

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
3003 Bern

7. Juni 2011

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI): Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 31. März 2011 haben Sie uns eingeladen, zur obgenannten Vorlage Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Zusammenfassend beurteilen wir die zur Vernehmlassung gestellten Fragen wie folgt:

Wir sind mit den Zielsetzungen der FABI-Vorlage grundsätzlich einverstanden. Ein kohärenter Ansatz für die Schweizer Bahninfrastruktur, in dem die Finanzierung ein zentrales Element darstellt, ist richtig. Kritisch beurteilen wir die zeitlich nachgelagerte Behandlung der Strassenverkehrsfinanzierung.

Die FABI-Vorlage soll für sich stehen. Einen Gegenentwurf zur VCS-Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ erachten wir als nicht zielführend. Die Initiative ist dergestalt, dass sie für sich alleine dem Volk vorgelegt und zur Ablehnung empfohlen werden soll.

Für economiesuisse liegt der Fokus auf der Weiterentwicklung der Mobilität in der Schweiz und damit in einem nachfrageorientierten Wachstum. Es gilt das bestehende Netz zu finanzieren und gleichzeitig den nötigen Ausbau zu ermöglichen, wobei die Priorität bei Projekten liegen muss, die die betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Rentabilität des Gesamtsystems verbessern. Die Finanzierung der Mobilität ist grundsätzlich verstärkt durch die Nutzer zu tragen, für die Bahnfinanzierung bedeutet dies durch die Kundentarife, aber auch durch die Kantone, die vom Ausbau profitieren.

economiesuisse lehnt versteckte Steuererhöhungen, wie die Pauschalierung des Fahrkostenabzugs oder die Verlängerung der Erhöhung bzw. eine zusätzliche Erhöhung der Mehrwertsteuer ab. Wir sprechen uns in diesem Kontext auch gegen eine Verlängerung der Quersubventionierung der Schiene durch die Strasse aus. Mit Blick auf den wachsenden ordentlichen Bedarf der Strasse lehnen wir eine Fortführung der bisherigen Finanzierung im Bereich der Mineralölsteuer ab: Das „NEAT-Viertel“ muss durch eine Verstärkung der

Eigenfinanzierung der Schiene durch die Benutzer kompensiert werden. Auch eine Zweckbindung der direkten Bundessteuer lehnen wir konsequent ab.

Wir erachten eine Rückführung der Schienenfinanzierung in den Bundeshaushalt für eine machbare Option mit zentralen Vorteilen, auch wenn diese in der Vernehmlassung nicht als Option aufgezeigt wird.

Eine Fondslösung ist eine „second best“-Lösung und nur dann akzeptabel, wenn die oben angeführten Grundsätze und die vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzierungs- und Aufsichtskriterien gelten:

- **die Einlagen in den Fonds müssen im Sinne von absoluten Maximalbeträgen begrenzt sein;**
- **für den Fonds gilt ein striktes Verschuldungsverbot;**
- **die Rückzahlung der FinöV-Schulden inkl. Verzinsung muss vollumfänglich erfolgen;**
- **die Einlagen in den Fonds unterliegen der parlamentarischen Beschlussfassung und der Schuldenbremse.**

Zusätzlich erachten wir es als notwendig von einer unbefristeten Fondslösung Abstand zu nehmen und einen allfälligen Fonds bis 2030 zu befristen.

Schliesslich ist vor der Beurteilung eines allfälligen Finanzierungsmehrbedarfs zuerst die Situation mit Bezug auf die Angebotsentwicklung zu klären. Die heute vorliegenden Planungen sind insbesondere mit Blick auf die wirtschaftlichen Rentabilitätskriterien noch ungenügend. Neue, unabwendbare Finanzierungen sind in erster Linie durch die Infrastrukturbenutzer zu leisten. Ferner sind Kostensenkungspotentiale und Effizienzpotentiale rigoros auszuschöpfen.

1 Grundsätzliche Bemerkungen

Gut unterhaltene und funktionierende Infrastrukturen sind eine Voraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft und ein entscheidender Standortfaktor. Die Infrastrukturen der Schweiz gehören nach wie vor zu den besten der Welt. Die Konkurrenz ist jedoch stärker als jemals zuvor. Aufstrebende (Schwellen-)Länder erstellen neue und moderne Infrastrukturen, meist mit einer zunehmend wettbewerblichen Ausrichtung der Marktordnung und unter Einbezug privater Investitionen. Industrialisierte Länder wiederum kämpfen nicht selten mit schlecht unterhaltenen Infrastrukturen. Dies gilt auch vermehrt im Bereich der Bahn, wo nicht selten der Unterhalt der bestehenden Infrastrukturen vernachlässigt wurde.

Die Bedeutung einer nachhaltigen Finanzierung von Infrastrukturen ist deshalb gross. Als Transitland, aber auch wegen ihrer dichten Bevölkerung, ist die Schweiz in diesem Bereich besonderem Druck ausgesetzt: Die Belastung der Infrastrukturen und der technologische Wandel führen dazu, dass in den kommenden 20 Jahren bestehende Anlagen und Netze erneuert bzw. neue errichtet oder Kapazitäten ausgeweitet werden müssen. Die Finanzierung dieser Ausbauten ist gerade im Bahnbereich heute offen.

Ähnliches gilt für die Finanzierung des Betriebs und des Unterhalts der Schweizer Bahninfrastruktur. Die raschen Entwicklungsschritte der letzten zwei Jahrzehnte haben zu einem Kostenschub im Unterhalts- und Betriebsbereich geführt, dem in den bisherigen Finanzierungsmodellen zu wenig Rechnung getragen wurde. Die FABI-Vorlage hat vor diesem Hintergrund eine sachlich unbestrittene Grundlage.

