

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
3003 Bern

Bern, 4. Juli 2011

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) – Stellungnahme der LITRA

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrter Herr Direktor

Wir danken Ihnen bestens, dass Sie uns zur Stellungnahme eingeladen haben. Die Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) ist von zentraler Bedeutung für die weitere Entwicklung der Mobilität der Schweiz. Es ist deshalb unser Anliegen, mit unserer Arbeit zur Durchsetzung und Mehrheitsfähigkeit der Vorlage beizutragen.

Unsere Arbeit gliedert sich in zwei Teile. Im ersten Teil begründen wir in 14 Punkten unsere Positionen, während wir im zweiten Teil in knapper Form den ausführlichen Fragenkatalog beantworten.

A) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

Wir stimmen mit dem Bundesrat überein, dass der öffentliche Verkehr, der seine Leistung tagtäglich unter Beweis stellt, entscheidend zur wirtschaftlichen Prosperität unseres Landes beiträgt. Damit der öV seine Vorteile ausspielen kann, braucht es jedoch sowohl ein leistungsfähiges Schienennetz, als auch eine nachhaltige Verkehrspolitik des Bundes.

Bereits heute ist die Schweizer Bahninfrastruktur weltweit am stärksten ausgelastet. Bis 2030 ist ein weiteres grosses Wachstum im Schienenpersonen- und -güterverkehr prognostiziert. Wie gross der Handlungsdruck ist, zeigt sich beispielsweise an der vom Bundesamt für Raumentwicklung bis 2030 prognostizierten Verkehrszunahme von 60 Prozent im Personen- und 70 Prozent im Güterverkehr.

- 1) Die LITRA unterstützt den konzeptionellen Ansatz von FABI. Das Schweizer Schienennetz muss den Bedürfnissen von Personen- und Güterverkehr genauso Rechnung tragen wie diejenigen von Städten, Agglomerationen und Randregionen. Das Netz leistet damit einen Beitrag zur nationalen Entwicklung und Kohäsion.**
- 2) Als unglücklich erachten wir die zeitliche Staffelung der einzelnen Vorlagen zur Schienen- und Strasseninfrastruktur. Wir hätten es begrüsst, wenn die gesamtheitliche Mobilitätsbetrachtung der Infrastrukturstrategie des Bundes Ausdruck in der FABI-Vorlage gefunden hätte. Die Vorlage muss deshalb mit verbindlichen Aussagen zum Infrastrukturfonds und zur Weiterentwicklung des Strassennetzes ergänzt werden (zeitliche und inhaltliche Koordination).**

B) Bahninfrastrukturfonds BIF

Die Schaffung eines zeitlich unbefristeten Fonds für den Betrieb, Substanzunterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur begrüssen wir. Er hat im Vergleich zu den heutigen Finanzierungsinstrumenten entscheidende Vorteile. Der Fonds ermöglicht sowohl der Bahninfrastruktur wie auch den Finanzen des Bundes eine langfristige Planungssicherheit. Auch erhalten der Infrastrukturbetrieb/-unterhalt und der -ausbau dieselben Finanzierungsvoraussetzungen und können besser koordiniert werden.

Allerdings sind folgende Ergänzungen nötig:

- 3) Die Mittelkonkurrenz von Unterhalt und Ausbau darf keinesfalls zu einem Ausbaustopp der Schieneninfrastruktur führen und die langfristige Planungssicherheit der Infrastruktur gefährden. Deshalb ist der Fonds mit ausreichenden Mitteln auszustatten.**
- 4) In den bundesrätlichen Botschaften an das Parlament sind für neue Infrastrukturausbauten jeweils zwingend die Folge- und Unterhaltskosten auszuweisen.**
- 5) Anders als im FIBI-Bericht aufgezeigt, werden der Betrieb und die Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen weiterhin gemeinsam durch Bund und Kantone finanziert. Um die Gleichstellung der SBB und der Privatbahnen zu erreichen und die Finanzierungsströme weiter zu vereinfachen, wird der Bundesrat aufgefordert, eine zusätzliche FABI-Variante vorzulegen, welche die vollständige Bundesfinanzierung der Privatbahnnetze enthält.**

C) Fondsmittel – bisherige Mittel FinöV-Fonds und ordentliche Bundesmittel

Überführung des FinöV-Fonds

Die LITRA befürwortet die Überführung der befristeten FinöV-Mittel in den unbefristeten Bahninfrastrukturfonds. Die Perpetuierung dieser LSVA-, Mineröl- und Mehrwertsteuermittel zu Gunsten des Schienennetzes ist aus der Gesamtverkehrsperspektive notwendig und sinnvoll.

