

Presse-Vernissage an der Swissbau 93, Halle 107, am 2. Februar 1993 in Basel:  
**Eröffnung der Sonderschau "Alptransit - Bauen für Europa"**

---

## **Verkehrsinfrastrukturen und Bundesfinanzen**

**Referat von Erwin Grimm,  
Präsident Schweizerische Bauwirtschaftskonferenz**

### **Es gilt das gesprochene Wort!**

---

In unserem Land stehen einmalig grosse Verkehrsbauten vor der Realisierung. Für die Bahn 2000 sind einige Objekte bereits in Ausführung, das Alptransitprojekt steht voll in der Planungsphase, und die Bauarbeiten sollen 1996 in Angriff genommen werden. Parallel dazu ist das Nationalstrassennetz zu vollenden. Mehr als 300 km der geplanten Netzlänge fehlen noch und sollen bis ins erste Jahrzehnt nach der Jahrtausendwende in Betrieb kommen.

Die dafür erforderlichen finanziellen Mittel sind gewaltig. Zur Zeit ist noch wenig transparent, wie das viele Geld zu beschaffen ist. Kommt dazu, dass auf Bund und Kantonen, aber auch auf den Großstädten, Schuldenberge lasten, die bei einigen Politiker eine wahre Sparwut ausgelöst hat. Darf man in einer solchen Finanzlandschaft noch den Glauben haben es werde alles so gebaut, wie es geplant ist? Oder kommt es ganz anders als man denkt? Sind die öffentlichen Hände bankrott oder nur temporär illiquid? Fragen, die uns Bauleute beschäftigen, weil davon nicht nur der Aufschwung in der Baubranche, sondern auch die Gesamtentwicklung der Schweizer Wirtschaft abhängen.

Distanziert man sich etwas von der "Finanz-Tagesschau" und versucht man die finanzielle Situation hierzulande in grösseren Zusammenhängen zu sehen und stellt mit anderen Staaten Europas Vergleiche an - so etwa die Gesamtverschuldung der öffentlichen Haushalte des Landes in Relation zum Bruttosozialprodukt, - dann erweist sich das Gemeinwesen Schweiz in keiner Weise als insolvent. Unser potentielles Eigenkapital ist gross genug, um vor der finanziellen Herausforderung

durch die anstehenden Verkehrsprojekte zu bestehen. Vorausgesetzt wir sind von deren Notwendigkeit weiterhin überzeugt und sofern wir uns in der Frage wie die Gelder zu beschaffen sind politisch nicht völlig zerstreiten.

Im Vordergrund dieser Frage steht die Reform der Bundesfinanzordnung, so der Übergang zu einer Mehrwertsteuer unter Einbezug der Dienstleistungen, die Art und Weise der Treibstoffbelastung und deren Verwendung auch für den öffentlichen Verkehr, und nicht zuletzt das verantwortbare Mass an aufzunehmendem Fremdkapital mit dem sich die Staatsschulden vergrössern. Für die Bauwirtschaft steht viel auf dem Spiel. Dabei sind die Gefahren einer Null-Lösung nicht zu übersehen, wenn auf dem politischen Parkett nicht mit der nötigen Sorgfalt operiert wird. Die Investitionen in die Verkehrsträger der Zukunft sind für die Schweiz von lebenswichtiger Bedeutung. Unsere Situation in Europa verlangt den Ausbau der Strassen und Schienenwege aus eigener Kraft und in einer Weise, dass das Verkehrsvolumen auch im nächsten Jahrhundert zu bewältigen ist.

Im Juni 1988 haben Bundesrat und Parlament dem Volk einen Verfassungsartikel über die Koordination der Verkehrspolitik zur Annahme vorgelegt. Es ging damals um die Koordination des Schienen- und Strassenverkehrs, im besonderen um deren Finanzierung. Die Vorlage wurde deutlich abgelehnt wohl darum, weil man in der heiklen Frage der Verwendung von Treibstoffabgaben dem Bund zuviel an Kompetenzen übertragen wollte. Am kommenden 7. März stimmen wir über die Erhöhung des Treibstoffgrundzolles um 20 Rp./l ab. Die Gegner kritisieren, dass auch hier nur die Hälfte dieser Erhöhung zweckgebunden dem Strassenverkehr zufliesst. Die andere Hälfte geht in die allgemeine Bundeskasse. Ich finde solches ist in Kauf zu nehmen, vor allem darum, weil für die Investitionen im Schienenverkehr auf den Nord-Süd-Achsen vom Bund enorme finanzielle Leistungen aufzubringen sind. Auch für den Strassenbenützer ergeben sich daraus direkte Vorteile, indem jede Verlagerung im Schwerverkehr, von der Strasse zur Schiene, dem Automobilisten eine freiere Fahrt ermöglicht und weniger Stau bringt. Ich hoffe sehr, dass diese Einsicht seit 1988 reifer geworden ist, dass die verschiedenen Verkehrsträger nicht als Gegensätze sondern als Ergänzung verstanden werden und dass Koordination im Verkehrsbereich nicht noch länger ein Fremdwort bleibt. Die Abstimmung am 7. März wäre eine erste Gelegenheit in diesem Sinne zu wir-

ken. Stimmen wir der Erhöhung des Treibstoffzolles zu und tun einen Schritt in die richtige Richtung.