Da die bauliche Entwicklung und die Finanzierung des Schweizer Bahnnetzes eng verzahnt sind und die Kostenentwicklung im Bahnverkehr zudem Auswirkungen auf andere öffentliche Aufgaben ebenso

wie auf die privaten Haushalte hat, begrüssen wir, dass der Komplex Bahninfrastruktur ganzheitlich angegangen wird und Finanzierung und Ausbau gemeinsam einer neuen Ordnung zugeführt werden.

Als problematisch beurteilen wir hingegen, dass die in unserer Sicht nicht weniger relevante Frage der Strassenverkehrsfinanzierung nachgelagert behandelt wird. Der (wiederholt) gewählte Prozess, zuerst die Bahnfinanzierung zu behandeln – mit Vorschlägen für zusätzliche Finanzierungsquellen beim Individualverkehr – und erst in einem zweiten Schritt die Finanzierungssituation der Strasse zu klären, erscheint uns nicht hilfreich. Ein kohärenter Ansatz wäre hier wünschbar. Die gegenseitigen Abhängigkeiten von Bahn und Strasse sind eng, was nicht zuletzt gerade die FABI-Vorlage zum Ausdruck bringt: In zentralen Finanzierungsfragen wird auf die fortgesetzte Querfinanzierung der Bahn durch die Strasse gesetzt.

Was die finanziellen Aspekt der Vorlage anbelangt ist für economiesuisse zentral, dass weder der Ausbau, noch der Betrieb und der Unterhalt der Bahninfrastruktur zu einer neuen Verschuldung der öffentlichen Hand führen. Weiter muss die Ausgabenentwicklung des Bahnbereichs im Kontext des Finanzbedarfs der übrigen öffentlichen Aufgaben erfolgen und eine effiziente, sich an der Rentabilität orientierende Mittelverwendung bei den Infrastrukturprojekten sichergestellt werden. Sofern neue Finanzierungen erforderlich sind, müssen diese in erster Linie von den Nutzern der Infrastrukturen geleistet werden. Auch sind Potentiale für Effizienzsteigerungen rigoros auszuschöpfen. Massnahmen, die zu einer Erhöhung der Schweizer Fiskalquote führen, sind nachrangig und grundsätzlich zu vermeiden.

Bei künftigen Ausbauvorhaben muss dem Aspekt der Transparenz stärker als in der Vergangenheit Beachtung geschenkt werden. Für economiesuisse steht hier das Kriterium der volks- und betriebswirtschaftlichen Rentabilität im Vordergrund. Ausbauprojekte – auch und gerade jene der öffentlichen Hand – müssen strikt an diesem Kriterium gemessen werden. Damit dies möglich ist, müssen die erforderlichen Grundlagen gesammelt und, auch für die Öffentlichkeit verständlich, transparent dargestellt werden.

Für unbeschränkt angelegte Finanzierungslösungen fehlen im Eisenbahnverkehr in unserer Beurteilung die Grundlagen. Fragen zur Schweizerischen Raumentwicklung und zur Marktordnung im Eisenbahnsektor stehen ungelöst im Raum. Die Marktmacht der Schweizerischen Bundesbahnen kann dazu führen, dass bestehende Rollenkonflikte (Eigner, Regulator, Betreiber) die Finanzsituation verschärfen und das Gesamtsystem instabiler werden lassen. Zudem versucht sich die Politik an der Frage, ob Arbeitnehmer über weite Strecken pendeln sollen oder die räumliche Nähe zwischen Arbeits- und Wohnort geringer werden soll. Je nachdem wie die Antworten hier ausfallen – wobei wir uns auf den Standpunkt stellen, dass es nicht an der Politik ist, in diesen grundsätzlich privaten Bereich regulierend einzugreifen – fallen die Schlussfolgerungen für die Bahnentwicklung unterschiedlich aus.

Es entspricht einer Tatsache, dass die Kosten des Eisenbahnverkehrs stark gestiegen sind und dass mit der bundesrätlichen Vorlage ein weiterer Anstieg geplant ist. Ob die vorgeschlagenen Investitionen von 42.6 Milliarden Franken im Schienenverkehr bis 2040/50 aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll, realistisch und notwendig sind, bleibt dabei unklar. Trotz erheblicher Investitionen in der Vergangenheit erbringt die Schiene noch immer lediglich nur rund 20% der Personen- und rund 40% der Güterverkehrsleistungen. Die Infrastrukturnutzer tragen nicht einmal die Hälfte der Kosten. Dass kostendämpfenden Massnahmen in der Vorlage so wenig Beachtung geschenkt wird, ist für uns ein Makel, der im Hinblick auf die Bereinigung der Vorlage noch korrigiert werden muss.

2 Fragenkatalog

2.1 Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

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

Der Bundesrat will für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur eine tragfähige Basis schaffen. Massgebend für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur soll der zukünftige Bedarf sein. Das Finanzierungssystem soll überdies vereinfacht und transparenter werden.

economiesuisse unterstützt das Anliegen einer *tragfähigen Basis*. Namentlich soll dem Gesamtkostenaspekt der Schieneninfrastruktur grössere Beachtung geschenkt werden. Die Vernachlässigung der Unterhalts- und Betriebskosten hat in der Vergangenheit zu verzerrten Finanzierungsentscheiden geführt. Die Mittelkonkurrenz von Ausbau, Unterhalt und Betrieb, und damit die Finanzierung der Infrastruktur aus einem Gefäss, ist in diesem Sinn richtig und zu begrüssen.

Der *zukünftige Bedarf* leitet sich in unserer Perspektive an erster Stelle aus Kriterien der volks- und betriebswirtschaftlichen Rentabilität ab. Wo der Staat aus öffentlichen Mitteln Schienenprojekte finanziert, sind hohe Rentabilitäten vorauszusetzen. Ein Verkehrsprojekt ist demnach theoretisch dann attraktiv, wenn es sich durch eine grosse Anzahl Nutzer mit ausreichend hoher Zahlungsbereitschaft privatwirtschaftlich aus dem Markt heraus finanzieren lässt. Eine hohe Rentabilität in volkswirtschaftlichem Sinn bedeutet die Sicherstellung einer effizienten Leistungserbringung für Nutzer, auch wenn Infrastrukturbetreiber keine (zusätzlichen) Einnahmen aus Nutzungsentgelten erwirtschaften können. Aus nationaler Sicht muss ein gesamthaft hoher Nutzen entstehen.

