

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
3003 Bern

Bern, 8. Juli 2011

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Vernehmlassung zum Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) haben Sie die Grüne Partei zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage äussern zu können.

Die Grünen begrüßen grundsätzlich den vorgelegten Entwurf FABI. Mit dem darin entworfenen Fonds zur Finanzierung der Bahninfrastruktur (BIF) kann die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig gesichert werden. Die Vorlage ist somit ein klares Bekenntnis des Bundes für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr. Damit wird auch das zentrale Anliegen der Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ aufgenommen. Anders als in der Vorlage vorgeschlagen setzen die Grünen allerdings beim neuen Finanzierungssystem stärker auf den Ausbau der bestehenden Einnahmequellen. Ausserdem fordern sie, dass der Bund auf die Rückzahlung Schulden und der Zinsen aus der Bevorschussung für den FinöV-Fonds verzichtet. Dadurch können die dringend nötigen Ausbauprojekte rascher und nicht erst in ferner Zukunft realisiert werden.

Wir bitten Sie, die folgenden Anliegen und Anträge wohlwollend zu prüfen und die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Aline Trede
Vizepräsidentin



Urs Scheuss
Fachsekretär

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“); Vernehmlassung

Antwort der Grünen Partei der Schweiz

Einleitend

Die Schweiz verfügt im öffentlichen Verkehr über ein im internationalen Vergleich äusserst dichtes Netz. Vor allem in Städten und Agglomerationen sowie im Fernverkehr ist das Angebot von guter Qualität. Ein gutes Grundangebot soll auch in Zukunft den Menschen in allen Landesteilen zur Verfügung stehen. Die Grünen begrüssen daher den vorgelegten FABI-Entwurf grundsätzlich. Mit dem darin entworfenen Fonds zur Finanzierung der Bahninfrastruktur (BIF) kann die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig gesichert werden. Die Vorlage ist ein klares Bekenntnis des Bundes, weiterhin auf einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehr zu setzen. Damit wird auch das zentrale Anliegen der Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ aufgenommen. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz stösst nämlich an seine Grenzen und bedarf einer langfristig gesicherten Finanzierung. Der FABI-Entwurf weist in die richtige Richtung und lanciert einige interessante und wichtige Diskussionen.

Die Grünen befürworten sehr, dass in der Vorlage vor allem auf die bestehenden Finanzierungsquellen aus der LSVA, der Mehrwertsteuer, der Mineralölsteuer und den allgemeinen Bundesmitteln abgestützt wird. Diese haben sich bewährt und werden gemäss Vernehmlassungsunterlagen rund 4/5 des Investitionsbedarfs decken. Damit verfolgt der FABI-Entwurf den gleichen Ansatz wie die öV-Initiative. Diese verlangt keine neue Abgaben, sondern möchte lediglich den Anteil der Einnahmen aus der Mineralölsteuer für die Bahninfrastruktur erhöhen. Das Finanzierungssystem kann so verhältnismässig einfach und übersichtlich gehalten werden. Angesichts der Komplexität der Finanzflüsse im gesamten öffentlichen Verkehr¹ sollte dieser Ansatz grundsätzlich weiterverfolgt werden. Aus diesem Grund soll nach Ansicht der Grünen zur Deckung der Finanzierungslücke, also dem verbleibenden Fünftel, in erster Linie der Beitrag aus der Mineralölsteuer erhöht werden. Ausserdem soll der Bund, wie im erläuternden Bericht für das Vernehmlassungsverfahren erwogen, schliesslich aber abgelehnt wird (S. 47) auf die Rückzahlung der Bevorschussung, inkl. Zinsen, für den FinöV-Fonds verzichten. Ausgabenseitig ist zu prüfen, ob einzelne Projekte noch weiter optimiert werden können, wodurch der Mittelbedarf gesenkt wird. Dies darf allerdings nicht auf dem Rücken des Personals geschehen.