Eine weitere finanzpolitische Notwendigkeit zur Realisierung der kommenden Infrastrukturprojekte ist die Reform der Bundessteuer. Die bisherige Warenumsatzsteuer wäre durch eine Mehrwertsteuer zu ersetzen unter Einbezug der Dienstleistungen. Damit würde die "Taxe occulte" eliminiert und die Exportbehinderung wegfallen. Dieser Wechsel, soll er nicht ein viertes mal in einer Volksabstimmung scheitern, muss politisch mit grösster Vor- und Umsicht angegangen werden. Wenn mit dem - vermutlich in weiten Kreisen akzeptierten Systemwechsel - wiederum ein finanzpolitisches Multipack mit neuen konsumorientierten Bundesausgaben aus dem Sozialbereich (z.B. AHV) zusammengeschnürt wird, dann könnte auch der vierte Anlauf zur Modernisierung der Verbrauchssteuern in die Binsen gehen. Man sollte aus der Vergangenheit lernen und in einer so heiklen Situation den grössten gemeinsamen Nenner dort suchen, wo er zu finden wäre, nämlich in einer Abstimmung allein über den Systemwechsel, d.h. ohne gleichzeitiges Anheben von Prozentsätzen. Sonst kumulieren sich die Gegner und die Vorlage ist gefährdet.

Auch die Bauwirtschaft müsste hier ihren Obolus beisteuern, indem sie auf den bisherigen Sondersatz verzichtet. Zusammen mit der Neubelastung der Dienstleistungen (Planung) ergeben sich allein aus dem Baubereich zusätzliche Erträge aus dem Systemwechsel von 500 bis 700 Millionen Franken. Auch auf dem bis vor kurzem von uns propagierten Sondersatz für den Wohnungsbau müsste zu Gunsten der nationalen Konsensfindung verzichtet werden. Eine Gegenleistung sehen wir im Investitionsbonus, wie er vom Bundesrat an die nationalrätliche Kommission eingespielen wurde. Mit diesem Instrument das sich vor allem an die Gemeinden richtet, könnte das weitere Absinken der Baunachfrage entschärft und damit das Ansteigen der Arbeitslosenzahlen im Baugewerbe gedämpft werden.

Ich komme nochmals auf den seinerzeit bachab geschickten Verfassungsartikel über die "koordinierte Verkehrspolitik" zurück. Man sprach damals etwas bösartig von der verkehrten Koordinationspolitik und hatte so einen griffigen Slogan im Abstimmungskampf; offenbar verfehlte er seine Wirkung nicht. Heute, fünf Jahre später, ist die politische Optik zum Glück etwas weitwinkliger geworden. Die

Europadebatten führten zu einer grossräumigeren Betrachtungsweise der Verkehrsfragen. Die NEAT-Abstimmung hat es gezeigt: das Schweizervolk will verkehrsmässig in Europa integriert sein und ist bereit, dafür grosse und teure Vorleistungen zu erbringen. Die Sonderschau zum Alptransit hier an der Swissbau 93 zeigt dies eindrücklich. Der Wille ist vorhanden, jetzt geht es um die Transformation von politischer Software in bauliche Hardware. Wichtige Investitionen, die für das langfristige Gedeihen eines Systems - ob Staat, Unternehmung oder Verband - lebensnotwendig sind, dürfen nicht allein aus der Sicht momentaner finanzieller Engpässe beurteilt und abhängig gemacht werden. So oder so, das Geld für Investitionen im öffentlichen und im privaten Verkehr soll je länger je mehr koordiniert ausgegeben werden. Verkehrsegoismus muss hüben und drüben abgebaut werden und die Aktivitäten sind auf ein Ziel auszurichten, das den gemeinsamen Wohlstand fördert und das Kosten-/Nutzenverhältnis bezüglich Finanzen, Verkehrskomfort, Umweltbelastung und Wirtschaftlichkeit verbessert.

Ich hoffe, die Sonderschau in dieser Halle über das Alptransitprojekt möge dazu beitragen dieser Denkweise zum Durchbruch zu verhelfen, und dass sich geistig zubetonierte Bastionen abbauen lassen.

Basel, 2. Februar 1993