www.cargorail.ch

Verlader
Anschlussgleise
Privatgüterwagen

Postfach · CH-8142 Uitikon/Zürich
Telefon 044 491 15 95 · Telefax 044 491 28 80
info@cargorail.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
3003 Bern

Altdorf/Uitikon, 21. Juni 2011

Stellungnahme des VAP zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband der verladenden Wirtschaft VAP bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über das ob genannte Geschäft. Der VAP vertritt als gesamtschweizerischer Branchenverband über 300 Unternehmungen der Schweiz, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline usw. transportieren und dazu erhebliche Investitionen tätigen. Sie sind die Auftraggeber der Transporteure (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Strassenfuhrhalter usw.) und somit die eigentlichen Akteure im Güterverkehr und in der Verlagerungspolitik. Sie sind es, welche letztlich auch die damit verbundenen Kosten und Abgaben wie die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen.

Wir gestatten uns zuerst einige einleitende Bemerkungen und werden anschliessend die gestellten Fragen beantworten.

A) Generelle Kommentare zur Vorlage

Ablehnung der Volksinitiative für den öffentlichen Verkehr – Ja zur Co-Modalität
Der VAP hat ein fundamentales Interesse an einer langfristigen Weiterentwicklung des Schienen- und des Strassennetzes. Dabei haben beide Verkehrsträger ihre jeweiligen Vorzüge und Schwächen. Die Volksinitiative „für den öffentlichen Verkehr“ **entzieht dem Strassenverkehr zugunsten der Schiene ebenso notwendige Mittel für Unterhalt und Ausbau dieses Verkehrsträgers**. Sie spielt damit die zwei Verkehrsträger gegeneinander aus und vergisst, dass der Güterverkehr bzw. die Versorgung aller Landesteile mit Gütern auf beide Verkehrsträger angewiesen ist. Der VAP lehnt daher die VCS-Initiative ab.

Langfristige Entwicklungs- und Finanzierungsplanung für Schiene *und* Strasse
Der VAP begrüsst die vorliegende Vernehmlassung zu FABI als gute Diskussionsgrundlage für eine Weiterentwicklung des Verkehrssystems. In der Vergangenheit wurde die Verkehrspolitik zum grossen Teil in kleinen Portionen zur Diskussion gestellt. Jetzt ist eine die Verkehrsträger übergreifende Gesamtsicht verlangt. Von daher begrüsst es der VAP insbesondere, dass gleichzeitig die Vernehmlassung zur Weiterentwicklung des Schienen- und des Strassenverkehrs durchgeführt wird. Allerdings sind die beiden Vernehmlassungen zwar zeitgleich gestartet worden, doch sind sie inhaltlich nicht aufeinander abgestimmt und weisen einen sehr unterschiedlichen konzeptionellen Stand auf. Während FABI effektiv eine Langfristperspektive für den weiteren Infrastrukturausbau im Schienenverkehr und dessen Finanzierung aufzeigt, enthält die strassenseitige Vorlage mit der Erhöhung der Autobahnvignette nur eine sehr punktuelle Massnahme, ohne den zukünftigen Bedarf und dessen Finanzierung aufzuzeigen. Damit wurde entgegen den Ankündigungen des UVEK eine Chance verpasst, eine **verkehrsträgerübergreifende Gesamtkonzeption** vorzulegen.

Beseitigung der Ungleichgewichtung von Personen- und Güterverkehr nötig
Die Vernehmlassungsvorlage des Bundesrats berücksichtigt einseitig die Bedürfnisse des Personenverkehrs. Sowohl der Entwurf für einen Verfassungsartikel zum öffentlichen Verkehr als auch der Entwurf zu einem Zielartikel Infrastruktur im Eisenbahngesetz **vernachlässigen die Interessen des Güterverkehrs** in eklatanter Weise. Diese Ungleichbehandlung wird weder den heutigen Realitäten im Verbundbetrieb von Personen- und Güterverkehr auf der Schiene noch insbesondere den Wachstumsprognosen des ARE oder den Verlagerungsabsichten im neusten Weissbuch der Europäischen Union vom 28. März 2011 gerecht. Auch **zur Bewältigung des wachsenden Bahn*güter*verkehrs müssen sowohl in der Bundesverfassung als auch im Eisenbahngesetz klare und fassbare Ziele zur Verbesserung der Versorgung formuliert** werden. Art. 81a Entwurf BV und 48a Entwurf EBG müssen in diesem Sinne präzisiert werden.

Stärkere Fokussierung auf gute internationale Verbindungen dringend
Gerade angesichts der **erheblichen Warenströme im Import- und Exportverkehr** muss die Schweizerische Schienen- und Strasseninfrastruktur auf diejenige des benachbarten Auslands sowie die europäischen Hauptachsen Rücksicht nehmen beziehungsweise deren weitere Entwicklung aussenpolitisch zu beeinflussen suchen. Die **Zulaufstrecken im Norden und Süden** der Schweiz müssen entsprechend diesen Wachstumsprognosen des Import- und Exportverkehrs ausgebaut werden, und für ihre **geeignete Weiterführung auf dem schweizerischen Netz** müssen ein **weiterer Juradurchstich** sowie der **Zulauf zum Rangierbahnhof Limmattal mit dem geplanten Gateway Limmattal** vorgesehen werden.

Ja zum BIF unter Verwendung der bisherigen Quellen
Die Finanzierung des bestehenden und künftigen Schienennetzes sowie der notwendigen Netzausbauten ist langfristig sicherzustellen. Damit geht ein zielführender etappierter Infrastrukturausbau entsprechend einer Priorisierung der Projekte einher. Beim Bau der NEAT und Bahn 2000 hat sich der FinöV-Fonds grösstenteils bewährt. Auch für zukünftige Netzausbauten wird daher die vorgeschlagene **Fondslösung grundsätzlich begrüsst**. Die **Verlader akzeptieren** die Verwendung der von ihnen bezahlten Mineralölsteuern und LSVA für die **Verkehrsträger über greifende Finanzierung des Bahnnetzes im Sinne der Co-Modalität**.

