



Bundesamt für Verkehr
Herrn Direktor Peter Füglistaler
3003 Bern

6. Juli 2011

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“): Position SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard
Sehr geehrter Herr Füglistaler

Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Gerne äussern wir uns gemäss Fragenkatalog.

1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

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

Antwort SP Schweiz: Ja, was die Schaffung eines unbefristeten Fonds angeht. Nein, was die Finanzierungsvorschläge betrifft .

Die Schweiz verfügt im internationalen Vergleich über eine qualitativ hoch stehende Bahninfrastruktur, das attestieren Gremien wie die OECD. Auch das Volk anerkennt den Wert und hat in den letzten Jahren für den öV gestimmt: Ja zu LSVA, NEAT, BAHN 2000, FinöV- Fonds; Nein zur Avanti-Initiative. Die Schweiz verfügt über eines der engmaschigsten und am dichtesten befahrenen Schienennetze der Welt. Die Zug- und Fahrzeugkilometer stiegen im Zeitraum von 1996 bis 2006 um rund 22 Prozent auf über 450 Millionen Zug- und Kurskilometer an. Der Ausbau des öV führte seit 1996 zu einer Zunahme der Nachfrage um 29.4 Prozent. Mit über 2000 Kilometern pro Jahr und Person benutzen die Schweizerinnen und Schweizer den öV weltweit am meisten. Trotz der hohen Anforderungen sind Qualität, KundInnenzufriedenheit, Pünktlichkeit sowie Sicherheit hoch. **Will man dieses Angebot erhalten, braucht es die entsprechenden Mittel.**

Die Bahn verbindet Menschen, transportiert Güter und ist von zentraler Bedeutung für den Zusammenhalt der Schweiz, für Wirtschaft und Lebensqualität. Die Bahn leistet - in Kombination mit dem Langsamverkehr - auch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Wegen ihrer grossen Bedeutung für das Land gehört sie zu den öffentlichen Aufgaben. Für Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur fehlt aber rund eine Milliarde Franken pro Jahr. Daran schuld sind u.a. Sparübungen früherer Jahre. In den Sparrunden 1999, 2003 und 2004 wurden die Beiträge für den Unterhalt des Schienennetzes im hohen dreistelligen Millionenbereich ge-

kürzt. Es ist nicht einzusehen, warum die öV-NutzerInnen heute die Zeche für eine frühere kurzsichtige Sparkur bezahlen müssen.

Wir wollen ein ausreichendes Angebot für alle Menschen in allen Regionen, beruhend auf der bewährten Zusammenarbeit aller AkteurInnen. Die Vorschläge des UVEK aber bitten die Falschen zur Kasse: die öV-NutzerInnen, insbesondere PendlerInnen. Bestraft werden auch periphere Regionen. Der soziale Zusammenhalt wird in Frage gestellt. Der Modalsplit wird zugunsten des Autos gefördert, was aus ökologischen und sozialen Gründen abzulehnen ist.

Aufgrund dieser Ausführungen ist es selbstverständlich, dass die bisher befristeten Mittel im selben Umfang weiterlaufen und verstetigt werden müssen. Darüber hinaus muss der neue, unbefristete Fonds mit genügend zusätzlichen Mitteln alimentiert werden, um den öV zu stärken und um eine Kernforderung zu erfüllen: keine ungedeckten Checks. Alle Projekte müssen finanziert sein. Dazu gehört auch die Sicherstellung der Finanzierung von Betrieb und Unterhalt. FABI erfüllt diese Bedingung nicht und kann nicht als Gegenvorschlag zur öV-Initiative akzeptiert werden.