Die *Vereinfachung und Transparenz des Finanzierungssystems* ist auch für uns ein erstrangiges Ziel. Das heutige Finanzierungssystem ist zu komplex und wird, dies zeigt die Erfahrung, kaum verstanden. Einfachheit und vor allem Transparenz sind Voraussetzungen für Glaubwürdigkeit und politische Akzeptanz. Die Vorlage bringt hier gegenüber dem Stand heute Fortschritte. Weitere Vereinfachungen und zusätzliche Schritte in Richtung Verständlichkeit – Stichwort: Entflechtung der Zahlungsströme – sind jedoch anzustreben.

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

economiesuisse lehnt einen Gegenentwurf zur VCS-Initiative ab. Die Initiative soll aus Sicht von economiesuisse ohne Gegenentwurf dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden. Sie setzt falsche Anreize und gefährdet das Verkehrssystem der Schweiz. Die VCS-Initiative ist aus unserer Sicht chancenlos.

Die Erarbeitung der FABI-Vorlage hat entsprechend ohne Bezug zur VCS-Initiative zu erfolgen. Die Vorlage muss für sich Bestand haben und sollte einzig hinsichtlich ihres Beitrags zur nachhaltigen Finanzierung und dem effizienten Ausbau der Bahninfrastruktur der Schweiz beurteilt werden.

Die Koppelung der VCS-Initiative und der FABI-Vorlage wäre insbesondere aufgrund der gesetzten Signale unerwünscht. Die umverteilende Wirkung der VCS-Initiative suggeriert dem Bürger eine vermeintlich preisgünstige Lösung. Die Kosten der Lösung drohen vernachlässigt zu werden. Die komplexere FABI-Vorlage wäre vergleichsweise schwieriger zu vermitteln. Die sachlich unbestrittene und auch politisch notwendige Diskussion über die Finanzierung und den Ausbau der Schweizer Bahninfrastruktur liefe Gefahr, im Ansatz eine ungünstige Richtung mit einem schwer zu kalkulierenden, aber absehbar unbefriedigenden Ergebnis zu nehmen. Wichtige Elemente der FABI-Vorlage wie die Mittelkonkurrenz von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur müssen in den künftigen politischen Prozess Eingang finden. Bei einer Annahme der VCS-Initiative wäre dies nicht sichergestellt.

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

economiesuisse beurteilt einen neuen Bahninfrastrukturfonds aus grundsätzlichen Überlegungen zurückhaltend. Spezialgesetzliche Fonds ausserhalb des ordentlichen Bundesbudgets verringern die finanzpolitische Transparenz. Zudem geben sie einzelnen Bundesaufgaben Privilegien, über die andere Aufgabenbereiche nicht verfügen. Das Privileg besteht in gesetzlich gebundenen Mitteln (Zweckbindungen). Diese schalten die Aufgaben- und Mittelkonkurrenz für den privilegierten Bereich aus. Von einer grundsätzlichen höheren staatspolitischen Bedeutung kann beim Verkehr – beispielsweise gegenüber der Bildung – nicht ausgegangen werden. Dort jedoch fehlen gesetzlich gebundene Mittel. Die Gleichbehandlung der grossen öffentlichen Aufgaben gebietet, nach dem FinöV- und dem Infrastrukturfonds von einer weiteren Fondslösung Abstand zu nehmen.

Zugunsten einer neuen Fondslösung werden praktische Gründe angeführt. Zu den Gründen gehören die Verstetigung der Finanzierung sowie die Problematik der Investitionsspitzen unter der Schuldenbremse. Diese Gründe sind anzuerkennen. Dennoch scheinen Alternativen möglich. Das Argument des Vernehmlassungsberichts, dass mit der Auflösung des FinöV-Fonds ein überaus grosser Aufwand verbunden wäre und die politischen Erfolgsaussichten alternativer Lösungen wie einer Spezialfinanzierung deshalb „eher gering“ seien, wirkt jedenfalls wenig überzeugend. Der FinöV-Fonds mitsamt seiner Finanzierungsquellen wurde gerade unter der Bedingung seiner Befristung geschaffen. Diese Bedingung im Nachhinein infrage zu stellen, erscheint problematisch, auch mit Blick auf einen allfälligen neuen Fonds und seine Glaubwürdigkeit.

Als Alternative zum BIF wäre die Rückführung der Bahnfinanzierung (inklusive Ausbau) in den ordentlichen Bundeshaushalt denkbar. Bestehende Zweckbindungen wären aufzugeben. Die Aufgaben- und Mittelkonkurrenz ebenso wie die Transparenz der Finanzierung würden hergestellt. Die notwendige Planungssicherheit würden mehrjährige Bauprogramme und dazugehörige Zahlungsrahmen schaffen. Dies wäre eine Lösung, wie sie für alle anderen Bundesaufgaben (mit Ausnahme der sozialen Sicherheit) auch gilt. Zur Finanzierung von Zahlungsspitzen könnte ein stark begrenzter, aus Verkehrsmitteln des Bundes alimentierter Fonds geschaffen werden.