- 6) Die Überführung der FinöV-Mittel in den BIF ist notwendig, die FinöV-Verpflichtungen sind jedoch nicht vollständig zu übernehmen. So ist die Rückzahlungsfrist der FinöV-Fonds Schulden zu verlängern. Weiter ist der Verzicht auf eine marktkonforme Verzinsung der FinöV-Bevorschussung zu prüfen. In Anbetracht der «Jahrhundertinvestition NEAT» und des grossen volkswirtschaftlichen Nutzens lassen sich diese Massnahmen rechtfertigen.**

Ordentliche Bundesmittel

Gemäss FABI-Vorlage sollen die bisherigen 2.2 Mia. Franken ordentliche Bundesmittel der Leistungsvereinbarung Bund-SBB und dem Rahmenkredit Privatbahnen in den Bahninfrastrukturfonds eingespeist werden. Sie werden jährlich der Teuerung und einem Anteil des Wirtschaftswachstums angepasst.

Für die LITRA ist der Mittelumfang und die jährlichen Anpassungen ungenügend: Es ist inkonsequent, wenn der Bundesrat einerseits auf den steigenden Mehrbedarf im Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau des Schienennetzes hinweist und gleichzeitig seine ordentlichen Mittel auf heutigem Niveau belässt. Insofern bedeutet der vorgeschlagene Betrag von 2.2 Mia. Franken eine Mittelreduktion des Bundes.

Bereits von 2000-2010 hatten die Bundesmittel für den Substanzerhalt und den Betrieb des Schienennetzes real keine Steigerung erfahren, obwohl im gleichen Zeitraum die Netzleistung um 32 Prozent zugenommen hat. Diese «Plafonierung» der Bundesmittel hat massgeblich zum heute vorhandenen Nachholbedarf im Schienenunterhalt beigetragen, den das Audit des BAV mit rund 500 Mio. Franken beziffert. Will der Bundesrat in Zukunft nicht erneut einen Nachholbedarf provozieren, muss er seine ordentlichen Bundesmittel in Einklang mit der realen Entwicklung bringen.

7) Das Ausgabenwachstum der Bundesgelder für die Mobilität ist in Einklang zu bringen mit der Netznutzung, dem Verkehrsaufkommen, sowie der Entwicklung der Wirtschaft und der Bevölkerungszahl. Die LITRA fordert deshalb die Einlage der ordentlichen Bundesmittel in den Bahninfrastrukturfonds mit einem Zielwachstum von 4 Prozent zu hinterlegen.

D) Fondsmittel – Zusätzliche Mittel

Beteiligung des Bundes

Die vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen sind im Grundsatz, nicht aber im Umfang akzeptabel. Der Bund muss sich mit allgemeinen Mitteln an der Zusatzfinanzierung beteiligen, ist doch gemäss der Infrastrukturstrategie des Bundesrates die Verkehrsinfrastruktur weiterhin eine Kernaufgabe. Es ist deshalb nicht einzusehen, weshalb die weitere Verwendung von allgemeinen Steuermitteln ein Tabu sein sollte, umso mehr als die Verkehrsinfrastruktur allen natürlichen und juristischen Steuereinzahlern dient. Selbst nach dem im FABI-Bericht formulierten Prinzip, dass die Finanzierungslücke in erster Linie durch die Nutzniesser des Verkehrssystems geschlossen werden soll, sind zusätzliche Bundesgelder notwendig und verantwortbar. Auch der Bund ist ein Nutzniesser der Verkehrsinfrastruktur. Wenn er die Kunden (0.3 Mia. Trassenpreiserhöhung und 0.25 Mia. Pauschalisierung Fahrkostenabzug), die Kantone (0.3 Mia. Beteiligung) und die Netzbetreiber (0.25 Mia. Effizienzsteigerungen) zur Kasse bittet, muss auch er seinen Anteil leisten.