Wir schlagen deshalb folgende Finanzierungsquellen vor, die wir bei Frage 3d ausführen:

- Entschuldung des Fonds
- Erhöhung der Mineralölsteuer
- Erhöhung der Unternehmenssteuern

Wir sind damit einverstanden, dass FABI eine erste Tranche von konkreten Massnahmen enthält. Die erste Tranche – 3.5 Milliarden Franken bis 2025 - umfasst aber zu wenig Mittel und erfolgt zu spät. Wir fordern zudem eine Darstellung, wie das gesamte künftige Netz aussieht bzw. wie die Schritte zu dessen Realisierung und Finanzierung aussehen. Im Zentrum muss dabei die Kapazitätserweiterung stehen. Der Ausbau der Geschwindigkeit ist nur dann ein Ziel, wenn er das Resultat von Kapazitätserweiterungen ist. Die Projektliste, ausgehend von Artikel 10 ZEBG, soll entsprechend weiterentwickelt werden. Die Auswahl bzw. Priorisierung der Projekte muss auf transparenten und nachvollziehbaren Kriterien beruhen. Als Beispiel für Kriterien mit dem Ziel der Priorisierung von Projekten sei auf das im Rahmen des Infrastrukturfonds erarbeitete System verwiesen. Die Projektauswahl muss die Bedürfnisse aller Regionen berücksichtigen, in den Regionen verankert und demokratisch abgestützt sein.

Wird einer breit abgestützten langfristigen Gesamtentwicklung nicht Rechnung getragen, ist FABI nicht mehrheitsfähig. Wir sind überzeugt, dass das Volk in diesem Fall Ja sagen wird zur öV-Initiative und somit zu einer verlässlichen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen.

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

Antwort SP Schweiz: Ja. Der Gegenvorschlag muss aber substanzieller sein als die Initiative. Die vorgelegten Massnahmen erfüllen diese Bedingung nicht und wir akzeptieren sie nicht als Gegenvorschlag. Die Initiative würde eine nachhaltige Finanzierung ermöglichen: Ein Viertel des Reinertrags der Mineralölsteuer auf Treibstoffen sowie die Hälfte des Reinertrags des Zuschlags zur Mineralölsteuer auf Treibstoffen wäre für den öV zu verwenden. Damit würden die Mineralölsteuer-mittel hälftig für Strasse und Schiene eingesetzt.

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

Antwort SP Schweiz: Ja. Die langfristige Realisierbarkeit der Bahninfrastruktur muss planbar und die Finanzierung langfristig gesichert bleiben. Der BIF stellt hierfür eine sinnvolle Grundlage dar. BIF soll sich auf die Ziele der Verkehrspolitik ausrichten und der Raumplanung eine zentrale Rolle zukommen lassen. Anreize zur Bevorzugung des Ausbaus

sind zu vermeiden und die Planungssicherheit für Betrieb und Substanzerhalt muss erhöht werden.

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

Antwort SP Schweiz: Ja. Gleichzeitig fordern wir das Vorlegen eines Gesamtpakets für mindestens 20 Jahre auf Basis der im ZEB-Gesetz in Artikel 10 festgeschriebenen Liste, die gemäss unseren obigen Ausführungen weiterentwickelt werden soll. Die Kantone müssen von Anfang an einen verlässlichen Rahmen haben, damit sie wissen, wann welches Projekt realisiert wird. Nicht nur die erste Tranche soll bereits jetzt konkrete Massnahmen enthalten, sondern auch alle weiteren.

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

Antwort SP Schweiz: Ja. Ohne zusätzliche Mittel lassen sich die anstehenden verkehrspolitischen Aufgaben nicht bewältigen. Für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur werden jährlich zwischen 4.5 und 5 Milliarden Franken benötigt. Mit den bestehenden Einnahmequellen stehen jährlich durchschnittlich rund 3.8 Milliarden Franken zur Verfügung. Somit besteht im Durchschnitt eine Finanzierungslücke von rund 1 Milliarde Franken pro Jahr.

2) Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?

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

Antwort SP Schweiz: Ja. Die SP unterstützt den Bundesrat in der Absicht, den FinöV-Fonds in einen unbefristeten Bahninfrastrukturfonds zu erweitern, der nebst den Ausbauten Betrieb, Unterhalt und Substanzerhalt des Netzes finanziert. Bisher werden Substanzerhalt und kleinere Erweiterungsinvestitionen der Infrastruktur über das ordentliche Budget finanziert. Damit wurden diese Aufgaben gegenüber dem Infrastruktur-Ausbau benachteiligt. Das ist umso problematischer, als dass Ausbau zu zusätzlichem Unterhaltsbedarf führt. Nach Inbetriebnahme der NEAT an Gotthard und Ceneri werden die Aufwendungen für Betrieb und Substanzerhalt weiter steigen.