Ein neuer Bahninfrastrukturfonds wäre für economiesuisse in jedem Fall nur unter den vom Bundesrat gestellten Bedingungen denkbar:

- Die Fondseinlagen sind auf Stufe Verfassung im Sinne von Beitragsmaxima zu begrenzen; es besteht keine Möglichkeit nachträglicher diskretionärer Korrekturen nach oben.
- Das Verschuldungsverbot gilt absolut.
- Die Rückzahlung der FinöV-Bevorschussung inklusive Verzinsung an den Bund erfolgt vollumfänglich und zeitgerecht (bis ca. 2030).
- Das Parlament beschliesst die jährlichen Einlagen; die Einlagen unterstehen der Schuldenbremse.
- Das Parlament beschliesst die jährlichen Entnahmen.

Diese Kriterien sind für economiesuisse zwingend. Zudem muss ein allfälliger Fonds in jedem Fall zeitlich befristet werden (Vgl. Ziffer 2.2 Frage b).

Diverse Mitglieder von economiesuisse wie z.B. die Chambre vaudoise de commerce et de l'industrie oder die Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève befürworten anstelle des vorgeschlagenen BIF die Schaffung einer Spezialfinanzierung Bahnverkehr, ähnlich der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV).

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

Die Finanzierung der Schweizer Bahninfrastruktur kann unseres Erachtens grundsätzlich unabhängig von der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur geregelt werden. Richtig erachten wir das geplante Vorgehen, die grossen Finanzierungspakete von Bahn 2030 über 12 oder 21 Milliarden in dieser Form nicht weiter zu verfolgen. Die Aufteilung in kleinere Tranchen ist sinnvoll.

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

Die Frage der Mittel hängt massgeblich von der Angebotsentwicklung (Betrieb und Ausbauten) und der Effizienz der Leistungserbringung ab. Was das Angebot betrifft, ergibt sich für economiesuisse heute noch kein klares Bild. Insbesondere mit Blick auf die für uns zentralen Rentabilitätskriterien scheinen die heute vorliegenden Planungen noch ungenügend. Auch wurden Potentiale für Effizienzsteigerungen in unserer Beurteilung noch nicht mit der gebotenen Rigorosität geprüft. Im Bereich Unterhalt scheint der geltend gemachte finanzielle Mehrbedarf angesichts divergierender Zahlen zu den Kosten noch nicht gefestigt. Gerade im Bereich Unterhalt müsste ein allfälliger zusätzlicher Finanzbedarf primär durch die Infrastrukturnutzer getragen werden.

2.2 Beurteilung Bahninfrastrukturfonds

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

Wir begrüssen ein einheitliches Finanzierungsgefäss für den Betrieb, den Substanzerhalt und den Ausbau der Bahninfrastruktur. Die Finanzierung der drei Aufgaben aus einem Topf stellt sicher, dass der Infrastrukturausbau künftig nicht mehr zulasten des Unterhalts erfolgt. Die Nachhaltigkeit der Schweizer Bahninfrastruktur gewinnt. Auch hinsichtlich der Transparenz sind Fortschritte zu erwarten. Es besteht ein starker Anreiz, dass Betriebs- und Substanzerhaltungskosten von den Betreibern künftig offengelegt werden. Die höhere Transparenz ermöglicht Effizienzsteigerungen und Verbesserungen hinsichtlich der rentablen Ausgestaltung des Bahnnetzes sowie der Preisdifferenzierung.

Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau können aus einem Gefäss grundsätzlich auch dann finanziert werden, wenn der Schienenbereich in den Bundeshaushalt zurückgeführt wird (Vgl. Ziffer 2.1, Frage c).

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

Wir lehnen eine unbefristete Fondslösung ab. Die Ablehnung gründet auf diesen Überlegungen:

- *Ungelöste Fragen der schweizerischen Raumentwicklung und der Marktordnung im Eisenbahnsektor:* Diese Fragen sind mit der Finanzierungsfrage verbunden. Solange sie nicht gelöst sind, ist die Schaffung von unbefristeten Systemen nicht sinnvoll
- *Entwicklung der Mobilität:* Ob die Schiene der herausragende Verkehrsträger der Zukunft ist, ist trotz vielen unbestrittenen Vorteilen nicht a priori klar. Wie sich die Mobilität entwickelt – ob ausschliesslich in Richtung Schienenverkehr oder beispielsweise in Richtung von mit Elektrizität angetriebenen Individualfahrzeugen, die sich auf Nationalstrassen in einen höchst effizienten Mobilitätsfluss einfügen – ist offen. Technologische Entscheide sollten dem Markt überlassen werden. Die unbefristete Bevorzugung eines Verkehrsträgers ist deshalb zu vermeiden.
- *Verzicht auf übermässige Priorisierung:* Der Aspekt der Planungssicherheit ist anzuerkennen. Mit dem BIF würde ein Finanzierungsgefäss mit gesetzlich geschützten Mitteln geschaffen, über das

(ausser der sozialen Sicherheit) kein anderer Aufgabenbereich verfügt. Eine zusätzliche Privilegierung in Form einer zeitlich unbefristeten Lösung wäre kaum zu verantworten. Auch der Bahninfrastrukturbereich soll von der Pflicht auf periodische Rechenschaftsablage nicht befreit werden.

- *Überprüfung der Finanzierungslösung:* Sowohl die direkte Bundessteuer wie die Mehrwertsteuer – mithin die Haupteinnahmequellen des Bundes – sind zeitlich befristet. Für diese Finanzordnung führt der Bundesrat folgendes Argument an: „Die Befristung soll den Bürgerinnen und Bürgern in gewissen Zeitabschnitten die Möglichkeit geben, sich darüber klar zu werden, wie der Bund finanziert wird. Damit besteht auch die Notwendigkeit auf der Seite der Behörden und des Parlaments, die Zustimmung der Bürger immer wieder einzuholen.“¹ Diese Pflicht zur regelmässigen Überprüfung von getroffenen Lösungen ist sachgerecht und entspricht dem demokratischen Staatsverständnis der Schweiz. Sie muss auch und vor allem für einen allfälligen BIF gelten, der aufgrund seines Sondercharakters einem erhöhten Legitimationsbedarf zu unterstehen hat.
- *Keine Zementierung der Querfinanzierung:* Analog dem FinöV würde der geplante BIF wiederum zu erheblichen Teilen aus Mitteln gespiesen, die über die Strasse erhoben werden (LSVA, Mineralölsteuer). Diese Querfinanzierung ist im Grundsatz problematisch (Vgl. Ziffer 2.3, Frage a). Der ebenfalls querfinanzierte FinöV basiert auf der Voraussetzung seiner Befristung. In einem unbefristeten BIF würde dieser Grundsatz dahinfallen. Einem solchen Schritt können wir uns aus ordnungs- und verkehrspolitischen Gründen nicht anschliessen.