Wir sind überzeugt, dass eine massgebliche Beteiligung des Bundes an der Zusatzfinanzierung zwingend ist. Erst mit einer ausgewogenen Kostenverteilung wird die FABI-Vorlage mehrheitsfähig.

8) Der Bund ist massgeblicher Nutzniesser eines wettbewerbsfähigen Schienennetzes. Ein funktionierender öffentlicher Verkehr ist das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft, die dem Bund seine Steuereinnahmen generiert. Der Bund muss sich deshalb massgeblich mit allgemeinen Mitteln, d.h. mit einem Beitrag von mindestens 600 Mio./Jahr, an den zusätzlichen Fondsmitteln beteiligen.

9) Nebst den vorgeschlagenen Massnahmen im Rahmen des FinöV-Fonds, kann der Bund seinen Anteil bspw. mit einer leichten Erhöhung der Mehrwertsteuer finanzieren.

Stärkung der Nutzerfinanzierung

Wir sind mit dem Bundesrat einig, dass ein gut ausgebautes Bahnnetz und ein dichtes öV-Angebot ihren Preis haben. Insofern ist es nur konsequent, wenn auch die öV-Nutzerinnen und Nutzer ihren Anteil leisten: Mit der gegenwärtigen Vorlage werden die Nutzer jedoch mit der Pauschalisierung des Pendlerabzugs wie der öV-Preiserhöhung gleich zweimal zur Kasse gebeten. Zudem werden die öV-Kundinnen und Kunden in den nächsten Jahren bereits Preiserhöhungen zur Finanzierung des Verkehrsangebotsausbaus in Kauf nehmen. Um die steigende Nachfrage zu

bewältigen, müssen die Transportunternehmen die Preise erhöhen, um bspw. in die Beschaffung von neuen Zügen investieren zu können. Alleine die SBB wird bis 2020 rund 20 Mia. Franken für neues Rollmaterial benötigen. Wenn der öV-Kunde neu auch den Infrastrukturausbau mitfinanzieren soll, wird der Spielraum eng. Will man keine massive Verlagerung der Verkehrsanteile vom öffentlichen Verkehr zum Individualverkehr provozieren und damit das bundesrätliche Leitziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik gefährden, ist Augenmass notwendig.

10) Die LITRA fordert, dass die Kundinnen und Kunden mit Preiserhöhungen wie bis anhin vornehmlich den Betrieb und Ausbau des Verkehrsangebots finanzieren und ihre Kostenbeteiligung an der Infrastruktur beschränkt bleibt. Anstelle einer zweistufigen Erhöhung der Trassenpreise, soll es deshalb bei einer einmaligen Erhöhung von 200 Mio. Franken belassen werden. Weiter sind die Tarifanpassungen unter den verschiedenen Verantwortungsträgern zu koordinieren.

Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs in der direkten Bundessteuer

Die LITRA unterstützt die Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs grundsätzlich. Sie schafft die steuerliche Gleichbehandlung aller Pendler, unabhängig ihrer Verkehrsmittelwahl. Eine Pauschalisierung des Abzuges auf dem Niveau von 800 Franken ist jedoch abzulehnen, da sie am heutigen Mobilitätsverhalten vorbei zielt. Das Pendeln stellt heute keine private Kür, sondern eine wirtschaftliche Pflicht dar. Insbesondere die Randregionen sind darauf angewiesen, dass ihre Einwohner trotz auswärtigen Arbeitsplätzen ihren Wohnort behalten. Eine zu tiefe Pauschalisierung steht im Widerspruch zur Regionalpolitik des Bundes, zum Raumkonzept Schweiz wie auch zu den Zielen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur. Alle drei halten an einer dezentralen Besiedelung fest, wie sie gleichzeitig das Verkehrsnetz als Mittel der nationalen Kohäsion sehen.

11) Die Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges der direkten Bundessteuer muss auf pauschal 3'000 Franken angehoben werden. Damit wird das heute notwendige Pendeln in/aus Metropolitanregionen und Handlungsräumen weiterhin begünstigt.