Ein über ZEB hinausgehender Ausbau ist über den FinöV-Fonds nicht finanziert. Auch dieser Umstand spricht für einen Fonds, der „alles“ umfasst.

Wir sind einverstanden, dass jene Aufgaben, die über die Leistungsvereinbarung mit SBB und Privatbahnen finanziert werden, in den Fonds integriert werden. Damit wird die Finanzierung übersichtlicher und transparenter.

b) Sind Sie damit einverstanden, dass dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist?

Antwort SP Schweiz: Ja. Mit dem FinöV-Fonds besteht ein Finanzierungsinstrument, das die Alimentierung der Bahn unabhängig vom konjunkturellen Verlauf sichert. Wir begrüssen es deshalb, dass der Bundesrat mit dem BIF eine Verstetigung dieses erfolgreichen Instruments vorsieht. Der BIF kann seine Funktion aber nur erfüllen, wenn er verlässlich finanziert wird, was mit den vorgelegten Vorschlägen nicht der Fall ist.

Die Tatsache, dass der BIF keine befristete Laufzeit hat, darf nicht dazu führen, dass geringere Investitionsvolumen pro Jahr über eine (noch) längere Dauer verteilt werden mit dem Argument, es werde ja insgesamt das gleiche Investitionsvolumen realisiert, einfach „nur später“.

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?

Antwort SP Schweiz: Ja. Es ist selbstverständlich, dass die bisher befristeten Mittel im selben Umfang weiterlaufen und verstetigt werden müssen. Darüber hinaus muss der Fonds mit **genügend zusätzlichen Mitteln** alimentiert 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?

Antwort SP Schweiz: Ja.

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

Antwort SP Schweiz: Nein. Die Vorschläge haben den Effekt, dass die Falschen zur Kasse gebeten werden: die öv-NutzerInnen, insbesondere PendlerInnen. Bestraft werden auch periphere Regionen. Der soziale Zusammenhalt wird in Frage gestellt. Der Modalsplit wird zugunsten des Autos gefördert, was aus ökologischen und sozialen Gründen abzulehnen ist.

Die **Pauschalierung des Fahrkostenabzugs** steht im Widerspruch zur Forderung, dass Arbeitnehmende mobil sein müssen und dass Arbeitswege von bis zu vier Stunden pro Tag als zumutbar gelten. Prozentual werden zudem mittlere Einkommen am stärksten belastet, was den „Mittelstand“ zusätzlich unter Druck bringt. Wir teilen zwar die Meinung, dass in Bezug auf die Zersiedelung und den Energieverbrauch das Näherrücken von Wohnen und Arbeiten zu fördern ist. **Die Zersiedelung des Landes ist aber mit raumplanerischen Massnahmen zu stoppen, deshalb unterstützen wir die Forderungen der Landschaftsinitiative.**

300 Millionen Franken pro Jahr sollen die NutzerInnen über **höhere Trassenpreise** beisteuern. Die Tarife steigen dadurch um durchschnittlich 10 bis 12 Prozent. Dazu kommen Preiserhöhungen der Transportunternehmen. **Damit werden die öv-BenutzerInnen einseitig und zu stark belastet und der Modal-Split wird zugunsten der Strasse verändert.**

Grundsätzliche Bemerkung zu den Tarifen: Die Tarifgestaltung muss weiterhin das „offene System“ (jeder Zug kann zu jeder Zeit benutzt werden) ermöglichen.

Den **Beitrag Kantone** lehnen wir ab, siehe Antwort bei Frage 4b.

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

Antwort SP Schweiz: Wir sehen drei Massnahmen, die wir im folgenden ausführen: Entschuldung Fonds, Erhöhung Mineralölsteuer, Erhöhung Unternehmenssteuern.