Mechanismus zur Erhöhung der Kosteneffizienz stärken
Die in der Vergangenheit erlebten Verletzungen der SBB-Leistungsvereinbarungen, der aufgestaute Substanzerhalt und die **angekündigten jährlichen Mehrkosten** in Höhe von 500 Mio. Franken für Unterhalt und Substanzerhalt **rufen geradezu nach einem griffigen Mechanismus zur stetigen Verbesserung der Lebenszykluskosten der Infrastruktur** und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Bahnnetzes. Weitere vollendete Tatsachen und Überraschungen müssen verhindert werden. Die Vorlage äussert sich in dieser Hinsicht

leider nur sehr zurückhaltend. Der VAP begrüsst die Erkenntnis des Berichts, dass „bei einer Integration der bisherigen KTU-Finanzierung in den BIF Betrieb, Unterhalt und Ausbau des gesamten Eisenbahnnetzes wesentlich effizienter abgewickelt werden“ könnten (S. 50 des Berichts). Die **Zusammenführung aller normalspurigen Schienennetze in eine neue Gesellschaft**, die keinerlei Verbindungen zu einer Eisenbahn hat, würde nicht nur Transparenz schaffen, sondern vermutlich auch die Effizienz bei Ausbau und Substanzerhalt des Bahnnetzes erhöhen. Gleichzeitig würde damit eine europäische Entwicklung berücksichtigt.

Ja zur Etappierung der Ausbauten – Notwendigkeit einer Trassensicherung für Güterverkehr

Die Etappierung der Ausbauvorhaben im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) mittels Entscheidungen über einzelne Tranchen alle vier bis acht Jahre ist sinnvoll. Allerdings befürchten die Verlader angesichts der angestrebten Taktverdichtungen auf den Hauptstrecken und den Agglomerationen, dass der Bahngüterverkehr bald keine Trassen mehr finden wird. Der VAP ruft daher den Bundesrat auf, für eine **Sicherstellung eines minimalen Trassenbestands für den Güterverkehr – unabhängig von der geltenden Netzzugangsprioritätenordnung** - langfristig geeignete Massnahmen vorzusehen. Insbesondere für die Hauptachsen des Güterverkehrs N-S, O-W (inkl. Ostschweiz/Winterthur bzw. Genf) sowie die regionalen Achsen zur Versorgung der regionalen Güterzentren muss ein langfristig belastbares Bedienungskonzept, **allenfalls ein Taktfahrplan für den Güterverkehr**, formuliert werden.

Ja zur Erhöhung der Nutzungsentschädigung – Trassenpreise für Güterverkehr senken

Die Finanzierung der Schiene durch erhöhte Nutzungsentschädigungen in Form von Trassengebühren wird vom VAP im Grundsatz begrüsst. Es ist allerdings unverständlich, weshalb die **Revision des Trassenpreissystems nicht Gegenstand dieses Vernehmlassungsverfahrens** ist. Diese Aufteilung in zwei voneinander losgelöste Pakete beeinträchtigt die Transparenz der Finanzierungsvorlage und steht im **Widerspruch zur Stellungnahme des Bundesrats zu den Motionen 08.3545 Büttiker** und **08.3596 Rime** betreffend Revision des Trassenpreissystems.

Das Trassenpreissystem soll grundsätzlich neu und transparenter geordnet werden. Der **Personenverkehr hat dabei einen erhöhten Beitrag** zu leisten, dies nicht zuletzt mit Blick auf seine gegenüber dem Schienengüterverkehr weit höheren Netzzugangsprioritäten und die erheblichen Produktivitätsfortschritte z.B. im Gotthardbasistunnel mit einer Fahrzeitverkürzung von einer Stunde. Die Annahme, dass der Schienenfernverkehr seine Infrastrukturkosten deckt, ist angesichts der Höhe der Trassengebühren und des Ausbaustandards der Strecken für den Fernverkehr nicht zutreffend. **Bei einer namhaften Verbesserung der Trassenqualität für den Güterverkehr, können die Trassengebühren für den Güterverkehr auf dem heutigen Niveau gehalten** und eine Rückverlagerung von Bahngüterverkehren auf die Strasse vermieden werden. Die Gefahr einer **Rückverlagerung** droht insbesondere auch wegen der beabsichtigten **Einführung eines Gefahrgutzuschlags**. Ein solcher ist strikte abzulehnen. Er ist nicht nur systemfremd, indem **Kosten für Rettungsdienste einseitig nur dem Güterverkehr angelastet** werden, von denen auch der Personenverkehr profitiert. Vielmehr trifft diese Verteuerung einen Bahnbereich, der eine hohe Preiselastizität aufweist, bei dem Verkehre also unmittelbar auf die Strasse verlagert werden können. Sollten die von der betroffenen Branche geäusserten Bedenken überhört werden, und ein Gefahrgutzuschlag eingeführt werden, wären die Folgen langfristig wirksam, da neue Verteilkonzepte zur Schliessung von Tanklagern führen können. Eine probeweise Einführung ist somit nicht möglich.

Strukturelle Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Güterverkehr nötig

Der VAP hofft auf rasche Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr

in weiteren Schritten der rollenden Bahnreform. Die von der Privatwirtschaft, den Verladern, getätigten **Investitionen in Anschlussgleise, Be- und Entladeanlagen, Güterwagen, Behälter, Traktionsmittel usw. für multimodal erschlossene Industriestandorte benötigen vermehrt Anreize und Investitionsschutz**. Die Rahmenbedingungen sind so zu gestalten, dass das **Bahnsystem rasch modernisiert und seine Wettbewerbsfähigkeit entsprechend verbessert** werden kann.

Die anstehenden europäischen Entwicklungen, die im Weissbuch der Europäischen Kommission vom 29. März 2011 präsentiert wurden, haben die Bewältigung erheblicher Mehrverkehre ab Transportdistanzen über 300 km auf der Schiene zum Ziel. Dazu sollen die internationalen Korridore weiter ausgebaut und besser auf die Anschlüsse an die nationalen Netze sowie die privaten Güterverkehrsterminals und Anschlussgleise abgestimmt werden. Die national geregelten Trassenpreise und Netzzugangsprioritäten sollen verstärkt harmonisiert werden. Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene soll durch weitere Liberalisierungsschritte gestärkt werden, insbesondere die volle Trennung von Infrastruktur und Verkehr sowie die Stärkung der nationalen Eisenbahnregulierungs- und Marktaufsichtsbehörden.

