



Max Friedli, Direktor des Bundesamts für Verkehr (links), schlägt vor, die Mehrwertsteuer zu erhöhen. Mit den Einnahmen sollen die zurückgestellten Bahnprojekte wie der Ligerztunnel finanziert werden. Nicht nur Ligerz' Gemeindepräsident Uli Berger wartet seit Jahren auf den Tunnel.
Bilder: Sandra Dominika Sutter/a/Adrian Streun

Ligerztunnel: Finanzierung ist umstritten

Das Lobbyieren für den Ligerztunnel zeigt Wirkung: **Max Friedli**, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, denkt bereits laut über die Finanzierung nach. Er fordert ein zusätzliches Mehrwertsteuer-Promille.

RICARDO TARLI

Drei Milliarden Franken. Soviel fehlt dem Bund, um die zurückgestellten Bahnprojekte finanzieren zu können. Der Bundesrat lehnte es deshalb letztes Jahr ab, zusätzliche Projekte wie den Ligerztunnel ins Kernangebot der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) aufzunehmen (das BT berichtete). Doch Politiker aus der Region machen weiter Druck, um dem Tunnel eines Tages zum Durchbruch zu verhelfen. Sie hoffen, dass das Bundesparlament den Entscheid des Bundesrates korrigieren wird, damit der Ligerztunnel doch noch ins ZEB aufgenommen wird.

Offenbar zahlt sich die Lobbyarbeit aus. Es ist nicht auszuschliessen, dass das Parlament die 5,2 Milliarden schwere Vorlage mit zusätzlichen Projekten ergänzen wird. Der Ständerat wird voraussichtlich im Sommer als erste Kammer das Geschäft beraten. «Es wird von verschiedener Seite innerhalb und ausserhalb des Parlaments versucht, zusätzliche Projekte beschliessen zu lassen», sagt Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr. Die Seeländer sind nämlich nicht die einzigen, die mit der ZEB-Vorlage des Bundesrates unzufrieden sind. So hat der Bundesrat auch das dritte Gleis zwischen Genf und Lausanne auf die lange Bank geschoben. Nun versuchen Berner Politiker zusammen mit Westschweizer Kollegen gemeinsam ihre Forderung in Bern durchzubringen (siehe Infobox).

Max Friedli warnt jedoch vor einer Aufstockung. Das sei nur möglich, wenn das Parlament zusätzliche Gelder bewillige. Sonst befürchte er einen «Kollaps» des Finöv-Fonds (Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs). Aus diesem Topf

Tunnel-Komitee

Mitglieder des Co-Präsidiiums:

- Didier Burkhalter, Ständerat (FDP, NE)
- Kurt Fluri, Nationalrat (FDP, SO)
- Ursula Haller, Nationalrätin (SVP, BE)
- Norbert Hochreutener, Nationalrat (CVP, BE)
- **Peter Moser**, Grossrat (FDP, Biel)
- **Beatrice Simon**, Grossrätin (SVP, Seedorf)
- **Hans Stöckli**, Nationalrat (SP, BE)
- Franziska Teuscher, Nationalrätin (Grüne, BE) (tar)

LINK: www.ligerztunnel.ch

fliessen nicht nur das Geld für die grossen ZEB-Bahnprojekte, sondern auch für die Neat. Doch weil diese viel mehr kostet als geplant, bleibt weniger Geld für die übrigen Bahnprojekte übrig. Der 31,5 Milliarden Franken grosse Fonds wird mit der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

(LSVA), der Mehrwertsteuer und der Mineralölsteuer gespiesen.

Tunnel auf Pump?

Angesichts des Widerstandes aus den Regionen macht sich Max Friedli bereits jetzt Gedanken zur Finanzierung der zurückgestellten Projekte, also auch zum Ligerztunnel. Er schlägt vor, die Mehrwertsteuer um ein Promille zu erhöhen, befristet auf zehn Jahre. Dies ergäbe pro Jahr zusätzliche Einnahmen von knapp 300 Millionen Franken. Nach zehn Jahre kämen so gegen drei Milliarden Franken zusammen. Aber auch die CO₂-Abgabe oder die Erhöhung der Mineralölsteuer kommen für ihn in Frage. Eine Erhöhung der Mehrwertsteuer müsste das Parlament beschliessen. Friedli: «Wenn das Parlament die Vorlage aufstockt, muss es auch für das nötige Geld sorgen.»

Die Reaktionen von Seeländer Politikern fallen unterschiedlich aus. «Es ist verfrüht, über die Finanzierung zu sprechen», sagt FDP-Grossrat Peter Moser. Statt die Konsumsteuer zu erhöhen, schlägt er indes vor, Schulden zu

machen. «Schliesslich profitieren auch spätere Generationen davon.» Eine höhere Konsumsteuer sei überdies schlecht für die Wirtschaft.

SVP-Grossrat Heinz Siegenthaler sieht es etwas anders. «Das ist eine sinnvolle Idee. Es ist unrealistisch, den Tunnel zu fordern, ohne an die Finanzierung zu denken.» Als bürgerlicher Politiker habe er zwar «keine Freude» an höheren Steuern, aber es brauche das zusätzliche Geld. «Man muss aber vorher klar festlegen, für welche Projekte das Geld verwendet werden soll.»

Der Bundesrat hat angekündigt, eine weitere Vorlage auszuarbeiten, um die zurückgestellten Projekte zu bauen (ZEB 2). Bei genügend grossem Druck ist es möglich, dass der Bundesrat in zwei Jahren eine entsprechende Botschaft verabschiedet. Inklusive Ligerztunnel.



BROSCHÜRE. Die Argumente des Unterstützungskomitees für den Ligerztunnel.