

# Neat-Zubringer: Das Geld fehlt

**Infrastruktur** Bund investiert Milliarden – und vernachlässigt Neat-Korridor-Kantone sträflich



MATHIAS KÜNG

Ein leistungsfähiges und sorgfältig unterhaltenes Verkehrsnetz gehört zu den wichtigsten Standortvorteilen eines Landes. Das ist nicht erst in Zeiten der Globalisierung so. Die Schweiz darf sich rühmen, über ein qualitativ hochstehendes Verkehrsnetz zu verfügen. Allerdings stösst das Autobahnssystem schon vor seiner Fertigstellung auf immer mehr Teilstrecken an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Und die Städte stöhnen unter der Verkehrsbelastung. Diese wohl drängendsten Verkehrsprobleme werden über den mit 20,8 Milliarden Franken dotierten Infrastrukturfonds angegangen. Davon sind 6 Milliarden für den Agglomerationsverkehr reserviert. Die Städte klagen gleichwohl. Denn in der Pipeline haben sie Projekte für weit über 20 Milliarden Franken. Ähnlich tönt es beim Schienenverkehr. Zwar hat das Parlament einen mit 30,5 Milliarden Franken dotierten Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) alimentiert. Doch dieser droht von der Neat buchstäblich «leergefressen» zu werden. Zunehmend an den Rand gedrückt wird die zweite Etappe Bahn 2000, neu «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) genannt. Dafür bleiben mickrige 5 Milliarden. Ihnen stehen oft wohlbegründete Ausbauwünsche (Beispiel Wissenbergtunnel oder Knoten Basel) von über 20 Milliarden gegenüber. Verständlich also, dass sich die Nordwestschweizer Kantone wie Löwen für zentrale Projekte wehren, die bei «ZEB» unter die Räder zu geraten drohen. Insbesondere den Neat-

Korridor-Kantonen drohen mit Blick auf die Verkehrszunahmeprognosen dereinst eigentliche Schienen-Verkehrskollapse. Es fällt schwer einzugestehen, dass die gigantischen Mittel zu knapp dimensioniert sind. Doch für die dringend nötigen Neat-Zubringerlinien ab Basel durch den Aargau in die Inner-schweiz und im Süden ab Lugano fehlt schlicht das Geld. Dies ist eine Folge der vom damaligen Verkehrsminister Adolf Ogi durchgezwängten Lösung mit zwei Neat-Ästen. Damals strich man Zufahrten, um die Neat bezahlbar zu machen. Jetzt holt uns die Geschichte ein. Doch alles Jammern hilft nichts: Mittelfristig müssen mehrere zusätzliche Milliarden her. Etwa in einem FinöV-II-Fonds, wie von Bundesamtsdirektor Friedli vorgeschlagen. Dabei kann es allerdings nur um die Übernahme von Neat-Folgekosten gehen und nicht um die Finanzierung weiterer Ausbauwünsche. Bei aller Sympathie für eine immer bessere Verkehrsinfrastruktur darf nicht vergessen werden, dass auch deren Betrieb, Unterhalt und Erneuerung immer mehr Geld kosten. Falsch wäre es, dafür höhere Steuern oder Abgaben zu erheben. Die SP-Idee, Teile einer (noch nicht beschlossenen) CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffe für Bahnprojekte einzusetzen, ist nicht mehrheitsfähig. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe ist klar als an die Bevölkerung zurück-zuerstattende Lenkungsabgabe konzipiert worden – und nicht als neue Steuer. In Betracht kommen könnten dafür wie beim heutigen FinöV-Fonds Teile der LSVA, der Mineralölsteuer und ein Promille der Mehrwertsteuer. mathias.kueng@azag.ch