B) Alternatives Konzept des VAP

Grundsätzlich plädiert der VAP beim Ausbau und der Finanzierung des Schienen- und Strassenverkehrs für folgende vier Säulen:

1. **Höhere Bundesbeteiligung** entsprechend dem realen Mobilitätswachstum und der Teuerung grundsätzlich aus Bundesmitteln und ohne willkürliche Limitierung der Bundesmittel zugunsten anderer Politikbereiche;
2. **Weiterführung der Fondsfinanzierung mit den bestehenden Finanzierungsquellen** (LSVA, Mineralölsteueranteil und MWST), Nutzerfinanzierung (Anpassung Billetpreise und Trassenpreise v.a. im Personenverkehr als grösstem Profiteur der bisherigen und künftigen Ausbauten);
3. **Beitrag der Netzbetreiberinnen durch Effizienzsteigerungen**, Schaffung von Transparenz und Senkung der Kosten, insbesondere über die Zusammenlegung aller Normalspurnetze in einer von allen Eisenbahnen unabhängigen Netzgesellschaft.
4. **Klare Ziele für den Ausbau der Infrastruktur auch im Güterverkehr**, nicht nur im Personenverkehr. In Art. 81a Entwurf BV und Art. 48a Entwurf EBG müssen klar fassbare Ziele auch für den Güterverkehr formuliert werden.

Die nun vorliegenden Finanzierungsvorschläge des UVEK decken sich nicht in allen Teilen mit unseren Vorstellungen:

1. Das Verkehrsaufkommen wächst jährlich um rund 2 Prozent. Dazu kommt die jährliche Teuerung. Der Bundesrat hat in der sogenannten Aufgabenüberprüfung einen Wachstumspfad von lediglich 2% für den Verkehr festgelegt. Dies entspricht einem realen Abbau der Leistungen des Bundes für den Verkehr. Das Engagement des Bundes muss deshalb unseres Erachtens erhöht und ein **Ausgabenwachstum von 4 Prozent** festgelegt werden.

2. Die **vollständige Preisgabe der Zweckbindung der Strassenfinanzierung** wie in Art. 85 Abs. 2 Entwurf BV und Art. 86 Entwurf BV vorgesehen, **wird abgelehnt**. Die Anteile der neu **der Schiene zugewiesenen Mittel sollen explizit festgelegt** werden. Zudem fordert der VAP, entsprechend der Parlamentarischen **Initiative Roberto Schmidt (11.424)**, dass die ursprünglichen Anteile am Ertrag der Mineralölsteuer wieder hergestellt werden. Die parl. Initiative verlangt, dass 60 Prozent der Mineralölsteuererträge zweckgebunden für die Strasse eingesetzt werden anstatt nur 50 Prozent. Damit würde ein Zustand wieder hergestellt, wie er bis 1983 galt. Diese **Wiederherstellung der ursprünglichen Finanzierung** erfordert eine Umformulierung von Art. 86 der Bundesverfassung. Da der Bund ohnehin den BIF mit einem erhöhten Beitrag der Mineralölsteuer speisen will, soll die Kürzung des Anteils der all-

gemeinen Bundeskasse von 10 Prozent unmittelbar dem BIF zugutekommen. Art. 86 BV soll demnach folgenden Wortlaut erhalten:

Art. 86 Abs. 2 Entwurf BV
„Er verwendet 50% des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für folgende Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:“

Art. 86 Abs. 3bis Entwurf BV
„Er verwendet 10% des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur.“

Der Bund würde damit ein klares Signal setzen für eine verkehrsträgerübergreifende und integrative Sicht des Verkehrs. Diese Verknüpfung der beiden Vorlagen und eine Gesamtsicht für beide Landverkehrsträger ist für den VAP eine zwingende Voraussetzung, um FABI zustimmen zu können.

Zur Gesamtsicht im Verkehrswesen gehört aber auch der **Einbezug der Rückstellung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)**. Dieser hat Ende 2010 – auch mit der Entnahme für den Infrastrukturfonds (IF) - wiederum den Stand von 2,8 Milliarden Franken erreicht. Bevor der Strassenverkehr mit zusätzlichen Abgaben und Steuern belastet wird, muss diese Spezialfinanzierung auf null zurückgefahren werden. Auf diesen Aspekt ist die Vernehmlassungsvorlage des Bundes leider ebenfalls nicht eingegangen.

Die **Erhöhung des Finanzierungsanteils durch die Nutzer wird begrüsst**. Allerdings hat hier im Wesentlichen der Personenverkehr, dessen Interessen die Vernehmlassungsvorlage dominieren, die vorgesehenen 300 Mio. Franken alleine zu tragen. Der **Güterverkehr**, dessen Interessen beim aufgezeichneten Ausbau der Infrastruktur unzureichend gewahrt werden, hat entsprechend **keinen Beitrag an die beabsichtigte Erhöhung zu leisten**.

3. Die Netzbetreiberinnen haben durch Effizienzsteigerungen und Kostensenkung einen Beitrag an die aufgrund des steten Ausbaus des Netzes steigenden Infrastrukturkosten zu leisten. Ihnen sind wirksame Anreize entsprechend den Vorschriften der EU-Richtlinie 2001/14 zu setzen. Ihre organisatorische Restrukturierung ist zügig zu prüfen. Die **Zusammenlegung aller Infrastrukturbetreiberinnen in eine von Transportunternehmen unabhängige Schweizerische Netzgesellschaft**, die sich einzig mit dem Ausbau, Betrieb und Erhalt des Netzes befasst, ist unseres Erachtens für mehr Transparenz und mehr Kosteneffizienz geeignet, ergänzt durch eine **verstärkte Regulation in den Bereichen strategische Netzentwicklung, Netznutzung und Fahrplanentwicklung**.

4. Um für den künftigen Ausbau der Infrastruktur auch im Güterverkehr klare Ziele festzulegen, erachten wir eine **grundsätzlich andere Formulierung von Art. 48a EBG** für nötig.