¹ vgl. VöV Schriften 09: Mobilitätsszenarien für die Schweiz 2030. Visionen - Chancen - Finanzierung, Bern 2010

Auf die gestellten Fragen antworten wir wie folgt:

Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

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

Die Vorlage sieht vor, die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig zu sichern. Für den Ausbau soll ein strategisches Entwicklungsprogramm geschaffen werden, welches auf dem bestehenden Programm Bahn 2030 aufbaut, jedoch in Zukunft weit über dieses hinausgehen soll. Dabei soll das Finanzierungssystem einfacher gestaltet und die Planungssicherheit verbessert werden. Die Grünen unterstützen diese Zielsetzung, sind jedoch der Ansicht, dass die Finanzierungsvorschläge nochmals überprüft werden sollen. Ausserdem soll die erste Ausbautetappe umfassender sein und schneller umgesetzt werden.

Die Grünen begrüssen die grundsätzliche Prioritätensetzung bei der Mittelverwendung. Betrieb und Substanzerhalt sollen vor dem Ausbau kommen und beim Ausbau sollen die Verbesserung der bestehenden Infrastruktur und die Erhöhung der Kapazität im Vordergrund stehen. Die Erhöhung der Geschwindigkeit soll nur angestrebt werden, wenn sie der Optimierung des Systems dient.

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

Die Grünen gehören zu den Organisationen, welche die Initiative für den öffentlichen Verkehr lanciert haben. Sie freuen sich, dass nun zur Initiative ein Gegenentwurf vorgeschlagen wird. Ein guter Gegenentwurf gehört durchaus zu den Zielen der Initiative. Allerdings bedarf der Vorschlag, wie er in den Vernehmlassungsunterlagen dargestellt ist, noch einiger Verbesserungen. Dazu wird auf die weiteren Bemerkungen verwiesen.

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

Die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) wird klar unterstützt. Der neue Fonds ist zeitlich unbefristet und verfügt über ein grösseres Volumen als der FinöV-Fonds. Er erlaubt eine sichere langfristige Planung der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur und ist nicht von einzelnen Projekten abhängig, wie dies noch beim befristeten FinöV-Fonds für die grossen Infrastrukturprojekte der Fall ist. Dadurch kann die Entwicklung der Bahninfrastruktur aus eine Gesamtschau heraus geplant werden.

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

FABI muss zwingend eine Liste mit konkreten Projekten beinhalten. Der Bedarf für ein neues Finanzierungssystem muss aus Akzeptanzgründen klar ausgewiesen sein. Allerdings ist die erste vorgeschlagene Tranche nicht ausreichend; sie muss ehrgeiziger sein und schneller umgesetzt werden. Ausserdem sollte FABI auch konkrete Massnahmen für die nächsten Etappen und deren Zeitplan enthalten.

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

Die Grünen teilen die Einschätzung, dass angesichts des Finanzbedarfs die Speisung des neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) ohne zusätzlich Mittel ungenügend ist. Allerdings sollen zusätzliche Mittel in erster Linie aus den bestehenden Geldquellen beschafft werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die notwendigen zusätzlichen Mittel weniger mit dem Ausbau, sondern vielmehr mit dem Nachholbedarf beim Unterhalt des Schienennetzes zu tun haben.

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 Grünen begrüssen, dass neu auch die Gelder der Leistungsvereinbarung mit der SBB und die Rahmenkredite der KTU in den Fonds fliessen. Damit wird die komplexe Finanzierung des öffentlichen Verkehrs übersichtlicher und transparenter. Die Grünen begrüssen grundsätzlich die dadurch entstehende Konkurrenzierung der finanziellen Mittel. Diese darf allerdings nicht auf dem Rücken der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgetragen werden. Der dauernde Ruf nach Produktivitätssteigerung in Betrieben, deren Kosten zu rund 50% aus Löhnen bestehen, ist gefährlich und kann sich kontraproduktiv auswirken.

Daher erachten die Grünen es als richtig, wie vorgeschlagen der Mittelkonkurrenz durch eine Prioritätensetzung Grenzen zu setzen. Dabei unterstützen die Grünen die Prioritätenordnung, die im Entwurf zur Vernehmlassung vorgeschlagen wird, nämlich Betrieb und Substanzerhalt vor Ausbau und beim Ausbau Verbesserung der bestehenden Infrastruktur und Erhöhung der Kapazität vor Erhöhung der Geschwindigkeit.

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

Die Grünen unterstützen die Schaffung eines zeitlich unbefristeten Fonds. Dies ist ein klares Bekenntnis für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr. Allerdings darf die fehlende Befristung nicht dazu führen, dass zukünftige Investitionen für den Ausbau auf unbestimmte Zeit verschoben werden.