economiesuisse kann einem neuen Bahninfrastrukturfonds nur unter der Voraussetzung seiner Befristung und unter der Einhaltung der vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzierungs- und Aufsichtsbedingungen zustimmen. Als Zeitpunkt für eine erste Befristung schlagen wir das Jahr 2030 vor. Der erste Ausbauschritt sollte bis dahin beendet sein. Auch die Rückzahlung der FinöV-Schulden sollte zu diesem Zeitpunkt erfolgt sein. Der Zeitraum genügt demnach, um ausreichend Erfahrungen mit dem neuen Instrument zu sammeln und namentlich zu prüfen, ob der Fonds gemäss den Vorgaben ordentlich funktioniert.

2.3 Vorgeschlagene 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?*

economiesuisse äussert sich skeptisch gegenüber Querfinanzierungen. Im geltenden FinöV-Finanzierungssystem findet eine Querfinanzierung von der Strasse zur Schienen in erheblichem Umfang statt. Sie wurde von der Wirtschaft nur unter der Bedingung ihrer zeitlichen Beschränkung akzeptiert. Auch die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sehen vor, dass die Erträge der Mineralölsteuer und jene der LSVA nach Abschluss der Bauarbeiten und der Finanzierung (inkl. der Rückzahlung der Bevorschussung) der Eisenbahngrossprojekte wieder den geltenden Zweckbestimmungen („Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr“) zuzuführen sind. Die FABI-Vorlage will diese Bedingung ändern und die geltende Querfinanzierung weiterführen und auf Verfassungsebene auf unbegrenzte Frist verankern. economiesuisse lehnt die Fortführung der Querfinanzierung auf unbegrenzte Frist ab.

Anpassung von „Strassenverkehr“ zu „Landverkehr“: Der Bundesrat schlägt vor, in der Verfassung für die Verwendung der Mittel aus der Mineralölsteuer, der Nationalstrassenabgabe und der LSVA den Begriff „Strassenverkehr“ durch den Begriff „Landverkehr“ zu ersetzen (Art 85 Abs. 2 BV, Art. 86 Abs. 3

¹ Neue Finanzordnung. Informationsbroschüre zur Abstimmungsvorlage vom 28. November 2004, Befristung der direkten Bundessteuer und der Mehrwertsteuer.

BV). Die Änderung bedeutet, dass die drei Abgaben zumindest in Teilen dauerhaft für die Schienenfinanzierung eingesetzt werden könnten. Die Erweiterung des Verwendungszwecks würde verfassungsmässig legitimiert. Eine solche Anpassung lehnen wir entschieden ab.

Positiv beurteilen wir, dass die Zuweisungen in den Fonds auf Verfassungsstufe in ihrer Höhe limitiert sind. Die Limitierung verhindert einen weiteren Ausbau der Querfinanzierung. Wie bei der Mineralölsteuer ist aber auch bei der LSVA ein absoluter Höchstbetrag festzulegen. Jegliche Anreize, den Strassenverkehr stärker zu belasten, um Mehreinnahmen für die Schiene zu generieren, müssen vermieden werden. Dies nicht zuletzt, weil auch im Strassenbereich ein steigender Finanzierungsbedarf besteht. Wie der Bundesrat schreibt, öffnet sich „wegen der steigenden Kosten für Betrieb, Unterhalt und Ausbau [...] bei den Nationalstrassen die Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben.“² Wichtig ist, dass die im Strassenverkehr benötigten Projekte umgesetzt und finanziert werden können. Es ist nicht akzeptabel, dass Strasseneinnahmen für die Schiene verwendet werden und im Gegenzug die Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs angehoben werden, um die Strasseninfrastrukturprojekte zu finanzieren.

Insbesondere vor dem Hintergrund der angekündigten Mineralölsteuererhöhung zur Deckung des wachsenden ordentlichen Bedarfs der Strasse, lehnen wir die Weiterführung der Schienenfinanzierung durch die Mineralölsteuer ab.

Unter den alternativen Lösungen für das NEAT-Viertel steht für uns die verstärkte Benutzerfinanzierung im Vordergrund. In jedem Fall muss mit einer neuen Lösung die Problematik der Querfinanzierung entschärft und die Transparenz der Verkehrsfinanzierung erhöht 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?*

Wir sind mit dieser Bestimmung einverstanden. Der Bundesbeitrag ist in der vorgeschlagenen Höhe von 2200 Millionen betragsmässig zu begrenzen. Das Wachstum folgt einem gesetzlich festgelegten Index.

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

Erhöhung Trassenpreise: Wir stimmen dem Vorschlag unter der Bedingung zu, dass die Güterverkehrsbedürfnisse bei der Ausgestaltung der Preissystematik adäquat berücksichtigt werden. Die aktuelle Gestaltung der Trassenpreise begünstigt den Personenverkehr zulasten des Güterverkehrs. Dies wäre auch nach Umsetzung der sich in der Vernehmlassung befindlicher Vorschläge zur Trassenpreisrevision des BAV der Fall. Einen höheren Beitrag der Bahnnutzer an die Infrastruktur erachten wir insbesondere beim Personenverkehr als unerlässlich.