Art. 48a EBG

Der Ausbau der Infrastruktur <u>trägt den Anforderungen von Personen- und Güterverkehr im Mischbetrieb Rechnung und</u> hat folgende Ziele:
(…)
“lit. b Güterverkehr:

1. Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs mittels Investitionen in die Infrastruktur statt Betriebssubventionen,
2. Verbesserungen der Verbindungen zwischen den schweizerischen Wirtschaftsstandorten in den Regionen sowie den Häfen und Güterumschlagsplattformen,
3. Effizienzsteigerung und Ausbau der Rangier- und Güterumschlagsplattformen,

4. Anbindung der Wirtschaftsstandorte in den Regionen an die Schiene, wo möglich und verhältnismässig.“

Zusammenfassend steht der VAP FABI grundsätzlich zustimmend gegenüber und erachtet die Vernehmlassungsvorlage als eine taugliche Diskussionsgrundlage. Diese Zustimmung machen wir aber abhängig von einer deutlichen Aufbesserung der Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen insbesondere im Schienengüterverkehr sowie einer besseren Koordination der beiden Vorlagen FABI und Strassenfinanzierung. Zudem sehen wir innerhalb von FABI Korrekturbedarf insbesondere bei den langfristigen Entwicklungszielen für den Bahngüterverkehr und der Finanzierung.

Unsere Antworten auf die von Ihnen gestellten Fragen finden Sie in der Beilage. Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüssen

VAP

Franz Steinegger
Präsident

Dr. Frank Furrer
Generalsekretär

C) Beantwortung der gestellten Fragen

Allgemeines

1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

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

Der VAP ist mit der Vorlage grundsätzlich einverstanden. Wir erwarten aber eine bessere Verknüpfung bzw. eine Gesamtsicht mit dem Strassenverkehr. Zudem sehen wir Korrekturbedarf in verschiedenen Punkten, die bei den folgenden Fragen erläutert werden.

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

Der VAP lehnt zwar die Volksinitiative „für den öffentlichen Verkehr“ ab. Mit ihren extremen Forderungen (siehe Kapitel A Einleitende Bemerkungen) löst sie die Finanzierungsprobleme im Verkehr nicht. Sie wäre an der Urne auch ohne Gegenvorschlag abgelehnt worden. Wir haben deshalb Mühe zu verstehen, weshalb ihr ein Gegenvorschlag in der Form von FABI gegenüber gestellt werden muss. Mit Finanzierungsvorschlägen bei FABI wie z.B. die Reduzierung der Pendlerpauschale kombiniert mit Zuflüssen von zum Teil neuen Strassengeldern (höhere Mineralölsteuern, höhere Autobahnvignette etc.), besteht nämlich die Gefahr, dass auch FABI von Volk und Ständen abgelehnt wird. Dann aber steht der öffentliche Verkehr vor einem finanziellen Scherbenhaufen. Wenn schon ein Gegenvorschlag, dann wäre aus dieser Sicht auch ein indirekter Gegenentwurf - d.h. nur auf Gesetzesstufe – ins Auge zu fassen gewesen. Gegen eine solche Finanzierungslösung sprechen aber andere Überlegungen: Nur mit einer Verfassungsbestimmung wird die nötige Kontinuität betreffend Finanzierungsquellen geschaffen. Zudem waren die bisherigen Einlagen in den FinöV-Fonds zeitlich begrenzt. Für eine Weiterführung dieser Querfinanzierungen zu Gunsten des neuen Eisenbahninfrastrukturfonds ist deshalb eine Verfassungsnorm unabdingbar. Zudem soll sich das Schweizer Volk über dieses milliardenschwere Vorhaben äussern können. Insgesamt glauben wir, dass FABI als eigenständige Vorlage, d.h. ohne mit der VCS-Initiative verknüpft zu werden, bessere Chance gehabt hätte, von Volk und Ständen angenommen zu werden.

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

Ja. Nur so können die komplizierten Finanzströme vereinfacht und eine belastbare Grundlage für die Finanzierung der Bahninfrastruktur geschaffen werden.

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

Die Integration einer ersten Tranche in FABI trägt wesentlich zur Transparenz der Vorlage bei. Wir begrüssen das Konzept eines strategischen Entwicklungsplans für die Bahninfrastruktur und seiner Umsetzung in mehreren Ausbauschritten. Bezüglich der Zusammensetzung dieser ersten Tranche und insbesondere die mangelhafte Entwicklungsplanung für den Güterverkehr verweisen wir auf unsere Antworten zu nachstehenden Fragen.

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

Ja, aber nur teilweise, siehe unsere Antworten zu nachstehenden Fragen.

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?

Die Abwicklung aller finanziellen Ausgaben über den Fonds schafft zwar Mittelkonkurrenz zwischen Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur. Sie schafft auch die bis heute fehlende Gesamtsicht über die Finanzierung des Schienennetzes. Allerdings kreiert diese Lösung auch eine gewisse Gefahr, dass sich die Betriebskosten, welche bis jetzt transparent über die Abgeltung und von den Benützern getragen worden sind, stark erhöhen. Das Parlament hat indessen die Möglichkeit zur Prioritätensetzung durch die jährliche Genehmigung der Entnahmen aus dem Fonds gemäss Art. 4 BIFG sowie durch die Genehmigung der Ausbauschritte sowie der Zahlungsrahmen und Verpflichtungskredite, eine Aufgabe, welcher das Parlament im Interesse des Ganzen zwingend nachkommen muss, aber auch Tür und Tor öffnet, um auf die operative Tätigkeit der Bahnunternehmungen aus verschiedenen Blickwinkeln Einfluss zu nehmen. Trotzdem können wir unter diesen Voraussetzungen der Schaffung eines einzigen Bahninfrastrukturfonds zustimmen.