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?

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?

Der Vorschlag wird von den Grünen klar unterstützt. Die Einnahmen aus diesen Quellen machen rund 4/5 des gesamten geplanten Investitionsvolumens aus. Dabei ist zu beachten, dass die Mittel zur Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhaltes der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen nicht versiegen und dass sie an das reale Wirtschaftswachstum angepasst werden.

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

Das Bundesamt für Verkehr hat zwei Grundsätze zur Schaffung neuer Quellen zur Deckung der Finanzierungslücke – das letzte Fünftel – definiert. Demnach soll erstens die Finanzierungslücke aus möglichst wenigen ergiebigen Quellen gedeckt werden. Zweitens sollen die Nutzenden und die Nutzniessenden stärker beteiligt werden.

Mit den neuen Finanzierungsquellen können etwa 1 Mrd. CHF generiert werden, wobei der Anteil jeder Quelle etwa ein Drittel beträgt. Die Einnahmen aus den bereits bestehenden Quellen allgemeine Bundesmittel, zwei Drittel der Einnahmen aus der LSVA, Mehrwertsteuerpromille und 9 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und des Zuschlags auf diese Verbrauchssteuer belaufen sich auf insgesamt knapp 4 Mrd. CHF. Pro Einnahmequelle ergibt sich somit im Durchschnitt nicht ganz 1 Mrd. CHF. Mit den drei neuen Finanzierungsquellen sinkt dieser Wert auf etwas mehr als 500 Mio. CHF. Anstelle einer Konzentration auf wenige Einnahmequellen führt die vorgeschlagenen Schaffung neuer Quellen somit zu einer Verzettlung. Die Grünen sind

daher der Ansicht, dass die Schaffung der drei neuen Finanzierungsquellen grundsätzlich im Widerspruch zur anfänglichen Zielsetzung einer Vereinfachung des Finanzierungssystems steht. Aus diesem Grund stellen die Grünen die Schaffung neuer Finanzierungsquellen grundsätzlich in Frage und schlagen als Alternative zusätzliche Einnahmen aus den bestehenden Finanzierungsquellen vor (Antwort auf Frage 3d unten).

Falls in der Botschaft an die eidg. Räte an den drei neuen Finanzierungsquellen festgehalten wird, stellen die Grünen folgende Anträge:

Grundsätzlich begrüssen die Grünen eine stärkere Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Allerdings müssen die Verlagerungsziele im Personen- und Güterverkehr gewährleistet sein. Der öV muss somit weiterhin einen finanziellen Vorteil gegenüber der Strasse haben. Die Auswirkung von Tariferhöhungen als Folge der Erhöhung der Trassenpreise muss daher genauer geprüft werden. In den Unterlagen zum Vernehmlassungsverfahren finden sich lediglich allgemeine Aussagen (S. 35). Konkret ist zu klären, wie sich die Erhöhung der Trassenpreise bei verschiedenen Szenarien der zeitlichen Staffelung und Differenzierung der Tariferhöhungen, der Erhöhung der anderweitig begründeten Preiserhöhungen und der Konjunkturlage auf den Modalsplit Strasse/Schiene auswirkt. Eine Anhebung der Trassenpreise um 300 Mio. CHF hätte für die Benutzerinnen und Benutzer eine Tariferhöhung von 10 bis 12 Prozent zur Folge. Dazu kommen die Preiserhöhungen, welche die Transportunternehmen bereits für die nächsten Jahre angekündigt haben. Das würde dazu führen, dass die ÖV-Preise um mehr als 20 Prozent anstiegen. Die Grünen befürchten, dass eine solche Preissteigerung, ohne eine gleichzeitige Verteuerung des motorisierten Verkehrs, öV-Nutzerinnen und -Nutzer zum Umsteigen von der Bahn auf die Strasse animiert. Nachdem die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gefördert worden ist, wäre es ausserdem nicht richtig, die BenutzerInnen jetzt mit höheren Preisen zu bestrafen. Natürlich wäre auch der Gütertransport, der ja die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zum Ziel hat, von einer Erhöhung der Trassenpreise betroffen.