Kostenbeteiligung der Kantone

Eine Kostenbeteiligung der Kantone an die Infrastrukturfinanzierung ist insofern legitim, als auch sie auf einen funktionierenden öV-Schweiz angewiesen sind. Der vorliegende Vorschlag des Bundesrates ist jedoch ungenügend. Obschon sich die Kantone zusätzlich zu ihrem Anteil an das Schienennetz der Privatbahnen (200 Mio. Franken) mit weiteren 300 Mio. Franken beteiligen sollen, verbleibt die Planungshoheit beim Bund.

12) Der Bundesrat wird aufgefordert, die Kostenbeteiligung der Kantone vor der Verabschiedung der Botschaft an das Parlament auf dem Verhandlungsweg zu klären. Die Kostenbeteiligung der Kantone sollte sich auf dem Niveau der Nutzerfinanzierung (Trassenpreiserhöhung) bewegen.

Überblick Fondsmittel:

Finanzquellen Bahninfrastrukturfonds BIF – Vorschlag Bundesrat	
Transportunternehmen	(0.25 Mia.)
Effizienzsteigerung SBB Infrastruktur (in der FABI-Vorlage bereits vom Mittelbedarf abgezogen!)	
Mittel FinöV-Fonds	1.6 Mia.
LSVA	1.0 Mia.
Mehrwertsteuerpromille	0.3 Mia.
Mineralölsteuer	0.3 Mia.
Ordentliche Bundesmittel	2.2 Mia.
Zusatzfinanzierung	0.85 Mia.
Nutzerfinanzierung (Erhöhung Trassenpreis)	0.3 Mia.
Pauschalisierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer (pauschal 800 Franken)	0.25 Mia.
Beitrag Kantone	0.3 Mia.
Total Mittel/Jahr	4.65 Mia.
Total Mittelbedarf/Jahr	4.5-5.0 Mia.

Finanzquellen Bahninfrastrukturfonds BIF– Vorschlag LITRA	
Transportunternehmen	(0.25 Mia.)
Effizienzsteigerung SBB Infrastruktur (in der FABI-Vorlage bereits vom Mittelbedarf abgezogen!)	
Mittel FinöV-Fonds	1.6 Mia.
LSVA	1.0 Mia.
Mehrwertsteuerpromille	0.3 Mia.
Mineralölsteuer	0.3 Mia.
Ordentliche Bundesmittel	2.2 Mia.
Neu: Wachstumsvorgabe +4 Prozent	
Zusatzfinanzierung	1.2 Mia.
Nutzerfinanzierung (Neu: Verzicht auf zweite Erhöhung)	0.2 Mia.
Korrektur Pauschalisierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer (Neu: pauschal 3000.- CHF statt 800.-)	0.2 Mia.
Beitrag Kantone	ca. 0.2 Mia.
Neu: Beitrag Bund	mind. 0.6 Mia.
Total Mittel/Jahr	5 Mia.
Total Mittelbedarf/Jahr	4.5-5.0 Mia.

Der LITRA-Vorschlag zur finanziellen Ausgestaltung des Bahninfrastrukturfonds basiert weitgehend auf dem Vorschlag des Bundesrates, nimmt jedoch Änderungen bzgl. den ordentlichen Bundesmitteln und der Zusatzfinanzierung vor. Im Gegensatz zur FABI-Vorlage wird eine ausgeglichene Kostenbeteiligung zwischen Bund (Steuermittel), Kantonen, Netzbetreibern und Nutzern erreicht. Mit der leichten Erhöhung der jährlichen Mittel stimmt der Finanzrahmen mit den strategischen Zielvorgaben des Bundes überein, wie auch der nötige Ausbauschritt 2025 in Höhe von 5-6 Mia. Franken möglich wird.

E) Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP

Die LITRA ist mit den Leitzielen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden. Mit den differenzierten Zielsetzungen anerkennt der Bundesrat, dass das Schweizer Schienennetz regionalen, nationalen und internationalen Bedürfnissen des Personen- und Güterverkehrs Rechnung tragen muss. Dazu zählt auch, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs bereits auf Verfassungsebene mit einfließen.

Auch der Übergang zu einzelnen Ausbausritten wird begrüsst, obwohl diese Konzeptänderung das Hauptproblem der Infrastrukturumsetzung nicht lösen kann: die zu lange Realisierungsdauer.

13) Die LITRA befürwortet den Übergang zu einer Langfristperspektive mit einzelnen Ausbausritten. Sie fordert den Bundesrat jedoch auf, die Fristigkeit der einzelnen Ausbausritte genauer zu definieren.