1.) Die Schulden des FinöV-Fonds sollen erlassen werden. Die Grundlagen in Verfassung und Gesetz halten fest, dass der Fonds das Geld, das er als Bevorschussung erhalten hat, zurückzahlen muss, sobald der Ceneri-Basistunnel fertig gebaut ist. Diese Bestimmung basiert auf der Annahme, dass mit dem FinöV-Fonds die Eisenbahngrossprojekte Bahn 2000, NEAT, HGV sowie Lärmschutz finanziert werden. **Die Rückzahlung ist vor dem neuen politischen Hintergrund nicht mehr sinnvoll.**

Die Bevorschussung beläuft sich auf rund 7.6 Milliarden Franken bei einer Limite von 8.6 Milliarden Franken. Voraussichtlich muss der Bund den Fonds bis 2015 bevorschussen. Mit der Ablösung durch den BIF soll die Bevorschussung zu den geltenden Verzinsungs- und Rückzahlungsbestimmungen übernommen werden. Es wird argumentiert, ein Verzicht auf die Rückzahlung der Bevorschussung wäre finanzpolitisch nicht vertretbar. **Dieser Argumentation können wir uns vor dem Hintergrund der von niemandem bestrittenen Notwendigkeit von Zusatzmitteln, der früheren Budgetkürzungen sowie der besseren Finanzlage des Bundes – in Kombination mit den Steuerausfällen im Rahmen der Unternehmenssteuerreform II –**

nicht anschliessen. Der Bund muss ebenfalls einen substantziellen Beitrag zur künftigen Finanzierung der Infrastrukturen leisten.

Die Rückzahlungsbeträge belaufen sich zwischen 2017 bis 2027 jährlich im Durchschnitt auf 850 Millionen Franken. Verteilt auf die Jahre 2010 bis 2040 entspricht dies einem Jahreswert von 260 Millionen Franken. Für die Verzinsung muss mit Höchstwerten von rund 260 Millionen Franken pro Jahr gerechnet werden. (Zwischen 2010 bis 2040 = 100 Millionen Franken Zinskosten pro Jahr). **Für Rückzahlung und Verzinsung ergeben sich pro Jahr 360 Millionen Franken, verteilt über die Jahre 2010-2040. Bei einer Entschuldung des Fonds liessen sich diese Mittel für die Finanzierung der Infrastrukturen verwenden.**

2.) BPUK und KÖV schlagen vor, die Mineralölsteuer zu erhöhen. Wir unterstützen diesen Vorschlag. Eine Erhöhung um 8 Rappen pro Liter für die Bahn bringt zusätzliche Einnahmen von rund 400 Millionen Franken pro Jahr. Die Finanzierung der Bahn durch Strassengelder lässt sich rechtfertigen mit dem Argument, dass jene Strassenbenützerinnen und -benützer, die auf die Strasse angewiesen sind, von einem gut ausgebauten Schienennetz profitieren. Stauzeiten werden reduziert und der pro Leistungskilometer wesentlich teurere Ausbau der Strasse wird verringert.

3.) Die Kantone haben die Gewinnsteuern in den letzten Jahren gesenkt, durchschnittlich um 20 Prozent zwischen 2000 und 2009. Wir fordern deshalb eine Erhöhung der Gewinnsteuer auf Bundesebene von heute 8,5% auf 9,1%, was Mehreinnahmen von rund 500 bis 600 Millionen Franken pro Jahr generiert. Während die Unternehmen für Infrastrukturleistungen wie Strom, Telekom oder Post über Preise und Tarife einen Anteil mitfinanzieren, bezahlen sie für die Transportinfrastruktur praktisch nichts. Ein Beitrag ist gerechtfertigt, weil die Unternehmen von der hervorragend ausgebauten Bahninfrastruktur profitieren. Angesichts der tiefen Steuerlast der Unternehmen im internationalen Vergleich wird die Erhöhung keine negativen Folgen auf den Arbeitsmarkt und die Konkurrenzfähigkeit haben. Vielmehr steigen Standortgunst und Wettbewerbsfähigkeit dank eines guten Verkehrssystems. Zudem erhöht sich das Einzugsgebiet des Arbeitsmarkts. Die Unternehmen profitieren auch von der in Spitzenzeiten verbesserten Infrastruktur. Die bessere Erreichbarkeit hat einen kostendämpfenden Effekt auf der Beschaffungsseite, da dem Nachfragewachstum im Pendelverkehr Rechnung getragen wird. Auf der Absatzseite sind bei Dienstleistungen Effekte zu erwarten. Studien zeigen einen engen Zusammenhang zwischen wirtschaftlichem Erfolg eines Landes und der Qualität seiner Infrastruktur.