Auch den reduzierten Pauschalabzug für die Fahrkosten bei der direkten Bundessteuer unterstützen die Grünen grundsätzlich. Die Grünen sind der Auffassung, dass Steuerabzüge für umweltschädliches Verhalten generell abgeschafft werden sollen. Daher sollen die Abzüge der Fahrkosten nur für den öffentlichen Verkehr möglich sein. Dafür soll der Pendelabzug pauschal beim Preis eines GAs 2. Klasse festgelegt werden und nicht wie vorgeschlagen nur beim Preis eines öV-Verbundabonnements. Viele Menschen, gerade auch solche mit tiefen Einkommen, sind darauf angewiesen, mobil zu sein und dürfen nicht bestraft werden. Nach wie vor gilt von Gesetzes wegen ein zumutbarer Arbeitsweg von vier Stunden pro Tag. Die Raumplanung hat es ausserdem nicht geschafft, die Zersiedelung zu bremsen, und die Aufwertung der Städte führt zu einer Verdrängung

von Haushalten mit tiefen Einkommen in die Vorstädte. Der gleiche Zugang zum Arbeitsmarkt darf nicht über teure öV-Billete verhindert werden.

Der Beitrag der Kantone, wie er in den Vernehmlassungsunterlagen vorgeschlagen wird, wird abgelehnt. Von den Einnahmen aus der LSVA fliesst heute ein Drittel an die Kantone. Es handelt sich um einen Beitrag von jährlich insgesamt rund 450 Mio. CHF. Zahlten die Kantone wie vorgeschlagen jedes Jahr 300 Mio. CHF an den BIF, welche ja auch Einnahmen aus der LSVA erhält, so würde mit der einen Hand gegeben und mit der anderen ein Teil davon wieder genommen. Der einzige Unterschied wären die Verteilschlüssel, wobei der LSVA-Schlüssel die Strassennutzung und der BIF-Schlüssel je nach gewähltem Kriterium (Länge der Bahnstrecken, Anzahl Bahnhaltestellen oder Bahnabfbahfahrten etc.; S. 38f.) die öV-Nutzung stärker gewichten. Unterm Strich werden somit Kantone mit wenig Strassen- und hoher öV-Nutzung gegenüber heute eher benachteiligt. Aus diesem Grund beantragen die Grünen, lediglich den LSVA-Anteil der Kantone zu reduzieren und so auf die Einführung eines neuen Verteilschlüssels in der finanziellen Verflechtung von Bund und Kantonen zu verzichten.

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

Wie gesagt soll in erster Linie geprüft werden, mit welchen Massnahmen die Finanzierungslücke ohne neue Einnahmequellen gedeckt werden kann. Dazu sollen die bestehenden Quellen ausgebaut oder angepasst werden. Im Entwurf zum Vernehmlassungsverfahren wird dieser Ansatz auch erwogen, schliesslich jedoch abgelehnt. Die Grünen sind hier anderer Meinung und unterbreiten folgende Vorschläge:

A) Ausbau der FinöV-Quellen

A1) Mineralölsteuer

Die Grünen unterstützen die Initiative für den öffentlichen Verkehr. Die Initiative verlangt eine neue Verteilung der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlages, womit zusätzliche Mittel in der Höhe von 800 bis 900 Mio. CHF pro Jahr generiert werden können. Um in diese Richtung zu gehen, müsste der Gegenentwurf einen grösseren Beitrag aus der Mineralölsteuer für den neuen Fonds vorsehen, z.B. die Erhöhung des Anteils auf 15 Prozent des Nettoergebnisses. Daraus ergäben sich zusätzliche Einnahmen von jährlich rund 200 Mio. CHF. Die Mitfinanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs durch die Strasse hat sich bewährt und fördert das Umsteigen auf eine nachhaltige Mobilität.

A2) Reduktion der Kantonsanteile aus den LSVA-Erträgen

Gemäss FABI-Vorlage sollen die Kantone an der Äufnung des BIF beteiligt werden, indem sie direkt Beiträge in den BIF einzahlen. Gleichzeitig erhalten die Kantone weiterhin Geld aus dem LSVA-Topf mit dem auch der BIF alimentiert werden soll. Wie oben ausgeführt, könnten der Beitrag der LSVA-Erträge an die Kantone mit den geplanten Beiträgen der Kantone an den BIF verrechnet werden. In den Vernehmlassungsunterlagen schlägt das BAV eine teilweise Reduktion der Kantonsanteile aus den LSVA-Erträgen vor, bei der die Beiträge an die Berg- und Randregionen unberührt blieben (S. 47). Daraus ergäben sich zusätzliche Einnahmen von über 300 Mio. CHF.