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

Ein allfälliger Wechsel zu einem Bahninfrastrukturfonds, der ja in Art. 87a BV rechtlich verankert wird, macht nur Sinn, wenn er zeitlich nicht befristet ist. Da aber in der Vorlage wesentliche Postulate (Vereinigung der Finanzierung der Infrastrukturen der KTU mit dem BIF, Effizienzsteigerungen bei den Infrastrukturbetreibern, Kostentransparenz), die wohl nur mit der Schaffung einer unabhängigen Betreibergesellschaft für das Normalspurnetz und einem starken Regulator erreicht werden können, unerfüllt bleiben, wäre eine Befristung des BIF ebenso vertretbar. Die erwähnten Postulate sind bis zum Auslaufen des Infrastrukturfonds einzulösen, so dass ein gegebenenfalls befristeter BIF auf denselben Stichtag unbefristet ausgestaltet werden könnte

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 Weiterführung des Mittelzuflusses aus LSVA, der Mineralölsteuer und der MWST ist zwar nicht ganz unproblematisch und schwächt die FABI-Vorlage vor dem Souverän, welcher an der Fortführung der Querfinanzierung aus Strassengeldern bei gleichzeitiger Erhöhung derselben, Anstoss nehmen könnte. Die Alimentierung des FinöV-Fonds durch Mittel der Strassenbenutzer könnte aber dadurch begründet werden, dass die Mittel der Verlagerungspolitik (Entlastung der Strassen) zu Gute kommen und dadurch indirekt auch der Strasse dienen. Wenn diese Mittel nun aber neu und für immer in den BIF fliessen, besteht diese Querbeziehung nicht mehr sondern der Strassenverkehr hilft mit, alle möglichen öV-Projekte mitzufinanzieren. Angesichts der finanziellen Engpässe des öffentlichen Verkehrs gibt es allerdings unseres Erachtens nur diese Lösung. Umgekehrt erwartet der VAP aber, dass unsere Vorschläge bei der Fi-

nanzierung des Strassenverkehrs (Grundzoll 60:40, Abbau der Liquidität innerhalb der Spezialfinanzierung Strassenverkehr etc.) berücksichtigt werden und den Strassenbenützern keine unnötigen weiteren Abgaben und Steuern aufgebürdet werden (Vignettenerhöhung, Pendlerabzug). Eine zusätzliche Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene beispielsweise durch eine Erhöhung der Beiträge aus der Mineralölsteuer oder eine Umwidmung der kantonalen Anteile aus der LSVA wird vom VAP im Interesse einer Annahme der FABI-Vorlage an der Urne abgelehnt. Auch die Strasse steht vor einem Finanzierungsproblem, das gelöst werden muss. Es ist politisch falsch und wird die FABI-Vorlage an der Urne nicht mehrheitsfähig machen, wenn dem öffentlichen Verkehr weiterhin Strassengelder zugeführt werden, gleichzeitig aber der Strasse immer mehr Mittel entzogen und die Automobilisten dann durch zusätzliche Abgaben und Steuern belastet 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, aber wir erwarten eine höhere Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Die Wachstumsvorgaben gemäss Aufgabenüberprüfung des Bundes sind für den Verkehr zu tief angesetzt und vermögen dem Mobilitätswachstum und der Teuerung nicht gerecht zu werden. Für den Verkehr erachten wir einen Wachstumspfad von 4 Prozent als angemessen (siehe dazu auch unsere einleitenden Bemerkungen unter A). Zudem erachten wir die Reduktion des Anteils der allgemeinden Bundeskasse an den Erträgen der Mineralölsteuern und Nationalstrassenabgaben auf 40% für nötig. Die frei werdenden Mittel sollen zweckgebunden dem BIF zu gute kommen.

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

Ja und Nein.
Mit der Erhöhung der Trassenpreise für den Personenverkehr ist der VAP einverstanden, mit der Erhöhung der Trassenpreise für den Güterverkehr indessen nicht. Solange der Schienengüterverkehr nicht mehr Trassen und eine spürbar bessere Nutzzugangspriorität erhält, können wir einer Erhöhung der heute schon höchsten Trassenpreise für den Schienengüterverkehr nicht zustimmen, auch wenn sie gemäss der Anhörungsvorlage zu den Trassenpreisen mit rund 20 Mio. Franken gegenüber dem Personenfernverkehr mit rund 180 Mio. Franken relativ klein erscheint. Jede noch so kleine Erhöhung der Preise im Transportwesen vermag den entsprechenden Verkehrsträger gegenüber dem anderen angesichts des harten Wettbewerbs zu benachteiligen. Dies gilt insbesondere für den vorgeschlagenen Gefahrgutzuschlag, der Mineralölverkehre in den Regionen Lausanne, Luzern, Eclépens sowie teilweise Mellingen von der Bahn auf die Strasse drängt.

Die Pauschalierung des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer wird grundsätzlich begrüsst. Die heute gewährten Abzugsmöglichkeiten sowie die deutlich zu tiefen Preise und stetig verbesserten Angebote im öffentlichen Verkehr fördern die Mobilität. Dies ist für den Wirtschaftsstandort Schweiz zwar erwünscht, hat aber umwelt-, siedlungs- und finanzpolitische Konsequenzen. Die vorgeschlagene Pauschalierung könnte allerdings zu einer Ablehnung der FABI-Vorlage an der Urne durch den Souverän führen. Abhilfe könnte allenfalls dadurch geschafft werden, dass die Pauschalierung deutlich höher angesetzt wird (z.B. beim Preis eines GA's).

Der Beitrag der Kantone wird begrüsst. Sie sind wesentliche Treiber des stetigen Ausbaus des öffentlichen Personenverkehrs auf Schiene und Strasse und profitieren als Wirtschafts- und Lebensstandorte von der ausgezeichneten Verkehrserschliessung. Der Beitrag der Kantone ist indessen im gleichen Sinne problematisch und vermindert die politischen Chancen an der Urne, zumindest solange das Verhältnis beim Grundzoll von 60:40 nicht wieder hergestellt ist und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr gegen 3 Milliarden Franken an nicht ausgegebenen Geldern enthält. Nur wenn die beiden letzteren Forderungen erfüllt sind, glauben wir, dass der Beitrag der Kantone mehrheitsfähig sein wird, was dann insgesamt auch die Chancen der FABI-Vorlage an der Urne verbessert.

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

Wie bei Frage 3b) ausgeführt sehen wir ein höheres Engagement des Bundes. Zudem erwarten wir, dass auch die Transportunternehmungen selber durch Effizienzsteigerungsmassnahmen einen Beitrag zur Kostenreduktion leisten, z.B. indem sie längerfristig eine Zusammenlegung aller Normalspurnetze in eine unabhängige Netzgesellschaft unter vollständiger Trennung von Infrastruktur und Verkehr zwecks Schaffung von Kostentransparenz und Kostensenkung vorbereiten.

