

Kommentar: Wers glaubt, zahlt | Die Weltwoche, Ausgabe 04/2014 | Freitag, 24. Januar 2014

DIE WELTWOCHEN

Kommentar

Wer's glaubt, zahlt

Grossprojekte von Bahn 2000 bis Neat ratterten ins finanzielle und konzeptionelle Debakel. Jetzt rollt Fabi an.

Von Urs Paul Engeler



Urs Paul Engeler

1987 hiess das Volk in einer Referendumsabstimmung das Konzept Bahn 2000 gut: 57 Prozent Ja. Realisiert wurde dieser Beschluss bis auf den heutigen Tag nicht. 1992 hiess das Volk in einer Referendumsabstimmung den Bau einer schweizerischen Alpentransversale (Neat) gut: 62 Prozent Ja. Realisiert wurde dieser Beschluss bis auf den heutigen Tag nicht.

Die Geschichte der schweizerischen Bahn-Grossprojekte ist eine einzige lange Kette von Fehlplanungen, falschen Versprechungen, Mehrkosten und dreisten Irreführungen. Das den Stimmbürgern vorgelegte Programm einer Bahn 2000 war im Wesentlichen der Bau von vier Neubaustrecken: zwischen Lausanne und Bern, zwischen Bern und Olten, zwischen Basel

und Olten und auch zwischen Zürich und Winterthur (Brüttener-Tunnel). Dieses Kleeblatt kostete insgesamt genau 5,4 Milliarden Franken, hatte der damalige Verkehrsminister Leon Schlumpf den Leuten versichert, und es werde, hatte er überdies beteuert, dank Mehrverkehr selbsttragend sein.

Doch bereits zwei Jahre später, im August 1989, hat die SBB-Spitze in einem vertraulichen Bericht, den die *Weltwoche* publik machte, zugeben müssen, dass die Planungskosten bei 7,5 Milliarden Franken angelangt seien. Diese Summe stieg, bevor der erste Meter Neugeleise verlegt worden war, Jahr für Jahr um Milliarden an und erreichte ums Jahr 1993 schliesslich den atemberaubenden Stand von gut 16 Milliarden. Das entsprach dem dreifachen Betrag, den Leon Schlumpf vor der Abstimmung als oberste Limite verkündet hatte.

In Betrieb ging die Rumpfversion

Damit war der Punkt erreicht, an dem Adolf Ogi die Notbremse zog. Er setzte eine Expertengruppe ein und befahl ihr, ohne die getäuschten Stimmbürger nochmals zu befragen, das Konzept zurückzufahren, und zwar auf den Kostenrahmen von maximal 7,4 Milliarden Franken. Gebaut wurde in der Folge die neue Linie Bern–Olten; nur teilweise realisiert wurde die Verbindung zwischen Basel und Olten (Adlertunnel); fast ganz gestrichen wurden die Ausbauten zwischen Lausanne und Bern; und gar nicht angebohrt wurde der Brüttener-Tunnel. In Betrieb ging die Rumpfversion der schlumpfschen Megapläne dann nicht im Jahr 2000, wie der Name verhiess, sondern erst 2004.

Das den Stimmbürgern vorgelegte Neat-Programm war im Wesentlichen ein doppelspuriger Gotthard-Basistunnel, ein doppelspuriger Lötschberg-Basistunnel, der direkte Anschluss der Ostschweiz via Zimmerberg- und Hirzeltunnel sowie zahlreiche regionale und lokale Ausbauten entlang der Nord-Süd-Achse. Die neue Untertunnelung der Schweiz kostete nur 14 Milliarden Franken, versicherte der damalige Verkehrsminister Adolf Ogi den Leuten, sie werde dank Mehrverkehr selbsttragend sein. Eine zweckdienliche Studie des St. Galler Professors Franz Jaeger stützte den politischen Wunsch, dass der Betrieb die Darlehen rasch wieder einspielen werde.

Doch schon 1995 rechneten die Finanzspezialisten der Beratungsfirma Coopers & Lybrand dem alarmierten Parlament und dem falsch informierten Volk vor, dass die alpinen Monsterbauten

in Wirklichkeit gegen 30 Milliarden kosten und in den ersten Jahrzehnten des Betriebs mitsamt Verzinsung der Darlehen unglaubliche 300 Milliarden Franken verschlingen werden. Das Nachrichtenmagazin Facts zeigte gleichzeitig auf, dass das Verkehrsdepartement im Vorfeld des Urnengangs die Zahlen über Kosten und erwartete Erträge systematisch geschönt und warnende Analysen verschiedener Ökonomen in den Schubladen hatte verschwinden lassen.

Diesmal zog das Parlament die Notbremse; Wolkenschieber Ogi musste gar sein Departement abgeben. Am Gotthard wird noch gebaut; der Lötschberg wurde auf eine Röhre redimensioniert; der Anschluss der Ostschweiz wurde ebenso aus dem Programm entfernt wie zahlreiche Unterprojekte. Diese Schrumpfvvariante der ogischen Ideen wird immer noch gut 24 Milliarden Franken aufbrauchen. Die Reduktion des Bahnwahns auf das einigermaßen Sinnvolle war jedoch nur der kleinere Teil der völligen Konzeptänderung.

Reale Dauerlast

Geradezu ins Gegenteil verkehrt wurde die Finanzierung. Sprach Ogi 1992 noch von einer rentablen Investition, ja von einem lohnenden Geschäft mit Europa, so mussten die beiden Tunnel in mehreren politischen Schritten von einer vermeintlich attraktiven Geldanlage zu einer realen Dauerlast für die helvetischen Steuerzahler umgewandelt werden. Derzeit trägt der Schwerverkehr via Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) 55 Prozent der Kosten; die Erhöhung der Mehrwertsteuer steuert 20 Prozent bei; 10 Prozent zahlen die Autofahrer aus der Benzinzollkasse. 15 Prozent werden über Darlehen eingebracht. Sobald die Züge durch den Gotthard rollen, wird auch der Betrieb des Doppellochsystems subventioniert werden müssen.

Am 9. Februar stimmt das Volk über das dritte kolossale Bahnprojekt ab. Für «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (Fabi) an allen Ecken und Enden des Landes sollen wiederum 6,4 Milliarden Franken bereitgestellt werden. Fortsetzung folgt, falls das Volk abermals ja sagt.

Mehr zum Thema: Seite 28 bis 31

Kommentare

[+ Kommentar schreiben](#)

Albert Zimmermann

23.01.14 | 11:22 Uhr

Wie üblich stimmt der grosse Teil von Zimmermann's Text...aber den wichtigsten Faktor lässt er weg, den Anti-SVP-Reflex.

Prawda-mässig sortieren diese Guten/Linken Blog-Beiträge.

Linke Neider können nun extremsten Mist in ihren abgeschotteten Mainstream-Blöggli-Biotopen rumsabbern, sind plötzlich DIE Wirtschaftsexperten, andere Meinungen sind so selten wie ehrliche Bundesrätinnen.

Da zudem der Notnagel Ecopop winkt, geniessen es Gute und Linke, der SVP eins ans Bein zu pinkeln.

"Argumente" wie Frey verkauft Autos an Ausländer tauchen auf. Beim Gegenteil würde derselbe auch aufjaulen..aber...