Wir verweisen auf das in Frankreich erhobene so genannte „Versement transport“ (Abgabe auf der Lohnsumme von Betrieben), das weiter geht als unsere Forderung bezüglich Unternehmensbesteuerung. Ein auf die Schweiz angepasstes Modell wird - gemäss Vernehmlassungsbericht - basierend auf einer besonderen Verfassungsgrundlage als machbar bezeichnet.

Mit den genannten Massnahmen stehen dem BIF zusätzliche Mittel von über 1,5 Milliarden Franken pro Jahr zur Verfügung, ohne die Pendlerinnen und Pendler zu bestrafen, die peripheren Regionen zu benachteiligen oder die Schiene gegenüber der Strasse zu schwächen.

Selbstverständlich sind auch **Effizienzsteigerungen bei den SBB** zu nutzen. Diese dürfen aber nie auf Kosten der Sicherheit der Passagiere und der Angestellten gehen und sie dürfen nicht zu einem Abbau bei den Arbeitsbedingungen führen.

Langfristperspektive: Das Konzept des umfassenden, sozial ausgestalteten „**Mobility Pricing**“ soll weiterentwickelt und als langfristige Finanzierungslösung geprüft werden.

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?

Antwort SP Schweiz: Ja. Diese Massnahme führt zu einer Entlastung des ganzen Netzes.

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

Antwort SP Schweiz: Nein. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass der Bund keine zusätzlichen Mittel einschießt. Mit einer einseitigen Verlagerung auf die Kantone werden die übrigen Leistungen der Kantone für den öV gefährdet mit negativen Folgen für das Gesamtsystem.

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

Antwort SP Schweiz: Die Frage lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beantworten. Wir verschliessen uns einer Kantonsbeteiligung nicht grundsätzlich, sofern der Bund ebenfalls einen angemessenen Beitrag im Rahmen von BIF leistet (Entschuldung des Fonds). Bei Frage 3d haben wir eine Finanzierungslösung aufgezeigt, die ohne substanziellen Kantonsbeitrag auskommt.

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

Antwort SP Schweiz: Diese Frage können wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beantworten. Wir setzen voraus, dass sich, sollte ein Kantonsbeitrag unumgänglich sein, Bund und Kantone in enger Absprache über eine Lösung verständigen und die Vor- und Nachteile einzelner Schlüssel sorgfältig diskutieren.

Der Nutzen des Bahnangebots für die einzelnen Kantone lässt sich nur schwer messen. Alle vom Bundesrat vorgestellten Varianten – Anzahl EinwohnerInnen, Länge Bahninfrastruktur, Anzahl Haltestellen und Haltestellenabfahrten, Anzahl Arbeitsplätze - haben Nachteile. Nicht alle Nachteile sind für alle Kantone gleich spürbar. Umso mehr braucht es ein sorgfältig abgestimmtes Vorgehen. Dabei sind folgende Fragen zu berücksichtigen: Für welche Projekte würde nach welchen Kriterien welcher Kantonsbeitrag erhoben? Wie vertragen sich Kantonsbeiträge mit der Tatsache, dass das Bahnsystem schweizweit einheitlich entwickelt wird (Planungshoheit Bund)? Wie werden die Anliegen finanzschwacher Kantone berücksichtigt? Wie verträgt sich ein Schlüssel mit der NFA?

Skeptisch gegenüber stehen wir auch einer Kombination aus einer direkten Einlage in den BIF mit projektspezifischen Beiträgen. (Grundbeitrag geringer als 300 Millionen Franken, zusätzlich zahlen die Kantone den Differenzbetrag zu den 300 Millionen Franken abhängig von der Betroffenheit der Kantone je Projekt). Wie lässt sich der spezifische Nutzen der Kantone je Projekt beziffern?

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

Antwort SP Schweiz: Siehe unsere Ausführungen bei Frage 4d.

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

Antwort SP Schweiz: Da wir diesen Finanzierungsvorschlag ablehnen, siehe Antwort bei 3c, können wir diese Frage weder mit Ja noch mit Nein beantworten.