Kantonsbeitrag: Gemäss dem Prinzip, dass die Besteller von Verkehrsinfrastrukturen einen angemessenen Beitrag an die Infrastrukturen leisten (Subsidiaritätsprinzip), unterstützen wir einen Kantonsbeitrag an einen allfälligen BIF.

Pauschalierung Fahrkostenabzug: Die vorgeschlagene Zweckbindung der direkten Bundessteuer lehnen wir ab. Eine neue, unkompenzierte Zweckbindung würde die Budgethoheit des Parlaments weiter untergraben und zu einem Anstieg der Fiskalquote führen. Der Schienenverkehr würde vor anderen Aufgabenbereichen zusätzlich privilegiert. Anstelle einer zusätzlichen Subvention über Steuergelder ist die Benutzerfinanzierung zu stärken (Trassenpreise). Zudem sind Effizienzpotentiale konsequent auszuschöpfen.

² Medienkonferenz vom 20.01.2011 (<http://www.admin.ch/aktuell/00089/index.html?lang=de&msg-id=37312>)

Die Pauschalierung des Fahrkostenabzugs enthielte im Sinne der verstärkten Verursacherorientierung eine positive Komponente. Andererseits wären von der Massnahme vorwiegend private Autopendler betroffen mit der Folge einer weiteren Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene. Die Nachfrage nach Schienendienstleistungen würde noch weiter erhöht und das Angebots- und Finanzierungsproblem noch einmal verschärft. Steuersystematisch ist die Massnahme willkürlich. In einer Gesamtschau der Vor- und Nachteile, sowie mit Blick auf den grundsätzlichen Vorbehalt gegenüber der fiskalquotenerhöhenden Wirkung der Massnahme, lehnen wir sie ab.

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

Das Verursacherprinzip ist deutlich zu stärken. Beispielsweise besteht beim Personenverkehr im öffentlichen Verkehr bei den Abonnementspreisen eine mangelhafte Verursacherorientierung. Über die Hälfte der Kosten tragen heute die Steuerzahler und die Unternehmen.

Weiter sind Möglichkeiten für Effizienzsteigerungen beim Betrieb und Unterhalt der Schieneninfrastruktur konsequent auszuschöpfen. Höhere Trassenpreise könnten entsprechende Anreize setzen. Effizienzpotentiale bestehen nicht nur beim Leistungseinkauf (Zulieferer), sondern auch bei den internen Leistungen der Bahnunternehmen. Insbesondere das dominierende Bahnunternehmen der Schweiz steht hier in der Pflicht.

Diverse Mitglieder von *economiesuisse* wie z.B. die *Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie*, die *Chambre vaudoise de commerce et de l'industrie* oder die *Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève* befürworten eine Erhöhung der Zweckbindung der Mineralölsteuereinnahmen von 50% auf 60%, wobei die 50% nach wie vor der Strasse und die zusätzlichen 10% der Bahn zugutekommen sollen. Damit würden zusätzlich rund 300 Mio. Franken pro Jahr des ordentlichen Bundeshaushalts zugunsten der Bahnfinanzierung zweckgebunden.

Noch einmal ist auch auf den Aspekt Transparenz zu verweisen. Die Eidgenössische Finanzkontrolle stellte beispielsweise beim Controlling der Leistungsvereinbarungen Bund-SBB grössere Mängel fest. Operative Folgen hatte diese Feststellung bis heute keine.

Grundsätzlich zu hinterfragen ist schliesslich auch das vorgeschlagene 42 Milliarden-Ausbauprogramm. Eine nochmalige strenge Prüfung nach Rentabilitätsgesichtspunkten könnte zu einer Fokussierung der Entwicklungsschritte führen und den Finanzbedarf für den Ausbau reduzieren.

2.4 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?*

Wir sind der Meinung, dass der öffentliche Verkehr in einem Gesamtkontext betrachtet werden muss. Insofern macht auch die Finanzierung von Agglomerationsprojekten aus einem einheitlichen Gefäss Sinn. Finanzielle Entlastungen bei den Kantonen müssen aber kompensiert werden bzw. sich in entsprechenden Steuersenkungen niederschlagen.

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

Ja, damit sind wir einverstanden.

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

-

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

Verkehrsinfrastrukturprojekte sind stärker als bisher durch die Nutzniesser zu finanzieren. Nutzniesser von Ausbauten (Kantone und Gemeinden) müssen nach einem adäquaten Verteilschlüssel die Kosten mitfinanzieren. Insofern sind wir einverstanden.

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

Ohne uns auf einzelne konkrete Kriterien für den Kantonsschlüssel festlegen zu wollen, legen wir im Folgenden unsere Überlegungen zu solchen möglichen verursacherorientierten Schlüsseln dar.

Die Anzahl Abfahrten von Gemeinden in wirtschaftliche Zentren erscheint uns ein wichtiges Nutzenkriterium. Auch wenn, wie im Bericht dargestellt, dadurch die „Umsteigeorte“ benachteiligt würden. Ein Umsteigeort weist aufgrund der vielen Direktverbindungen attraktive Standortvorteile auf und profitiert von diesem öV-Angebot.

Kantone müssen ebenfalls Anreize haben, Verkehrsinfrastrukturen nach Kosten-Nutzen-Verhältnissen zu beurteilen. Entscheidend für die Beiträge der Kantone sollte deshalb auch sein, dass mit zunehmenden Betriebs- und Substanzerhaltungskosten einer Infrastruktur in einem Kanton der Kantonsbeitrag prinzipiell ansteigt. Es ist hierbei zu berücksichtigen, dass Regionen und Kantone nicht nur mit öffentlichem, sondern auch mit Individualverkehr angeschlossen werden. Insofern sind Grundversorgungsanliegen beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs sehr restriktiv zu behandeln. Bei gleichem Nutzen sollen preisgünstige Verkehrsinfrastrukturen bevorzugt werden.

