizer Grenze erhöhen die Notwendigkeit einer unabhängigen externen Berichterstattung. Die SVP fordert die Erstellung von unabhängigen externen Berichten über:

- **Über die mutmasslichen Endkosten der FinöV-Projekte**
- **Über die Schweizer Position in der europäischen Verkehrspolitik**
- **Über die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen nach Inbetriebnahme der NEAT**
- **Über die Betriebskosten der NEAT**

### 8.4 Neue Volksabstimmung

Da von der ursprünglichen FinöV-Vorlage praktisch sämtliche Annahmen und Versprechungen nicht eingehalten wurden, ist es aus demokratischen Gründen nicht mehr haltbar, riesige Finanzierungslücken für die kommenden Generationen aufzureissen, ohne dies erneut der Bevölkerung zur Abstimmung vorzulegen. Das Volk soll nicht länger mit Buchhaltungstricks über den Tisch gezogen werden, sondern in Kenntnis der tatsächlichen Endkosten einen neuen Entscheid fällen können.

## 8.5 Verbesserung der parlamentarischen Aufsicht

Die bestehende Aufsicht des Parlaments ist nur unbefriedigend geregelt. Die NEAT-Aufsichtsdelegation, welche aus je zwei Mitgliedern der Finanz-, der Verkehrs- und der Geschäftsprüfungskommission beider Räte zusammengesetzt ist, verfügt über praktisch keine Kompetenzen. Aufgrund der Tatsache, dass sich Delegationsmitglieder im Parlament und den Medien laufend überrascht über neue Vorkommnisse bei den Eisenbahngrossprojekten zeigen, muss gefolgert werden, dass auch die NEAT-Aufsichtsdelegation ungenügend informiert wird. **Die SVP fordert daher, dass anstelle der NEAT-Aufsichtsdelegation eine parlamentarische Spezialkommission mit sämtlichen Kompetenzen eingesetzt wird, um die Führung der Eisenbahngrossprojekte zu überwachen und bei Bedarf korrigierend einzugreifen. Ausserdem soll diese Kommission die Verantwortlichkeiten über vergangene Versäumnisse abklären.**

## 8.6 Verantwortlichkeiten festlegen und Handeln

Offensichtlich sind die Alp Transit AG, die SBB, das zuständige BAV sowie vor allem das UVEK inklusive seinem Vorsteher mit der Führung und dem Handling von Projekten in dieser Grössenordnung überfordert. Ebenfalls klappt die Abstimmung zwischen den beteiligten Parteien nicht. Die Schnittstellen sind nicht sauber definiert. Und der Eindruck, dass die Kosten nicht im Griff sind, konnte noch nie entkräftet werden. Wieso sonst, wird die Öffentlichkeit nur häppchenweise und nur über das informiert, was über sonstige Wege bereits bewiesen und belegt werden kann? Der Departementsvorsteher des UVEK hat dafür zu sorgen, dass die Schnittstellen und Verantwortlichkeiten zwischen Departement, BAV, ATG, SBB usw. klar geregelt sind. Die zahlreichen offenen technischen Fragen müssen gelöst werden. Dafür ist eine klare Führung und Einflussnahme des Departmentchefs notwendig. Aussitzen und abwarten genügt nicht.

## 8.7 Einbezug der EU in die Finanzierung

Bei den FinöV-Projekten handelt es sich um Projekte von gesamteuropäischer Bedeutung. Zweifelsohne haben gerade unsere Nachbarländer wie Deutschland und in noch stärkerem Ausmass Italien einen erheblichen Nutzen an der NEAT. Was bezahlt die EU an die Erstellung der NEAT? Wurden seitens der Schweizer Regierung Bestrebungen unternommen, um die EU an den Kosten zu beteiligen? Wie sehen die Verhandlungen aus? **Die SVP verlangt, dass sich die EU an den Kosten der Eisenbahngrossprojekte beteiligt. Der Bundesrat soll diesbezügliche bilaterale Verhandlungen aufnehmen.**