F) Ausbauschritt 2025

Wir sind zufrieden, dass zusammen mit der FABI-Vorlage gleichzeitig der erste Ausbauschritt 2025 vorgelegt wird. In der Festsetzung des Investitionsvolumens zeigte sich leider einmal mehr, dass die Finanzen und nicht die Mobilitätsanforderungen gemäss dem Infrastrukturbericht des Bundesrates den Umfang bestimmten.

14) Der Ausbauschritt 2025 muss ein Investitionsvolumen von mindestens 5-6 Mia. Franken umfassen. Nur mit diesem Finanzrahmen sind die gestellten Zielsetzungen zur Bewältigung des Nachfragewachstums zu realisieren.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen und Auskünfte jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Informationsdienst für den

öffentlichen Verkehr LITRA

Der Präsident

Der Geschäftsführer

Dr. Peter Bieri
Ständerat

Matthias Dietrich
lic. phil.

Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) – Fragebogen

ALLGEMEINES

1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

a) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Ja. Die LITRA unterstützt den konzeptionellen Ansatz von FABI. Das Schweizer Schienennetz muss den Bedürfnissen von Personen- und Güterverkehr genauso Rechnung tragen wie denjenigen von Städten, Agglomerationen und Randregionen. Das Netz leistet damit einen Beitrag zur nationalen Entwicklung und Kohäsion.

b) Sind Sie einverstanden, dass mit FABI der öV-Initiative ein direkter Gegenentwurf gegenübergestellt werden soll?

Ja. Allerdings erachten wir die zeitliche Staffelung der einzelnen Vorlagen zur Schienen- und Strasseninfrastruktur als unglücklich. Wir hätten es begrüsst, wenn die gesamtheitliche Mobilitätsbetrachtung der Infrastrukturstrategie des Bundes Ausdruck in der FABI-Vorlage gefunden hätte. Die Vorlage muss deshalb mit verbindlichen Aussagen zum Infrastrukturfonds und zur Weiterentwicklung des Strassennetzes ergänzt werden (zeitliche und inhaltliche Koordination).

c) Sind Sie einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden soll?

Ja. Die LITRA schlägt folgende Ergänzungen vor:

Die Mittelkonkurrenz von Unterhalt und Ausbau darf keinesfalls zu einem Ausbaustopp der Schieneninfrastruktur führen und die langfristige Planungssicherheit der Infrastruktur gefährden. Deshalb ist der Fonds mit ausreichenden Mitteln auszustatten.

In den bundesrätlichen Botschaften an das Parlament sind für neue Infrastrukturausbauten jeweils zwingend die Folge- und Unterhaltskosten auszuweisen.

Anders als im FIBI-Bericht aufgezeigt, werden der Betrieb und die Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen weiterhin gemeinsam durch Bund und Kantone finanziert. Um die Gleichstellung der SBB und der Privatbahnen zu erreichen und die Finanzierungsströme weiter zu vereinfachen, wird der Bundesrat aufgefordert, eine zusätzliche FABI-Variante vorzulegen, welche die vollständige Bundesfinanzierung der Privatbahnnetze enthält.

d) Sind Sie damit einverstanden, dass FABI auch eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält?

Ja. Der Ausbauschnitt 2025 muss jedoch ein Investitionsvolumen von mindestens 5-6 Mia. Franken umfassen. Nur mit diesem Finanzrahmen sind die gestellten Zielsetzungen zur Bewältigung des Nachfragewachstums zu realisieren.

e) Sind Sie damit einverstanden, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fliessen sollen?

Ja. Die zusätzlichen Mittel sind dringend nötig um den Unterhalt und den Ausbau des Schienennetzes auf eine solide Finanzbasis zu stellen.

FRAGEN ZUR FINANZIERUNG

2) Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?

- a) **Sind Sie damit einverstanden, dass aus diesem Fonds Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden?**

Ja (Siehe auch Antwort 1c).

- b) **Sind Sie damit einverstanden, dass dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist? Falls nicht, welche Befristung schlagen Sie vor?**

Ja.

3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?