Wie die neuste NEAT-Studie des Bundesamtes für Verkehr BAV zeigt, kann die NEAT nach Inbetriebnahme die Kapitalkosten (Investitionskosten) grundsätzlich nicht decken. Auch die Betriebs-, Unterhalts- und Substanzerhaltungsrechnung weist mittel- und längerfristig eine Unterdeckung von 200 Mio. Franken auf, was zu den heute schon ungedeckten Betriebs- und Unterhaltskosten noch dazu kommt.

Die Wiederherstellung der Verteilung des Grundzolls der Mineralölsteuer mit 60:40 (60 Prozent Verkehr zu 40 Prozent allgemeine Bundeskasse - siehe parlamentarische Initiative Nationalrat Roberto Schmidt CVP/VS) sowie der Abbau der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gegen Null sind weitere alternative Finanzierungsquellen, welche zuerst geprüft werden sollten.

Sollten die verfügbaren Mittel nicht ausreichen, um den Finanzbedarf zu decken, so ist nach all diesen Massnahmen allenfalls ein höherer Beitrag aus der MWST zu prüfen. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur ist und bleibt eine Aufgabe der öffentlichen Hand und dient dem allgemeinen Interesse. Damit lässt sich die Verwendung der MWST rechtfertigen.

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?

Nein. Für den Agglomerationsverkehr steht der Infrastrukturfonds zur Verfügung.

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

Solange das Verhältnis beim Grundzoll 60:40 nicht wieder hergestellt ist und solange die Spezialfinanzierung Strassenverkehr nicht gegen Null heruntergefahren ist, werden die Kantone realpolitisch gesehen keinen Beitrag leisten wollen. Ihre Standort- und

Entwicklungspolitik hingegen setzt immer bessere Angebote im Bahnverkehr voraus. Es ist somit nur folgerichtig, die Kantone mit dieser Forderung zu konfrontieren.

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

Siehe unsere Antwort unter 4b). Hinzu kommt, dass die Kantone bereits für den Orts- und Regionalverkehr erhebliche Aufwendungen aufbringen müssen und allenfalls in Zukunft sich noch am Schienengüterverkehr in der Fläche beteiligen müssen. Da überdies die Aufgabenteilung und die Finanzströme erst vor kurzem mit der NFA neu geregelt, sehen wir keinen Handlungsbedarf. Hinzu kommt der Umstand, dass eine zusätzliche Beteiligung der Kantone an der Bahninfrastruktur Auswirkungen auf die NFA-Globalbilanz hat und die NFA-Grundsätze in Frage stellen könnte.

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

Diese Frage erübrigt sich auf Grund unserer eher kritischen Haltung zum Beitrag der Kantone.

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

Siehe 4d).

f) Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer beschränkt?

Da wir der Pauschalierung des Fahrkostenabzugs eher kritisch gegenüberstehen, und stattdessen wie dargelegt zuerst auf alternative Geldmittel zugegriffen werden sollte, verzichten wir auf eine Antwort. Wenn aber eine Pauschalierung doch eingeführt werden soll, dann soll sie sich auf die direkte Bundessteuer beschränken.

g) 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?

Auch die vorgesehene Beibehaltung der gemeinsamen Finanzierung der Netze der KTU macht die Notwendigkeit einer allfälligen Befristung des BIF deutlich. Das STEP umfasst ein Langfristkonzept für die gesamtschweizerische Infrastrukturstrategie. Entsprechend muss auch die Finanzierung der Ausbauetappen aus einem Guss erfolgen. Dies setzt sinnvollerweise die Zusammenlegung der normalspurigen Bahnnetze voraus. Während der Dauer einer allfälligen Befristung des BIF hätten Bund und Kantone die Möglichkeit, die entsprechenden Entscheide zur Ausgestaltung dieser neuen unabhängigen Infrastrukturgesellschaft zu treffen. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen Bund und Kantone die Privatbahnen gemeinsam finanzieren. Die Kantone beteiligen sich mit rund 300 Mio. Franken an den Kosten für Betrieb und Substanzerhalt der Privatbahnen. Würde der Bund die alleinige Finanzierung übernehmen, müssten die Kantone die entsprechende Summe von rund 300 Mio. Fr zusätzlich in den BIF einlegen.

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?

Durchaus. Es entsteht dabei aber eine gewisse Gefahr, dass die Kantone durch die Vorfinanzierung von Projekten Fakten schaffen, welche das strategische Entwicklungsprogramm beeinträchtigen und den Bund dadurch zwingen, eine spätere Mitfinanzierung vorzunehmen. Zudem entstünde durch eine Vorfinanzierung die Möglichkeit, dass Infrastrukturprojekte nur noch in finanzstarken Kantonen durchgeführt werden, welche sich die entsprechenden Projekte leisten können. Da das strategische Entwicklungsprogramm sowohl in örtlicher als auch zeitlicher Hinsicht den Ausbau festlegt, können zeitliche Verschiebungen durch Vorfinanzierungen zu Resultatverschlechterungen bei den Infrastrukturbetreiberinnen führen, indem die beabsichtigte Netzwirkung nicht voll erzielt wird. Der Vorbehalt von Art. 58a Abs. 3 (neu) muss daher auch für die Vorfinanzierung und auch im Verhältnis zu den Infrastrukturbetreiberinnen Geltung haben.

Die Instrumente der Vor- und Mitfinanzierung müssen somit mit klaren Spielregeln versehen werden. Diese Regeln erscheinen uns mit der vorgeschlagenen Formulierung der Bedingungen in Art. 58b EBG für Mitfinanzierungen gegeben und müssten sinngemäss für Vorfinanzierungen gelten.

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

Siehe Bemerkungen zu Frage 5 a)

c) Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?

Siehe Bemerkungen zu Frage 5 a)

Fragen zum Ausbau von Angebot 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?

Nein. Diese Schwerpunkte berücksichtigen alleine die Bedürfnisse des Personenverkehrs. Auf den Schwerpunkt „Höhere Geschwindigkeit“ soll zugunsten der Netzwirkung und der Aufrechterhaltung des Verbundbetriebs Personen-/Güterverkehr verzichtet werden.