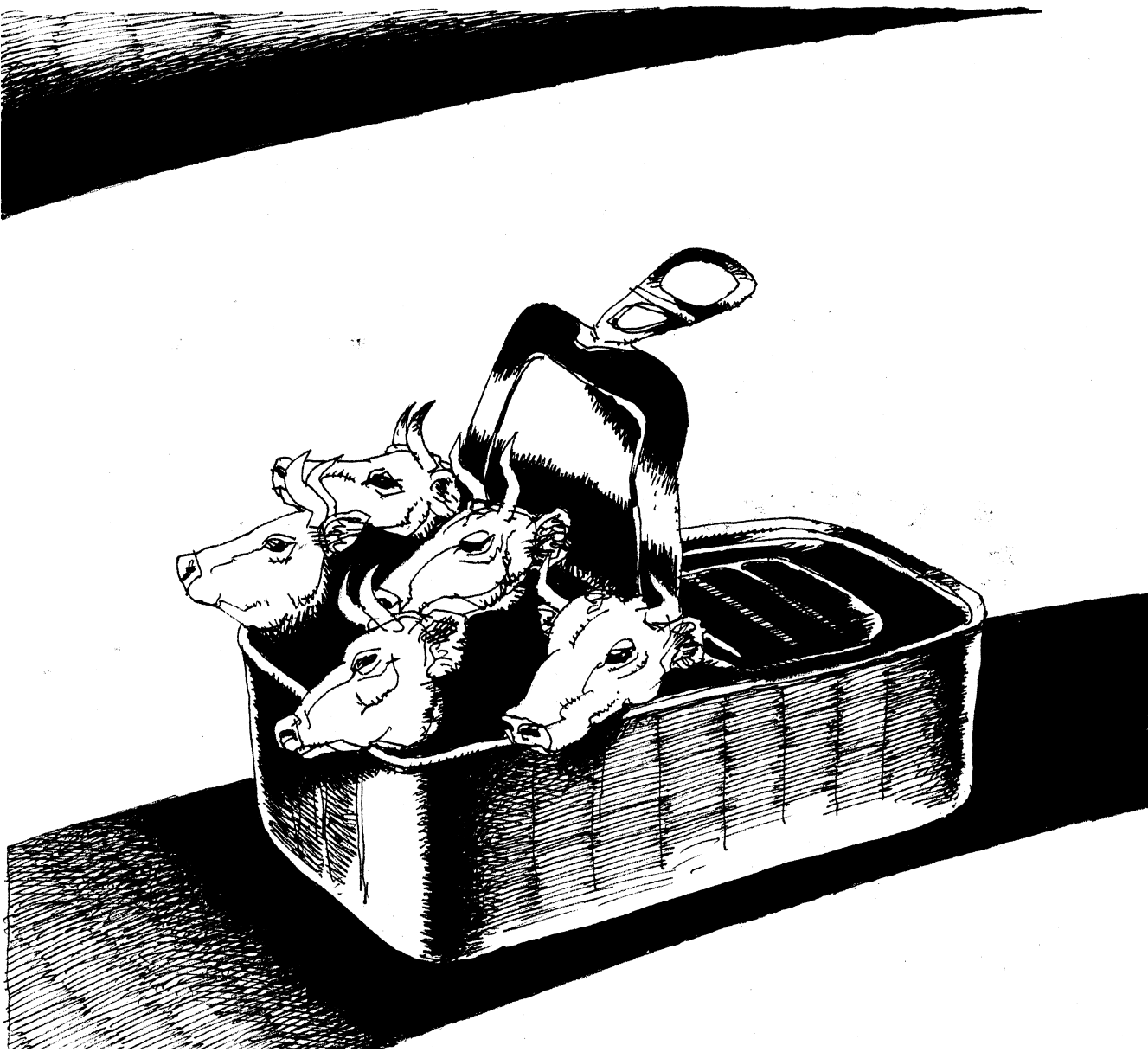
# Dissident, aber kein Demokrat

**Solschenizyn** Dass er von Putin den russischen Staatspreis bekommt, ist gar nicht so zynisch



CHRISTOPH BOPP

Dass Staaten ihre schärfsten Kritiker auch noch mit Preisen bedenken, ist für uns nichts Aussergewöhnliches. Die Staatsdiener schmücken sich gerne mit der Freiheit der Kunst. Den Geehrten begegnen sie mit Gönnermiene. Solche Gefühle werden auch in Putins Staat aufwallen, wenn Alexander Solschenizyn der Preis übergeben wird – sofern er gesundheitlich imstande ist, ihn abzuholen. Nun liegt aber der Fall etwas verzwickter. Alexander Solschenizyn war ohne Zweifel ein mutiger Mann, der es wagte, der Staatsmacht auch dann die Stirn zu bieten, als sie noch mächtig war. Das kann ihm niemand nehmen, auch seine Jahre in den Straflagern bis 1953 nicht. Seine Anprangerung des stalinistischen Lagerterrors erschütterte das Sowjetsystem in seinen Grundfesten. Solschenizyn war ein Dissident – aber nicht unbedingt unser. Die Demokratie sei für Russland nicht geeignet, von den Menschenrechten hielt er nichts. Sein Idealbild war ein vielleicht paternalistisches, sicher aber autoritäres Regime. So gesehen sass er mit den intelligenteren Mächtigen, die eingesehen hatten, dass der Stalin-Terror kontraproduktiv war, ein bisschen im selben Boot. Das erklärt vielleicht auch, warum ihn der KGB vor der Veröffentlichung des «Archipel Gulag» 1974 zwar bespitzelte und schikanierte, aber sonst in Ruhe liess. Andere Dissidenten sassen in Gefängnissen, Irrenanstalten oder in der Verbannung. Juri Andropow und Alexander Solschenizyn träumten in weiten Zügen den gleichen russischen Traum wie später Wladimir Putin auch. 1994 kehrte der Nobelpreisträger als Sieger über den Kommunismus nach Russland zurück. Nur den Status des moralischen Helden wie Vaclav Havel wollte man ihm nicht zuerkennen. Besser so. christoph.bopp@azag.ch



CLAUS KNEZY

# Schlachttiere: Keine Ware

**Gastautorin** EU-Richtlinien dürfen in der Schweiz nicht Fuss fassen



DORIS FIALA