- a) **Sind Sie damit einverstanden, dass die bisher befristeten Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fliessen, weiterhin im selben Umfang in den BIF fliessen?**

Ja. Die Überführung der FinöV-Mittel in den BIF ist notwendig, die FinöV-Verpflichtungen sind jedoch nicht vollständig zu übernehmen. So ist die Rückzahlungsfrist der FinöV-Fonds Schulden zu verlängern. Weiter ist der Verzicht auf eine marktkonforme Verzinsung der FinöV-Bevorschussung zu prüfen. In Anbetracht der «Jahrhundertinvestition NEAT» und des grossen volkswirtschaftlichen Nutzens lassen sich diese Massnahmen rechtfertigen. Die Mittelflüsse aus dem Bahninfrastrukturfonds sind ausserdem der Vorsteuerkürzung zu entziehen. Damit kann eine unsinnige Selbstbesteuerung von Bundesmitteln vermieden werden.

- b) **Sind Sie damit einverstanden, dass die bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fliessen?**

Ja. Die bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt des Bahnnetzes sind dabei mit einem Zielwachstum von 4% zu hinterlegen.

- c) **Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden (Erhöhung Trassenpreise, Pauschalierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer, Beitrag Kantone)?**

Nein. Die vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen sind im Grundsatz, nicht aber im Umfang akzeptabel. Nebst den Nutzern (Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs, Trassenpreiserhöhung), den Netzbetreibern und den Kantonen muss sich auch der Bund an der Zusatzfinanzierung beteiligen. Er soll die Zusatzfinanzierung mit allgemeinen Mitteln in der Höhe von mindestens 600 Mio./Jahr alimentieren.

- d) **Falls Sie eine oder mehrere der vorgenannten Fragen mit Nein beantworten, welchen alternativen Finanzierungsquellen würden Sie den Vorzug geben?**

Die LITRA schlägt folgende Veränderung/Ergänzung der neuen Finanzierungsquellen vor:

- Nutzerfinanzierung (Erhöhung Trassenpreis): Reduktion auf 0.2 Mia. CHF
- Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer (Pauschalisierung auf CHF 3000.-): 0.2 Mia. CHF
- Beitrag Kantone: ca. 0.2 Mia. CHF
- Beitrag Bund: mindestens 0.6 Mia. CHF

4) Auswirkungen auf die Kantone?

- a) **Sind Sie damit einverstanden, dass aus dem neuen BIF auch Ausbauprojekte, die primär dem Agglomerationsverkehr dienen, voll via BIF bezahlt werden sollen, wissend, dass dies so zu einer indirekten Entlastung der Kantone beiträgt?**

Ja. Der Bundesrat wird gleichzeitig aufgefordert das weitere Vorgehen Infrastrukturfonds in der Botschaft FABI zu umschreiben (Siehe Antwort 1b)

- b) **Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einen Beitrag von rund 300 Millionen Franken pro Jahr an den BIF leisten?**

Der Bundesrat wird aufgefordert, die Kostenbeteiligung der Kantone vor der Verabschiedung der Botschaft an das Parlament auf dem Verhandlungsweg zu klären. Die Kostenbeteiligung der Kantone sollte sich auf dem Niveau der Nutzerfinanzierung (Trassenpreiserhöhung) bewegen.

- c) **Falls Sie damit nicht einverstanden sind: sollten die Kantone gar keinen, einen tieferen oder einen höheren Beitrag leisten?**

siehe Antwort b)

- d) **Sind Sie damit einverstanden, dass der Beitrag der Kantone nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt wird?**

siehe Antwort b)

- e) **Welcher Schlüssel wird aus Ihrer Sicht dem bei den Kantonen anfallenden Nutzen am ehesten gerecht?**

siehe Antwort b)

- f) **Soll die Finanzierung des Betriebs und der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen – mit Ausnahme der Infrastruktur nationaler Bedeutung – weiterhin gemeinsam durch Bund und Kantone finanziert werden (heutige Regelung / FABI-Regelung) oder sollte diese – mit dem entsprechenden finanziellen Ausgleich durch die Kantone – neu gänzlich über den BIF laufen?**

Um die Gleichstellung der SBB und der Privatbahnen zu erreichen und die Finanzierungsströme weiter zu vereinfachen, wird der Bundesrat aufgefordert, eine zusätzliche FABI-Variante vorzulegen, welche die vollständige Bundesfinanzierung der Privatbahnnetze enthält.

5) Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone?

- a) **Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen vorfinanzieren können?**

Ja.

- b) **Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen mitfinanzieren können?**

Ja.

- c) **Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?**

Die Bedingungen der Vor- und Mitfinanzierung der Kantone können erst nach dem Vorliegen der FABI-Kostenbeteiligung der Kantone und der zusätzliche FABI-Variante mit vollständiger Bundesfinanzierung der Privatbahnnetze definiert werden.

FRAGEN ZUM AUSBAU VON ANGEBOIT UND INFRASTRUKTUR DER BAHN

6) Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive?

- a) **Sind Sie mit einer Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes mit den drei Schwerpunkten „Vervollständigung des Knotensystems“, „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ und „höhere Geschwindigkeit“ einverstanden?**

Ja. Zusätzlich ist ein Schwerpunkt "bessere Produktionsbedingungen für den Güterverkehr" und „schnellere Transportzeiten Güterverkehr“ aufzunehmen.

- b) **Sind Sie damit einverstanden, dass die beiden Schwerpunkte „Vervollständigung des Knotensystems“ und „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ Vorrang haben vor einem Schwerpunkt „höhere Geschwindigkeit“?**

Die fünf Schwerpunkte (siehe 6a) sind nicht generell, sondern linien- bzw. regionalbezogen zu hierarchisieren.

- c) **Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden? Wenn nein, was schlagen Sie vor?**

Ja.

7) Wie beurteilen Sie das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)?

- a) **Sind Sie mit der Stossrichtung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?**

Ja.

- b) **Sind Sie einverstanden, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr ausgedehnt wird?**

Ja. Wichtigstes Entscheidkriterium für Taktverdichtungen muss die Nachfrage sein.

- c) **Sind Sie damit einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstunden-Takt realisiert werden soll (S-Bahn- und Fernverkehr)?**

Ja. Eine integrale Taktverdichtung setzt jedoch eine starke Nachfrage während der ganzen Betriebszeit voraus. Insofern ist stets zu prüfen, ob die Nachfrage auch mit Taktverdichtungen innerhalb der Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend bewältigt werden kann.

- d) **Sind Sie einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden?**

Ja. Fahrzeitverkürzungen sind insbesondere dort anzustreben, wo die Fahrzeit des öffentlichen Verkehrs deutlich länger ist als die des Individualverkehrs.

- e) **Sind Sie mit den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zu einer nachhaltigeren Sicherung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz einverstanden?**

Ja. Die vorgesehenen Massnahmen sind jedoch unzureichend. Die Vorlage ist mit einem Entwicklungsprogramm Güterverkehr zu ergänzen, dass seinen Namen verdient.

- f) **Sind Sie einverstanden, dass auch bei den Privatbahnen Massnahmen geplant sind?**

Ja.

- g) **Sind Sie damit einverstanden, dass der Ausbau in mehreren Ausbausritten geplant und realisiert werden soll?**

Ja.

8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

a) Sind Sie mit Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

Ja. Die Ziele können mit dem vorgeschlagenen Investitionsvolumen von 3.5 Mia. CHF jedoch nicht erreicht werden.

b) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Projekten des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

Die vorgeschlagenen Projekte reichen nicht aus, um das Marktwachstum im Personen- und Güterverkehr zu bewältigen.

c) Wenn nein, welche Projekte erachten Sie als dringender?

Siehe Antwort 8b).

d) Sind Sie mit dem Umfang des Ausbauschrittes 2025 einverstanden (3.5 Mrd. Fr.)?

Nein. Der Ausbauschritt 2025 muss ein Investitionsvolumen von mindestens 5-6 Mia. Franken umfassen. Nur mit diesem Finanzrahmen sind die gestellten Zielsetzungen zur Bewältigung des Nachfragewachstums zu realisieren

e) Wenn Sie einen umfangreicheren Ausbauschritt vorziehen, welcher wäre das? Und mit welchen zusätzlichen Mitteln sollte er finanziert werden?

Mit den Vorschlägen der LITRA sind die Mittel für ein Investitionsvolumen von 5-6 Mia. Franken ausreichend.

9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

Siehe Antwort 8d.

10) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Unsere weiteren Bemerkungen sind im Begleitschreiben ausführlich dargelegt.