

Für ein paar Rappen...

Autor(en): **Weibel, Jean-Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **111 (1993)**

Heft 9

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78136>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Für ein paar Rappen ...

Die Stellungnahmen zur bevorstehenden Abstimmung über die Treibstoffzollerhöhung beginnen sich auf unserem Tisch zu häufen. Schon seit geraumer Zeit ist bekannt, dass sich der grösste Klub der Schweizer Strassenbenützer den Gegnern nicht anschliessen würde; seine Leitung ist sich offenbar bewusst, dass die tatsächlichen Benzinkosten in den vergangenen Jahren gesunken sind und es sich deshalb bei dieser neuen Steuer gar nicht um eine echte Verteuerung handelt.

Der Schweizerische Baumeisterverband unterstützt die vorgeschlagene Erhöhung. Er argumentiert, dass die Hälfte der zusätzlichen Geldmittel in den Strassenbau fliessen werde, und dabei vor allem in die Vollendung des schweizerischen Autobahnnetzes, was einem kaum zu bestreitenden Bedürfnis entspreche und gleichzeitig der Notwendigkeit Rechnung trage, in der Bauwirtschaft einen genügenden Beschäftigungsgrad aufrechtzuerhalten. Bei diesem letzten Punkt teilen die Unternehmer die Sorgen der Gewerkschafter in bezug auf die Arbeitslosigkeit.

Man darf jedoch die andere Hälfte dieser zusätzlichen Mittel nicht vergessen, die den allgemeinen Bundesfinanzen zugute kommt. Deren heutiger Zustand erlaubt es kaum, die antizyklischen Massnahmen zu ergreifen, nach denen die Entwicklung der sozialen Situation gebieterisch verlangt.

Und was noch schlimmer ist: Man weiss heute, dass das derzeitige und das zukünftige Eisenbahnnetz unseres Landes gefährdet sind, weil zu den schon hohen allgemeinen Bau- und Betriebskosten nun auch noch jene der beiden grossen Bauwerke Bahn 2000 und Neat kommen. Es darf nicht sein, dass diese zukunftsweisenden Vorhaben aus rein finanziellen Gründen in Gefahr geraten. Wir haben unsere Meinung nie verschwiegen, wonach die Doppellösung der Neat einen kostspieligen Luxus darstellt, der nur mit politischen Rücksichten und der Sorge um eine konsensfähige Lösung zu erklären ist. Um so leichter fällt es nun, in Erinnerung zu rufen, dass die Neat nicht nur Gegenstand von Versprechungen an bestimm-

te schweizerische Regionen ist, sondern auch einen Glaubwürdigkeitstest für unser Land im internationalen Bereich darstellt. Wie würde die Schweiz dastehen, würde sie den Bau der Neat auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschieben? Die Urheber des Referendums gegen die Benzinzollerhöhung haben keinerlei Rezept für einen schnellen und wirkungsvollen Beitrag an die eidgenössischen Bundesfinanzen zur Hand. Denn ein solcher wäre unbedingt notwendig, um die Realisierung der beiden grossen Bauvorhaben in Angriff zu nehmen bzw. zu beschleunigen.

Es gilt zu unterstreichen, dass es sich hier um Arbeiten handelt, deren Ausführung sich über mehr als fünfzehn Jahre erstrecken und die verschiedensten technischen Disziplinen in Anspruch nehmen wird. Sie sind deshalb besonders geeignet, eine gewisse Ruhe in Wirtschaftsbereichen herzustellen, die bisher allzu oft durch Konjunkturschwankungen durcheinandergeschüttelt worden sind. Es wäre somit ein schlechtgewählter Zeitpunkt, um einen Teil der Finanzierung dieser Projekte zu gefährden.

Die Ingenieure und Architekten sind in hohem Masse von den Aufträgen der öffentlichen Hand abhängig. Umgekehrt kommt ihre Arbeit einem grossen Teil der Allgemeinheit zugute. Sie kassieren nicht einfach nur Honorare, sie sichern auch Arbeitsplätze von Tausenden von Mitarbeitern. Diese soziale Verantwortung lastet oft schwer und darf nicht ignoriert werden. In ihrem Bereich sind die Ingenieure und Architekten auch Unternehmer, bereit, ihre Dienste im Interesse des Landes zu leisten. Sie wissen, dass diese Leistungen sich nicht einfach in Franken und Rappen ausdrücken lassen, sondern es verdienen, bei der Planung und Ausführung der grossen nationalen Werke mitberücksichtigt zu werden. Gründe genug, um die paar Rappen zu bewilligen, um die die Automobilisten Anfang März gebeten werden.

Jean-Pierre Weibel
Chefredaktor

«Ingénieurs et architectes suisses»,
Lausanne