Die strengen Vorschriften des Schweizer Tierschutzgesetzes für Schlachttiertransporte behindern das Transportbegehren der

EU durch die Schweiz. Der Druck auf die Schweiz, ihre Strassen auch für EU-Transporte zu öffnen, nimmt entsprechend zu. Genau diese Zulassung muss aber mit wirkungsvollen Massnahmen verhindert werden. Denn solche Transporte sind nicht nur tierrechtlich bedenklich, sondern auch wirtschaftlich unsinnig. Sie könnten zudem ganz vermieden werden, wenn Nutztiere da geschlachtet werden, wo sie auch gehalten wurden. Ein sinnloses tierisches Leiden für Fleischgenuss entfiele damit.

Schlachttiere sind keine Ware. Diesem Grundsatz trägt die schweizerische Tierschutzgesetzgebung Rechnung, die 2005 in Kraft getreten ist. Sie gibt uns das notwendige Instrumentarium zur Verbesserung der Transportbedingungen in die Hand. Die Parameter für Schlachttiertransporte sind entsprechend tierverträglich definiert: So ist die maximal erlaubte Transportzeit beschränkt und für Tiertransporteure werden obligatorische Tierschutz-Ausbildungen verlangt. In der Schweiz dürfen Tiertransporte im Schnitt nicht länger als 6 Stunden dauern, die Transportstrecken betragen im Schnitt 50 bis 150 Kilometer. Ein solcher Transport von kurzer Zeitdauer, mit ruhigem und stressfreiem Ein- und Ausladen, konformen Fahrzeugen und einer angemessenen und schonenden Fahrweise kann von den Nutztieren gut verkraftet werden. Mit dieser vorgeschriebenen Transportweise wird dem Nutztier als Lebewesen Rechnung getragen, das trotz jahrhundertelanger Domestikation noch immer an das Verhalten in freier Wildbahn gewöhnt ist.

Ganz anders präsentiert sich die Sachlage im EU-Raum. Extrem lange Tiertrans-

porte sind zulässig. Eine gesetzlich beschränkte Transportzeit gibt es in der EU-Verordnung über Tiertransporte aus dem Jahr 2007 nicht. Vielmehr werden Zeitlimiten als Hindernis für den freien Warenverkehr im europäischen Wirtschaftsraum taxiert.