A3) Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes

Die Erhöhung der Mehrwertsteuer um ein weiteres Promille ergibt weitere zusätzliche Einnahmen von rund 300 Mio. CHF für den BIF. Das BAV lehnt diese Massnahme ab, weil die Mehrwertsteuer in erster Linie als allgemeine Konsumsteuer eine Einnahmequelle des ordentlichen Bundeshaushaltes sei. Allerdings schränkt die Erhöhung des Steuersatzes die ungebundenen Einnahmen aus der Mehrwertsteuer nicht ein, da die Mehrwertsteuer ja um das benötigte Promille erhöht wird. Weiter gibt das BAV an, dass die Mehrwertsteuer das Kriterium der Verursachergerechtigkeit nicht erfülle. Dabei wird aber nicht berücksichtigt, dass der Konsum von Gütern in der Regel mit Transporten verbunden ist. Die Grünen schlagen dazu vor, im Sinne einer ökologischen Differenzierung der Mehrwertsteuer das zusätzliche Promille auf jene Güter zu erheben, welche übermässige Transporte verursachen.

Insgesamt könnten aus den bestehenden Quellen zusätzlich etwa 800 Mio. CHF jährlich für die Finanzierung der Bahninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Das entspricht annähernd der Summe, welche mit den neuen Finanzierungsquellen angestrebt wird.

B) Verzicht auf Rückzahlung der Bevorschussung des FinöV

Was die Schuldmitnahme des BIF aus den Zins- und Schuldrückzahlungen des FinöV-Fonds anbelangt, so schlagen die Grünen vor, dass der Bund zumindest auf die Rückzahlung der Zinsen verzichtet. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Bund die Vorschüsse der Kantone zur Vorfinanzierung der Infrastruktur auch nicht verzinst. Zudem schlagen die Grünen vor, dass FinöV vor seinem Übergang zum neuen Fonds teilweise oder ganz entschuldet wird. Mit diesen Massnahmen könnte die grosse Finanzierungslücke von rund 2 Mia. CHF gedeckt werden, damit die dringend nötigen Ausbauprojekte rasch und nicht erst in ferner Zukunft realisiert werden können.

C) Optimierung von Projekten

Schliesslich fordern die Grünen, dass ausgabenseitig die ausgewählten Projekte auf weitere Optimierungen geprüft werden sollen. Allerdings darf nicht beliebig optimiert werden. Der Vernehmlassungsbericht weist richtigerweise daraufhin, dass im Bereich der Effizienzsteigerungen in den letzten Jahren bereits massive Anstrengungen unternommen wurden. So wurden zum Beispiel die gefahrenen Personenkilometer zwischen 2004 und 2009 um über 30% gesteigert, während der Personalbestand um rund 1.5% reduziert wurde. Der Spielraum ist hier ausgeschöpft.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass in den letzten Jahren bei den Unternehmen eine Kultur der andauernden Reorganisation herrschte. Die permanenten Unsicherheiten haben leider auch zu einem Wissensverlust geführt. Wissen, das die Unternehmen in den nächsten Jahren dringend benötigen werden. Sie wären also gut beraten, dieses Know-how innerhalb ihres Betriebes wieder aufzubauen, damit es langfristig zur Verfügung steht. Mitarbeitende mit langjähriger praktischer Erfahrung sind für die Unternehmungen Gold wert. Deshalb muss der Ausbau des Unterhaltes einen Auf- und Ausbau der personellen Ressourcen in den eigenen Reihen mit sich ziehen. Die Unternehmungen dürfen sich nicht abhängig machen von Drittanbietern, sonst laufen sie Gefahr, die vermeintlich günstigen Leistungen eines Tages teuer bezahlen zu müssen.

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?