Die Industrie- und Handelskammer St.Gallen/Appenzell schlägt zudem vor, insbesondere die Geschwindigkeit der Verbindungen als Nutzenkriterium zu berücksichtigen.

- f) *Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Pauschalierung des Fahrkostenabzugs auf die direkte Bundessteuer beschränkt?*

Wir lehnen eine Pauschalierung des Fahrkostenabzugs ab. Sollte der Bundesrat trotzdem eine solche beschliessen, müssten sie in jedem Fall auf die direkte Bundessteuer beschränkt bleiben.

- g) *Soll die Finanzierung des Betriebs und der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur – 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?*

-

2.5 Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone

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

Ja, das sollte möglich sein. Es ist aber sicherzustellen, dass durch allfällige Vorfinanzierungen keine Prioritätsverschiebungen – z.B. zugunsten weniger rentabler Infrastrukturen – vorgenommen werden.

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

Der Bund hat Projekte aus nationaler Perspektive zu finanzieren. Lassen sich die nationalen Projekte insofern erweitern, dass auch regionalpolitische Anliegen erfüllt werden können, ohne dass der nationale Nutzen geringer ausfällt, sollte eine Ergänzung der Projekte möglich sein. In diesem Fall haben die Kantone die einmaligen und wiederkehrenden Kosten für allfällige regionale Spezialwünsche (wie z.B. raschere Fertigstellung oder bestimmte Ausgestaltungen) zwingend zu tragen, wie es der Bundesrat vorschlägt. Dem Bund darf aufgrund von kantonalen Sonderwünschen kein Mehraufwand entstehen. Verbesserungen der Projekte aus regionalpolitischer Sicht sollen – bei ausdrücklicher Berücksichtigung des Nutzniesserprinzips bei der Finanzierung – möglich sein.

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

Ja.

2.6 Ausbau von Angebot und Infrastruktur der Bahn

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

Aus Sicht der Steuerzahler ist es zentral, dass öffentliche Gelder möglichst gewinnbringend bzw. nutzenstiftend eingesetzt werden. Im Übrigen richtet sich für economiesuisse der künftige Ausbau nicht nur nach dem Bedarf, sondern ganz zentral auch nach den vorhandenen Mitteln aus. Durch entsprechende Priorisierung der Schwerpunkte und Projekte ist sicherzustellen, dass der gegebene finanzielle Rahmen eingehalten werden kann.

Wenn die vorgelegten Schwerpunkte einer volks- und betriebswirtschaftlichen Rentabilitätsüberprüfung standhalten und zu hohen Rentabilitäten führen, begrüssen wir die Schwerpunktsetzung.

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

Zentral ist, dass die Vorteile der Bahn im Vergleich zu jenen anderer Verkehrsmittel kontinuierlich verstärkt werden, immer unter der Bedingung der nachhaltig gesicherten Finanzierung. Allenfalls müsste vor diesem Hintergrund eine Anpassung der Prioritäten und Schwerpunkte in den nächsten Jahren vorgenommen werden. Unter Umständen liesse sich mit einer bevorzugten Behandlung dieses

Schwerpunkts einer der bestehenden Zielkonflikte in der Verkehrspolitik entschärfen – die Entflechtung zwischen Güter- und Personenverkehr auf der Schiene.

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

Wir können die Überlegungen zur Stossrichtung nachvollziehen, setzen aber Fragezeichen hinsichtlich der Rentabilität der vorgeschlagenen Strategien. Auf der Basis der vorliegenden Informationen ist nicht klar, wie sich beispielsweise ein Viertelstunden-Takt auf die Kosten auswirkt, und ob eine solche Massnahme eine ausreichende Rentabilität der Investitionen garantiert.

Zudem sind wir der Meinung, dass für den Güterverkehr auf der Schiene in erster Linie *attraktive Rahmenbedingungen* geschaffen werden müssen. Dazu gehört auch die bereits erwähnte Bereinigung der bestehenden politischen Zielkonflikte, wie sie unter anderem auf Grund der Prioritätenordnung zwischen Personen- und Güterverkehr bestehen. Finanzielle Fördermassnahmen oder Subventionen lehnen wir ab.

2.7 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP): Beurteilung

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

Die in der Vorlage erwähnte Bedarfsanalyse, auf der das STEP beruht und die offensichtlich vom BAV in enger Zusammenarbeit mit den SBB erstellt wurde, liegt uns nicht vor. Eine abschliessende Beurteilung der Stossrichtung ist uns deshalb nicht möglich.

Die im Bericht formulierte Nachfrageorientierung begrüssen wir. In erster Linie muss es das Ziel sein, Investitionen so zu tätigen, dass die volks- und betriebswirtschaftliche Rentabilität bzw. das Nutzen-Kosten-Verhältnis aus nationaler Sicht hoch ausfällt. Eine strikte Priorisierung nach einheitlichen volks- und betriebswirtschaftlichen Renditekriterien ist bei der konkreten Projektauswahl absolut zwingend – Steuerpflichtige haben einen legitimen Anspruch auf den effizienten Einsatz ihrer Gelder.

Aus einer solchen Perspektive könnten Bahninfrastrukturverbesserungen insbesondere in, um und zwischen wirtschaftsstarken Zentren tatsächlich wichtig sein. Dass, wie im erläuternden Bericht des Bundesrates insbesondere innerhalb der Agglomerationsräume am Arc Lémanique, in den Räumen Bern, Basel, Zürich und Tessin und auf Strecken Lausanne–Yverdon, Bern–Zürich–St. Gallen/Frauenfeld und Zürich–Luzern Engpässe auftreten werden, nehmen wir so zur Kenntnis.