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

Ja, unbedingt. Der VAP erachtet den Bau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes im Stil der TGV- oder ICE-Linien in der kleinräumigen Schweiz als nicht prioritär. Die entsprechenden finanziellen Mittel sind nicht vorhanden und der mögliche zeitliche Gewinn steht in keinem Verhältnis zum erforderlichen Mitteleinsatz. Wir haben in unserem

Land mit dem dichten Mischverkehr in erster Linie Kapazitätsprobleme. In diesem Sinne sind wir mit der Prioritätensetzung, wonach höhere Frequenzen und Kapazitäten sowie die Vervollständigung des Knotensystems vor höheren Geschwindigkeiten kommen, einverstanden. Für den Güterverkehr müssen jedoch unter allen Umständen Kapazitäten aufrecht erhalten werden.

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

Nein. Wir stehen dem vorgeschlagenen ungebremsten Ausbau des Personenverkehrs kritisch gegenüber. Taktverdichtungen innerhalb und zwischen den Metropolitanräumen sowie Ausbau des Regional- und Agglomerationsverkehrs verschärfen die Kapazitätskonkurrenz zwischen Personen- und Güterverkehr und mindern die Trassenqualität des Güterverkehrs nochmals. Wir sind mit den Zielsetzungen für den Personen- und Fernverkehr gemäss Kapitel 1.5.1.3 zwar weitgehend einverstanden. Doch vermissen wir ebensolche Zielsetzungen für den nationalen und internationalen Schienengüterverkehr und die damit verbundenen Querverbindungen mit dem Personen- und Fernverkehr.

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

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

Wir begrüssen, dass Bahn2030 durch STEP und einzelne, pragmatische Ausbauschritte abgelöst wird. Dabei müssen stets die Bedürfnisse aller Verkehrsarten auf der Schiene, also auch diejenigen des Güterverkehrs, miteinbezogen werden. Für den Güterverkehr fehlt ein wirkliches Entwicklungskonzept. Wir begrüssen, dass in STEP auch die Privatbahnen und der Regionalverkehr berücksichtigt werden, denn der Güterverkehr findet auch in der Fläche statt. Gleichwohl bleiben die Aussagen des Berichts 1.5.2 für den Güterverkehr im Gegensatz zum Personenverkehr sehr nebulös. Vor dem Hintergrund der nach oben korrigierten Wachstumsprognosen im Binnen- und Import-/Exportverkehr müssen in den Agglomerationen und Regionen explizit Kapazitäten für den Güterverkehr aufrecht erhalten werden. Wir verweisen zudem auf die eingangs erwähnte fehlende Gesamtsicht im Verkehr, d.h. auch für den Strassenverkehr ist im Sinne von STEP ein Entwicklungsprogramm Strasse2030 zu schaffen.

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

Grundsätzlich Ja, aber nur unter der Bedingung, dass auch dem Schienengüterverkehr ein nationales Taktsystem zugebilligt wird. Ein Ausbau des Halbstundentaktes auf den Fernverkehrslinien bedingt, dass entsprechende Investitionen auch in den Regionalverkehr erfolgen. Die vorgeschlagene Taktverdichtung Richtung Chur unter erheblichem Ausbau der Infrastruktur im Prättigau ist angesichts der vorgesehenen Streichung des Chestenbergtunnels aus ZEBG nicht akzeptabel.

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

Nein. Ein durchgehender Halbstundentakt im Fernverkehr mit einem entsprechend angepassten und ausgebauten Angebot im Schienengüterverkehr muss Vorrang haben vor dem Ausbau eines Viertelstundentaktes. Ansonsten ist für den Güterverkehr

bereits sehr bald überhaupt keine Kapazität im Netz mehr vorhanden. Der Ausbau zum Viertelstundentakt ist nur akzeptabel, wenn dem Güterverkehr gleichzeitig zwei Trassen pro Stunde verbindlich zugesichert werden.

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

Nein. Dies ist nur akzeptabel, sofern dies nicht zu einer Verschlechterung der Trassenqualität für den Güterverkehr, sondern ebenfalls zu einer Verbesserung führt.

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

Nein. Der Verband der verladenden Wirtschaft VAP erachtet es als sehr wichtig, dass dem Schienengüterverkehr in der Fläche vermehrt Aufmerksamkeit geschenkt wird (vgl. Motion 10.3881 Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche). Dieses Anliegen wird mit der Vernehmlassungsvorlage nur teilweise aufgenommen. Art. 48a lit. b Entw. EBG sieht als Ziele die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs sowie die Weiterentwicklung des Binnen-, Import- und Exportverkehrs vor. Für den Personenverkehr ist allein schon die Anzahl der gesetzten Ziele mehr als doppelt so hoch. Sie sind auch nicht diffus auf „Weiterentwicklung“, sondern klar auf „Verbesserung“ gerichtet. Wir schlagen ein analoges Vorgehen für den Güterverkehr vor, indem Verbesserungen der Verbindungen zwischen den schweizerischen Wirtschaftsstandorten in den Regionen sowie insbesondere den Häfen und Güterverkehrsumschlagsplattformen vorgesehen werden. Weiter sollen die Effizienzsteigerung und der notwendige Ausbau der Rangier- und Güterumschlagsplattformen Erwähnung finden. Schliesslich soll die Anbindung der Wirtschaftsstandorte an das Schienennetz Programmziel sein.
Da der Güterverkehr kein öffentlicher Verkehr ist (keine Fahrplanpflicht, keine Tarifpflicht, keine Beförderungspflicht), untersteht er streng genommen nicht Art. 81a Entw. BV. Eine Vertiefung dieses Spannungsfelds und die Formulierung klarer Ziele auch für den Bahngüterverkehr vor Verabschiedung der Botschaft wären unseres Erachtens angezeigt.
Der VAP ist sich bewusst, dass mittels Ausbau und Finanzierung des Schienennetzes nur beschränkt auf die Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs Einfluss genommen werden kann. Gleichwohl möchten wir an dieser Stelle an die wiederholt vorgebrachten Anregungen dazu erinnern. Eine dezidierte Reduktion der administrativen Hürden im Import-/Exportverkehr, vorurteilslose Überprüfung der Bau- und Instandsetzungsvorschriften sowie automatische gegenseitige Anerkennung von Zulassungen für Traktionsmittel und Rollmaterial und schliesslich die grundlegende Entrümpelung der Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes analog den Vorschriften für den Strassentransports sind vordringlich revisionsbedürftige Rahmenbedingungen des Bahngüterverkehrs.

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

Ja, das ist für den VAP Teil der Gesamtsicht. Auch hier sind die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs in den Wirtschaftsstandorten in den Regionen miteinzubeziehen. Allenfalls muss ein höherer Betrag für die Privatbahnen eingesetzt werden.

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

Ja. Ein solches Vorgehen ist pragmatisch und nimmt Rücksicht auf die finanziellen Möglichkeiten.

8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

a) Sind Sie mit Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

Nein. Mit dem Ausbauschritt 2025 sollen die dringendsten Engpässe beseitigt, die Erschliessung innerhalb der Metropolitanräume verbessert, die Anbindungen der Städtenetze gesichert, die Produktionsbedingungen für den Binnengüterverkehr verbessert, der Alpenraum erschlossen und der Tourismus verbessert werden. Mit dieser umfassenden Zielsetzung sind wir nicht einverstanden. Da der Schienengüterverkehr mittelfristig nach wie vor zwar die höchsten Trassenpreise bezahlt, aber dafür die schlechteste Netzzugangspriorität erhält, messen wir der Verbesserung der Produktionsbedingungen für den Binnengüterverkehr erste Priorität bei insbesondere gegenüber touristisch begründeten Infrastrukturausbauten. Art 48a EBG sollte daher entsprechend fassbare Ziele für den Güterverkehr vorsehen.

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

Nein.

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

Mit Blick auf die Versorgung und Erschliessung unseres Landes mit Gütern auf der Schiene beantragen wir, dass folgende Ausbauschritte auf der Prioritätenliste nach vorne rücken: Chestenbergtunnel (zur Behebung des Nadelöhrs vor dem Rangierbahnhof Limmattal bzw. Gateway Limmattal) und Brüttenertunnel (zur Behebung des Nadelöhrs zwischen Rangierbahnhof Limmattal/Gateway Limmattal und der Ostschweiz). Überdies muss nicht nur die Verbindung Lausanne-Genf für die Bedürfnisse des Güterverkehrs ergänzt, sondern auch die Infrastruktur in den Schienen angebundenen Wirtschaftsgebieten der Stadt Genf ausgebaut werden. Schliesslich muss angesichts des Ausbaus der S-Bahn Tessin für die Logistikstandorte der unteren Leventina und der Magadinoebene eine Umfahrungsmöglichkeit für den Güterverkehr im Raum Bellinzona geschaffen werden, statt nur bestehende Gütergleise anlässlich von S-Bahnausbauten abzubrechen. Stattdessen kann auf die Einführung des Halbstundentakts Zürich-Chur und den Ausbau im Prättigau verzichtet werden.

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

Nein. Der Ausbauschritt müsste gemäss unseren Antworten zu Frage 8 b und c) vergrössert werden.

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

Siehe oben.

9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

Nein. Wir lehnen die Streichung des Chestenbergtunnels ab.

Weitere Bemerkungen

10) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zusammenfassend möchten wir nochmals festhalten, dass wir mit der Vernehmlassungsvorlage als direktem Gegenentwurf zur Volksinitiative „für den öffentlichen Verkehr“ grundsätzlich einverstanden sind. Insbesondere begrüssen wir die Weiterführung des FinöV-Fonds als BIF mit den bekannten Finanzquellen sowie ein langfristiges Entwicklungskonzept des Infrastrukturausbaus, das in Teilpaketen Realisierung findet. Auch die Zusammenfassung von Ausbau und Betrieb/Substanzerhalt der Infrastruktur in einem Fonds ist positiv.

Die Vorlage muss aber bezüglich der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr dringend verbessert werden. Auch muss sie inhaltlich mit der Strassenverkehrsfinanzierung verknüpft werden, um eine langfristige Perspektive für den Verkehr als Ganzes aufzuzeigen und die nötigen Verfassungsänderungen in einem Schritt vorzunehmen.

Korrekturbedarf bei FABI sehen wir in folgenden Punkten:

- Der BIF muss den Infrastrukturbetreiberinnen klare Zielvorgaben für die Effizienzsteigerung und Verbesserung der Lebenszykluskosten zur Kostensenkung oder zumindest –stabilisierung machen. Dazu sind mittelfristig wohl auch die Neuregelung der Finanzierung der KTU-Netze beziehungsweise die Zusammenfassung der normalspurigen Netze in eine unabhängige Netzgesellschaft sowie eine verstärkte Regulation in den Bereichen strategische Netzentwicklung, Netznutzung und Fahrplanentwicklung Voraussetzung.
- Die zusätzlich notwendigen Mittel sollen in erster Linie durch eine Reduktion des Anteils der allgemeinen Bundeskasse an den Erträgen der Mineralölsteuern zugunsten des BIF, einen höheren Beitrag aus allgemeinen Steuermitteln entsprechend dem wirklich prognostizierten Wachstum des Verkehrs und subsidiär durch kantonale Beiträge sowie als ultima ratio durch eine Neuausgestaltung der Pendlerabzüge generiert werden. Die Erhöhung des Trassenpreises für den Güterverkehr, insbesondere der Gefahrgutzuschlag, wird abgelehnt, bis verlässliche Vorschläge für eine Verbesserung der Netzzugangspriorität und der Trassenqualität für den Güterverkehr sowie ein Mechanismus für die langfristige Sicherung der Gütertrassen gegen die Begehrlichkeiten des Personenverkehrs vorliegen.
- Die Entwicklungsstrategie für den Güterverkehr muss präziser gefasst werden. Insbesondere müssen Verbesserungen der Verbindungen zwischen den schweizerischen Wirtschaftsstandorten in den Regionen sowie den Häfen und Güterverkehrsumschlagsplattformen vorgesehen werden. Weiter sollen die Effizienzsteigerung und der notwendige Ausbau der Rangier- und Güterumschlagsplattformen Erwähnung finden. Schliesslich soll die Anbindung der Wirtschaftsstandorte an das Schienennetz Programmziel sein.
- Die in der ersten Etappe vorgesehenen Ausbauschritte vermögen die Interessen des Güterverkehrs nicht zu befriedigen. Der Verzicht auf den in ZEBG vorgesehenen Chestenbergtunnel sowie die ungenügende Beseitigung des Kapazitätsengpasses Zürich-Winterthur-Ostschweiz und im Arc lémanique inkl. Wirtschaftsstandorte Genf sind nicht akzeptabel.