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?

Antwort SP Schweiz: Die Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen sollte ebenfalls über den BIF laufen. Die Beteiligung der Kantone bei der Finanzierung der Privatbahnen führt zu einer Ungleichbehandlung von Kantonen mit Privatbahnnetz und solchen ohne. Die Mitfinanzierung der Privatbahninfrastruktur betrifft zu einem grossen Teil das Berggebiet oder Randregionen. Zudem ist die Aushandlung der Leistungsvereinbarungen mit 40 Unternehmen und 23 Kantonen aufwändig. **Aus einer Gesamtsicht der Netzentwicklung ist es deshalb sinnvoll, die Privatbahninfrastruktur im Rahmen des BIF durch den Bund zu finanzieren.** Das würde den Bundeshaushalt jährlich um rund 230 Millionen Franken belasten. In diesem Bereich wäre eine einvernehmlich festzulegende Einlage der Kantone in den BIF sinnvoll.

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?

Antwort SP Schweiz: Wir stehen der Vorfinanzierung sehr skeptisch gegenüber. Unter gewissen restriktiven Bedingungen kann das punktuell möglich sein. Dabei ist aber folgendes zu beachten: **Die Steuerungshoheit über den Bahnausbau darf nicht an finanzkräftige Kantone übergehen. Die Gesamtsicht muss stets im Zentrum stehen. Vor allem aber dürfen Vorfinanzierungen nicht als Sparmassnahme des Bundes dienen.** Das wäre dann der Fall, wenn der Bund sich aus der Finanzierung zurückzieht und es den Kantonen überlässt, mit eigenen Finanzmitteln einzuspringen.

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

Antwort SP Schweiz: Wir stehen der Mitfinanzierung sehr skeptisch gegenüber. Es soll den Kantonen unter gewissen Bedingungen und punktuell möglich sein, die Mehrkosten für auf ihre Bedürfnisse ausgerichtete Projekte zu übernehmen (inkl. Zinsen) oder zu ermöglichen, dass ein Projekt früher in Betrieb geht. **Die Mitfinanzierung muss sich aber im Rahmen der übergeordneten Planung bewegen.** Es muss sichergestellt sein, dass dort investiert wird, wo Bedarf besteht und nicht dort, wo Mittel vorhanden sind. **Mitfinanzierung darf nicht zu einem Sparprogramm werden.**

c) Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?

Antwort SP Schweiz: Wir verweisen auf unsere Ausführungen bei Fragen 5a und 5b.

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?

Antwort SP Schweiz: Grundsätzlich Ja. Wir halten aber fest, dass für uns eine Erhöhung der Geschwindigkeit kein Ziel ist, sofern sie nicht Folge von Kapazitätserweiterungen ist. Die Begründung (Energieverbrauch, Gefährdung Mischverkehr, Mehrverkehr) findet sich bei Frage 7d.

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

Antwort SP Schweiz: Ja. Siehe auch Antwort bei Frage 7d.

c) Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden?

Antwort SP Schweiz: Ja. Ohne entsprechende Finanzierung sind die Ziele aber nicht umsetzbar.

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

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

Antwort SP Schweiz: Ja, was das System angeht, Nein, was die Dauer und die Beträge namentlich für die erste Stufe angeht. STEP umfasst ein Angebots- und Ausbauprogramm im Umfang von rund 42.6 Milliarden Franken für SBB und Privatbahnen und reicht bis in den Zeitraum 2040/50. Grundlage sind die Arbeiten für Bahn 2030. Die Ausbauschritte – vor allem der erste - müssen aber viel rascher erfolgen und es müssen substantiell mehr Mittel zur Verfügung stehen.

Selbstverständlich muss die Planung der parallel laufenden Programme ZEB und STEP bis zur Vollendung von ZEB koordiniert und ohne Doppelspurigkeiten laufen.

Auch im Rahmen des STEP müssen genügend Mittel für **Lärmschutz** bereitgestellt werden, wie das gemäss Bericht auch vorgesehen ist.