Über den BIF müssen auch Massnahmen im Agglomerationsverkehr finanziert werden können, vorausgesetzt, dass es sich dabei um dicht überbaute Agglomerationen handelt und das gesamte Netz von dieser Massnahme profitiert. Diesbezüglich weisen die Grünen darauf hin, dass die Zusammenhänge zwischen dem BIF und dem Infrastrukturfonds weiter präzisiert und klare Regeln zur Abgrenzung definiert werden müssen.

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

Die Grünen schlagen eine Reduktion des LSVA-Beitrags an die Kantone zu Gunsten des BIF vor. Selbst wenn die Beiträge an die Berg- und Randregionen nicht gestrichen werden, lassen sich daraus Mehreinnahmen für den BIF von 300 Mio. CHF erzielen (siehe oben).

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

Mit der Reduktion des Beitrags aus den LSVA-Einnahmen lässt sich der gleiche Betrag erzielen, wie wenn die Kantone direkt in den BIF einzahlen (siehe oben).

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

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

Wird der Beitrag der Kantone über die LSVA realisiert, erfolgt die Aufteilung der Beiträge gemäss dem Schlüssel im Art. 19, Abs. 4 des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG). Denkbar ist aber auch, die Einnahmen aus der LSVA nur noch den Kantonen der Berg- und Randregionen zukommen zu lassen, wobei die Verteilung auf diese Kantone nach dem gleichen Schlüssel erfolgen kann.

An dieser Stelle geben die Grünen erneut zu bedenken, dass bei direkten Beiträgen der Kantone in den BIF aufgrund eines Schlüssels, der allein auf die öV-Nutzung abstützt, die Kantone mit wenig Strassen- und hoher öV-Nutzung eher bestraft werden.

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

Die Grünen sind der Ansicht, dass grundsätzlich alle Steuerbegünstigungen und Abgabeminderungen für umweltschädliches Verhalten abgeschafft werden sollen. Die dadurch erzielten Mehreinnahmen sollen zur Förderung nachhaltiger Verhaltensweisen eingesetzt werden. Dazu gehört allerdings nicht nur der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, sondern etwa auch die Förderung von Forschung, Innovation und Vermarktung von Gütern und Dienstleistungen sowie Synergien zwischen wirtschaftlichen Aktivitäten mit dem Ziel, die Ressourceneffizienz zu verbessern.²

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?

² Vgl. Eidgenössische Volksinitiative „Für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft (Grüne Wirtschaft)“: www.gruenewirtschaft.ch

Auch die Finanzierung des Betriebs und der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen sollte über den BIF laufen, um eine Gleichbehandlung von SBB und Privatbahnen sicherzustellen und mehr Transparenz zu schaffen. Die Grünen verlangen, dass in der Botschaft an die eidg. Räte, wie in Aussicht gestellt, eine Variante mit der Finanzierung der Privatbahnen vorgelegt wird, da die Vernehmlassungsvorlage diesbezüglich noch zu wenig klar ist.

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?

Die Kantone sollten die Möglichkeit haben, bestimmte Projekte unter bestimmten Voraussetzungen vorzufinanzieren. Allerdings darf diese Möglichkeit nicht zur Regel werden, da die Kantone unterschiedlich finanzkräftig sind. Diese Möglichkeit kann für eine schnellere Umsetzung von Projekten in Betracht gezogen werden, die bereits im Investitionsprogramm festgehalten und vom Parlament verabschiedet worden sind.

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

Die Grünen unterstützen auch diese Möglichkeit, wobei wiederum zu berücksichtigen ist, dass die Kantone über unterschiedliche finanzielle Mittel verfügen. Eine solche Mitfinanzierung darf nicht zu einer weiteren Verschiebung der finanziellen Belastung vom Bund auf die Kantone führen. Eine Mitfinanzierung ist nur in Erwägung zu ziehen, wenn strikte Bedingungen eingehalten werden, etwa wenn es darum geht, ein Projekt umzusetzen, von dem auch der Regionalverkehr profitiert. Der Fernverkehr und der Güterverkehr müssen Aufgabe des Bundes bleiben.

c) Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?

(she. Antworten oben)

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?