Jährlich werden in der EU 360 Millionen Rinder, Schweine und Schafe sowie 5 Milliarden Hühner geschlachtet. Pro Arbeitstag sind auf Europas Strassen 26 Millionen Schlachttiere unterwegs. Bei 75 Prozent davon handelt es sich um länger dauernde Ferntransporte, die auch durch die Grossräumigkeit der Europäischen Union bedingt sind. Schätzungsweise 30 Millionen Rinder, Schweine und Schafe werden jährlich über Distanzen von 1500 bis 2500 Kilometern verschoben, so beispielsweise Schafe von Holland nach Griechenland (40 bis 70 Stunden), Kälber von Deutschland nach Sardinien (46 Stunden) oder Pferde von Polen nach Italien (2000 Kilometer). Durch die EU-Osterweiterung

**Pro Tag sind auf Europas Strassen 26 Millionen Schlachttiere unterwegs.** Bei 75 Prozent handelt es sich um Fahrten über sehr grosse Distanzen

ist davon auszugehen, dass sich diese Transportstrecken nochmals verlängern werden.

Auch bezüglich der Vorschriften zu Platzverhältnissen sind Nutztiere im EU-Raum schlecht gestellt. Je länger die Transporte, umso stärker steigt die Verletzungsgefahr, wenn sich zu viele Tiere auf engem Raum drängen und gegenseitig behindern. Drei- und vierstöckige Fahrzeuge, wie sie in der EU in Gebrauch sind, lassen punkto Luftqualität und Temperaturen zu wünschen übrig. Entsprechend liegt die Mortalität bei Schlachttiertransporten im EU-Raum bei 0,5 bis 1 Prozent, was hochgerechnet jährlich 2 Millionen Todesfälle ergibt! Die Verhältnisse in der Schweiz sehen ganz anders aus: Hier geht man zum Beispiel davon aus, dass weniger als 1 Promille der Schweine auf dem Transport verendet.

Ferntransporte von Tieren sind aber nicht nur, wie aus diesen Zahlen ersichtlich wird, schädlich, qualvoll und aus tierschützerischen Motiven abzulehnen. Durch verlade- und transportbedingte Verletzungen, Erkrankungen und Fleischqualitätsmangel entstehen auch wirtschaftliche Schäden von schätzungsweise 2 Milliarden Franken jährlich. Es ist erwiesen, dass auch die Verbreitung von Tierkrankheiten und Seuchen aus überlanger Transportpraxis resultieren.

Der Druck auf die Schweiz wächst, Tiertransporte nach EU-Bestimmungen auch auf Schweizer Strassen zuzulassen. In Verhandlungen mit der EU setzt der Bundesrat die Prioritäten klar in den Bereichen des internationalen Finanzplatzes, im Pharma- oder Steuerbereich. Die Gefahr, dass bei einer Güterabwägung die Thematik Tierschutz für andere Interessen geopfert wird, ist realistisch.

Doch genau dies muss verhindert werden. Denn mit der Zulassung von EU-konformen Tiertransporten auf Schweizer Strassen würde sich die Schweiz an der täglichen Tierquälerei auf Europas Strassen beteiligen. Der Druck der inländischen Branche in Richtung Lockerung der strengen Auflagen des Schweizer Tierschutzgesetzes würde steigen. Ob der jetzt relativ gute Schutz von Tieren bei Schweizer Transporten dann noch Bestand hätte, ist fraglich.

Daher sind wirkungsvolle Lösungen und Aktivitäten gefragt, mit denen die Schweiz dem Druck der EU begegnen kann.

**Doris Fiala** Präsidentin der FDP des Kantons Zürich, Vorstandsmitglied der FDP der Stadt Zürich, Gemeinderätin in Zürich (noch bis 11. Juli 2007). Inhaberin von «relations & more», Agentur für Öffentlichkeitsarbeit. Verheiratet, drei Kinder.