Die SBB gehören zu den grössten Stromverbraucherinnen der Schweiz. 25 % ihres Bedarfs decken sie mit Atomstrom. Als Eigner erwartet der Bundesrat von den SBB gemäss strategischen Zielen 2011-2014, dass sie im Rahmen ihrer betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten eine nachhaltige Unternehmensstrategie verfolgen. Die SBB müssen sich auf eine Vollversorgung mit erneuerbaren Energien ausrichten sowie die laufenden Effizienzprogramme verstärken.

Wir begrüssen, dass STEP die Trennung zwischen Fern- und Agglomerationsverkehr aufhebt. Eine Fokussierung auf den Fernverkehr, wie dies bei ZEB im Vordergrund stand, ist wenig zweckmässig. Gewisse Fernverkehrszüge übernehmen mit ihren Haltepunkten eine Funktion im Agglomerationsverkehr. Beide Verkehrsarten fahren zudem auf der gleichen Infrastruktur.

Angesichts der steigenden Nachfrage verschärfen sich die Kapazitätsengpässe in vielen Bahnhöfen. Insgesamt wurden 108 Bahnhöfe der SBB und der Privatbahnen als „künftig überlastet“ eingestuft. Massnahmen zur Entlastung unterstützen wir deshalb.

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

Antwort SP Schweiz: Ja.

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

Antwort SP Schweiz: Ja.

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

Antwort SP Schweiz: Grundsätzlich soll das möglich sein, wenn mit Kapazitätsausbauten Fahrzeitverkürzungen erzielt werden. Wir teilen aber die Haltung des Bundesrats, dass

eine markante Erhöhung der Geschwindigkeit kein mittelfristiges Ziel sein soll. Es soll aber vor allem nicht auf Hochgeschwindigkeitsverkehr gesetzt werden (z.B. Zürich – Bern in 30 Minuten oder Genf – Zürich in 2 Stunden). Damit würde das Prinzip des Mischverkehrs in Frage gestellt, sofern für schnelle bzw. langsamere Züge oder Personen- und Güterverkehr getrennte Infrastrukturen erstellt würden. Neue Pendlerbewegungen als Folge des „Zusammenrückens“ würden zudem die Kapazitätsengpässe verschärfen. Das Verkehrswachstum würde ansteigen. Ein Nachfragewachstum auf den Hauptlinien würde dazu führen, dass Bahnhöfe und S-Bahnsysteme ausgebaut werden müssten. Problematisch ist auch die Energiebilanz, nimmt doch der Energiebedarf im Quadrat der Geschwindigkeit zu.

Fazit: Die Geschwindigkeit soll auf dem Knotenprinzip basieren nach dem Motto: so schnell wie nötig und nicht so schnell wie möglich.

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

Antwort SP Schweiz: Grundsätzlich Ja, aber sie sind nicht ausreichend. Die Verlagerung des Güterverkehrs soll gemäss Vernehmlassungsbericht durch Kapazitätssteigerung und Produktivitätsverbesserungen gefördert werden. Diesem Ziel können wir zustimmen, es braucht aber entsprechende Massnahmen. **Die Verkehrsverlagerung gemäss Alpenschutzartikel bzw. Verlagerungsgesetz muss umgesetzt werden. Das bedingt die rasche Einführung der Alpentransitbörse. Das bedingt auch ein Verständnis des Binnengüterverkehrs als Angebot des Service public. Wir kritisieren, dass in die Liste der Infrastrukturausbauten Projekte nicht aufgenommen wurden, mit denen sich weitere Trassen realisieren lassen wie Südanschlüsse NEAT. Selbstverständlich würden wir eine zweite Gotthardröhre mit allen politischen Mittel bekämpfen.**

Im alpenquerenden Nord-Süd-Güterverkehr wird die Nachfrage nach Verlademöglichkeiten von Sattelaufliegern bis 4 Meter Eckhöhe wachsen. Gegenwärtig besteht nur auf der Lötschberg-Simplon-Achse ein 4-Meter-Korridor. **Auf die Inbetriebnahme des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels müssen weitere Kapazitäten für grossprofilige Verkehre geschaffen werden. Der Bundesrat möchte auf der Gotthard-Achse möglichst rasch einen 4-Meter Korridor realisieren, wir unterstützen diese Bestrebungen. Der 4-Meter-Korridor soll sowohl auf den Güter- als auch auf den Personenverkehr ausgerichtet werden.**

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

Antwort SP Schweiz: Ja. Verschiedene Regionen werden vorwiegend durch Privatbahnen erschlossen. Auch dort soll das Angebot weiter entwickelt und eine Kapazitätsüberlastung verhindert werden. Das kommt dem Gesamtnetz zu Gute.