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

Die Grünen sind mit den genannten Grundsätzen und deren Priorisierung einverstanden, insbesondere mit den zwei Zielen „Vervollständigung des Knotensystems“ und „höhere Frequenzen und Kapazitäten“. Diese Zielsetzungen müssen aber im Rahmen einer umfassenden Perspektive betrachtet werden und darauf abzielen, den Anteil der Bahn im Vergleich zur Strasse zu erhöhen. Die Erhöhung der Geschwindigkeit darf kein Ziel für sich selbst sein, sondern soll nur umgesetzt werden, wenn damit eine Erhöhung der Kapazitäten erreicht wird.

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

Die Langfristperspektive wird von den Grünen unterstützt. Allerdings ist dazu zu sagen, dass die Prognosen in der Vergangenheit regelmässig von den tatsächlichen Entwicklungen überholt worden sind. Gerade deshalb ist die Sicherung der Finanzierung besonders wichtig.

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

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

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

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

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

Die Grünen begrüßen das Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur, fordern aber eine schnellere Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen sowie einen höheren Betrag für die erste Tranche. Das Programm STEP, vormals Bahn 2030, sieht eine Umsetzung erst bis 2040/2050 vor. Ausserdem ist es für das gesamte Programm wichtig, dass die Beträge für die verschiedenen Projekte möglichst effizient eingesetzt werden.

Die genannten Konkretisierungen der allgemeinen Zielsetzung zum Halbstunden- und Viertelstundentakt im Fern- und S-Bahnverkehr werden unterstützt. Fahrzeitverkür-

zungen dürfen aber kein Ziel für sich sein, sondern müssen in Zusammenhang mit dem Ausbau der Kapazitäten angestrebt werden.

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

Die Verlagerung des Güterverkehrs muss nach Ansicht der Grünen auch ein Ziel für den Gütertransport innerhalb der Schweiz sein. Gleiches gilt für den Import und Export von Gütern. Was den alpenquerenden Güterverkehr anbelangt, so müssen im nächsten Bericht über die Verlagerungspolitik Massnahmen vorgeschlagen werden, damit der Verfassungsartikel zum Alpenschutz und das Güterverkehrsverlagerungsgesetz eingehalten werden. Zum Beispiel: Alpentransitbörse, Profilerweiterung der Gotthardachse auf vier Meter bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, genügend Trassen für den Güterverkehr.

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

Einige Regionen sind hauptsächlich durch Privatbahnen erschlossen. Diese sollen nicht benachteiligt werden.

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

Die Grünen begrüssen diesen Ansatz. Er erlaubt es Ausbauprojekte neu zu evaluieren. Die Bedürfnisse können so besser berücksichtigt und die Kosten optimiert werden. Im aktuellen Vorschlag fehlt allerdings eine gestaffelte Darstellung der verschiedenen Etappen, die nach der ersten Etappe geplant sind.

8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

a) Sind Sie mit Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

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

Die erste Ausbauetappe geht in die richtige Richtung. Allerdings fordern die Grünen eine ehrgeizigere erste Etappe und eine schnellere Umsetzung der Etappenziele.

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

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

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

Die Darstellung der beiden Varianten für den Ausbaus schritt 2025 im Umfang von 5,5 Mia. CHF statt 3,5 Mia CHF machen deutlich, dass die geplanten Mittel nicht ausreichen und der Ausbau verzögert wird. Bevor sich die Grünen zu einer Variante äussern, ist zu klären, wie die zusätzlichen Mittel gewährleistet werden. Auch in den Unterlagen zur Vernehmlassung wird eine weitere Prüfung der Varianten in Aussicht gestellt, wenn ausreichende Mittel zur Verfügung gestellt werden (S. 87). Für die Vorschläge zur Beschaffung der zusätzlichen Mittel wird auf die Ausführungen weiter oben verwiesen.

9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

Die Anpassungen im ZEB-Gesetz werden unterstützt. Die Ziele, die der zweiten Etappe der Bahn 2000 entsprechen, sind nach wie vor aktuell und dürfen nicht fallen gelassen werden. Die ZEB-Ziele sind innerhalb eines vernünftigen Zeitrahmens umzusetzen.

Weitere Bemerkungen

10) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Art. 48e, Abs. 1 Eisenbahngesetz: Die Grünen wünschen sich in der Botschaft an die eidg. Räte weitere Erläuterungen zur Möglichkeit Erstellergesellschaften, die nichts mit dem Betrieb zu tun haben, mit der Planung und der Realisierung vorab von grösseren und komplexeren Projekte zu beauftragen.