Die Industrie- und Handelskammer St.Gallen/Appenzell ist der Meinung, dass die Schweiz keine weitere Zentralisierung braucht, sondern die Regionen mittels Infrastrukturpolitik gestärkt werden sollen. Wenn weiterhin in erster Linie die Steuerzahler den Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Eisenbahn finanzieren, haben aus ihrer Sicht auch alle Einwohnerinnen und Einwohner in der Langzeitbetrachtung einen vergleichbaren Nutzen zu erhalten. Alternativ müsste die Nutzerfinanzierung massiv verstärkt werden.

Bezüglich der Bewertung der vorgeschlagenen Massnahmen mittels NIBA stellen sich für uns Fragen. Unter anderem beim Wertgerüst von NIBA sind wir skeptisch. Der Leitfaden zu NIBA hält fest, dass die „Ausprägung von Indikatoren und Zahlenwerten periodisch zu aktualisieren ist“.³ Politisch nützlich wäre eine transparente Kommunikation der jeweils vorgenommenen Bewertung und der entsprechenden Aktualisierung. Damit könnten die vorgeschlagenen Stossrichtungen von uns beurteilt werden. Zurzeit fehlen uns die Grundlagen, um diese Beurteilung vorzunehmen.

³ Quelle: BAV (2006): NIBA: Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte. S.1.

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

Für die Beurteilung dieser Frage fehlen uns die Grundlagen. Vgl. Ziffer 2.7, Frage a).

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

Für die Beurteilung dieser Frage fehlen uns die Grundlagen. Vgl. Ziffer 2.7, Frage a).

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

Der Schienenverkehr hat komparative Vorteile beim Transport von grossen Passagierzahlen auf schnellen Punkt-Punkt-Verbindungen, weshalb wir die Überlegungen grundsätzlich nachvollziehen können. Gleichzeitig schreibt die Verfassung jedoch auch Gütertransporte auf der Schiene von Grenze zu Grenze vor, während der überregionale und regionale Personenverkehr priorisiert werden. Die politischen Zielkonflikte, wie sie z.B. bezüglich Prioritätsordnung auf der Schiene und der Verlagerungsziele hinsichtlich Güter- und Personenverkehr bestehen, müssen geklärt werden. Für eine abschliessende Beurteilung der Strategie fehlen uns jedoch auch hier die Grundlagen (z.B. bezüglich Rentabilitäten).

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

Mittels Ausbau und Finanzierung des Schienennetzes kann nur beschränkt auf die Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs Einfluss genommen werden. Insofern dürfen sich solche Massnahmen nur auf die Rahmenbedingungen des Bahngüterverkehrs beschränken. Beispiele dafür sind Reduktionen 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 Vereinfachung der Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes analog den Vorschriften für den Strassentransport. Der Verband der verladenden Wirtschaft VAP und die Handelskammer beider Basel unterstreichen beispielsweise, dass der Schienengüterverkehr zur Umsetzung der Verlagerungspolitik konkurrenzfähiger werden muss.

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

Aus einer Gesamtsicht des Bahnverkehrs macht ein solches Vorgehen grundsätzlich Sinn.

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

Ja, wir begrüssen dieses Vorgehen ausdrücklich. Somit können die Planungen den effektiven Entwicklungen angepasst werden.

2.8 Beurteilung Ausbaus Schritt 2025

a) Sind Sie mit den Zielen des Ausbaus Schrittes 2025 einverstanden?

Wir begrüssen die Behebung der dringendsten Engpässe. Wir erinnern aber noch einmal daran, dass sich für economiesuisse der künftige Ausbau nicht nur nach dem Bedarf, sondern ganz zentral auch nach den vorhandenen Mitteln ausrichtet. Durch entsprechende Priorisierung der Schwerpunkte und Projekte ist sicherzustellen, dass der gegebene finanzielle Rahmen eingehalten werden kann. Weiter

ist den Anliegen des Güterverkehrs im Vergleich zum Personenverkehr deutlich mehr Rechnung zu tragen.

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

Grundsätzlich erscheinen die vorgeschlagenen Projekte nicht unplausibel. Für die abschliessende Beurteilung fehlen uns jedoch die Grundlagen. Vgl. Ziffer 2.7, Frage a). Aus unserer Sicht müssen die Güterverkehrsanliegen im Vergleich zum Personenverkehr jedoch stärker berücksichtigt werden.

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

Im Zusammenhang mit dem Güterverkehr ist zu prüfen, ob die Behebung des Nadelöhrs zum Gateway Limmattal (Chestenbergstunnel und Brüttenertunnel) nicht prioritärer behandelt werden sollte. Ebenso gilt dies für den Güterverkehr in der Stadt Genf und im Raum Bellinzona. Die Industrie- und Handelskammer St.Gallen/Appenzell ist zudem mit den vorgeschlagenen Projekten nicht einverstanden. Sie moniert, dass einmal mehr „die Schweiz in Winterthur aufhöre.“. Für die abschliessende Beurteilung fehlen uns jedoch die Grundlagen. Vgl. Ziffer 2.7, Frage a).

d) *Sind Sie mit dem Umfang des Ausbauschlittes 2025 einverstanden (3.5 Mrs. Fr.)?*

Sofern dieser Bedarf (inkl. der laufenden Kosten) mit den vorhandenen Mitteln finanziert werden kann, sind wir einverstanden. Durch entsprechende Priorisierung der Schwerpunkte und Projekte sowie durch ein geeignetes Controlling ist aber zwingend sicherzustellen, dass der gegebene finanzielle Rahmen eingehalten werden kann.

e) *Wenn Sie einen umfangreichen Ausbauschlitt vorziehen welcher wäre das? Und mit welchen zusätzlichen Mitteln sollte er finanziert werden?*

-

2.9 Anpassungen im ZEB-Gesetz

-

2.10 Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zu Vernehmlassungsvorlage?

-

Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme für das weitere Vorgehen zu berücksichtigen und danken Ihnen für die Aufmerksamkeit, die Sie unseren Anliegen entgegen bringen.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Dr. Pascal Gentinetta
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Dominique Reber
Mitglied der Geschäftsleitung