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

Antwort SP Schweiz: Ja. Es braucht aber eine entsprechende Finanzierung. Die Umsetzung kann durchaus in mehreren Phasen erfolgen. Alle im Rahmen von STEP zu realisierenden Projekte inkl. Ausmass der Zusatzfinanzierung müssen aber bereits in der jetzigen Phase für alle Ausbausritte definiert werden, nicht nur für die erste Tranche. Wir fordern eine Darstellung, wie das künftige Netz aussieht bzw. wie die Schritte zu dessen Realisierung und Finanzierung aussehen.

Die Projektliste, ausgehend von Artikel 10 ZEBG, soll weiterentwickelt werden. Die Auswahl bzw. Priorisierung der Projekte muss auf transparenten und nachvollziehbaren Kriterien beruhen. Als Beispiel für Kriterien mit dem Ziel der Priorisierung von Projekten sei auf das beim Infrastrukturfonds erarbeitete System verwiesen. Die Projektauswahl bzw. Priorisierung muss die Bedürfnisse aller Regionen berücksichtigen, in den Regionen verankert und demokratisch abgestützt sein.

8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

a) Sind Sie mit Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

Antwort SP Schweiz: Ja, mit den Zielen sind wir einverstanden: Beseitigung der dringenden Engpässe, Verbesserung Erschliessung innerhalb der Metropolitanräume, Sicherung Anbindung Städtenetze, Verbesserung Produktionsbedingungen für den Binnengüterverkehr, Erschliessung Alpenraum, Verbesserung Tourismus. Sinnvoll sind auch Investitionen in Publikumsanlagen, Anlagen Güterverkehr, Abstellanlagen Personen- und Güterzüge, Bahnstromanlagen und Lärmschutz. **Der Ausbauschritt erfolgt aber zu spät mit zu wenig Mitteln.**

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

Antwort SP Schweiz: Ja, aber der Ausbauschritt ist nicht ausreichend. Er erfolgt viel zu spät und umfasst zu wenig Projekte bzw. Mittel, siehe hierzu auch unsere Antwort zu Frage 7g.

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

Antwort SP Schweiz: Wir wünschen uns ein grundsätzlich grösseres Programm, das eine frühere Umsetzung von STEP ermöglicht, siehe Antwort zu Frage 7g.

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

Antwort SP Schweiz: Nein, siehe Antwort zu Frage 7g.

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

Antwort SP Schweiz: Siehe Antwort zu Frage 7g. Wir fordern, dass im Minimum Variante 2 gemäss Vernehmlassungsbericht realisiert wird. Damit werden Mittel von 5'580 Millionen Franken gesprochen und Investitionen in die Knoten Lausanne, Genf, Bern und Basel getätigt. Damit wird eine bessere räumliche Verteilung vorgenommen und es werden die Agglomerationen gestärkt. Für die **Finanzierung** haben wir unsere Vorstellungen bei Frage 3d dargelegt.

9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

Antwort SP Schweiz: Nein. Das ZEB-Gesetz hat die Umsetzung der 2. Etappe von Bahn 2000 sowie Massnahmen auf den Basislinien der NEAT zum Gegenstand. Wir sind nicht damit einverstanden, dass Artikel 2 angepasst und auf die Umsetzung der in Artikel 4 aufgelisteten Massnahmen beschränkt wird. Wie bereits ausgeführt, sollen die Projekte gemäss Artikel 10 ZEBG weiterentwickelt werden und auf einer entsprechenden gesetzlichen Verankerung beruhen. Der Grundsatz einer gesamtschweizerischen Netzentwicklung muss eine gesetzliche Grundlage behalten.

Wir danken Ihnen für die freundliche Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DER SCHWEIZ



Christian Levrat,
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin