

**Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“)**

**Allgemeines**

**1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage**

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

transfair ist mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden. Es ist richtig und wichtig, dass die bisherigen Finanzierungsmodelle durch einen einfacheren und dauerhaften Bahninfrastrukturfonds abgelöst werden. Die finanziellen Mittel für den öffentlichen Verkehr müssen nachhaltig gesichert werden, dies erhöht die Planungssicherheit für die Infrastrukturbetreiber.

Es ist zudem absolut nötig, dass der drohende finanzielle Engpass angegangen wird und Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Die ungedeckten Kosten von rund einer Milliarde Franken jährlich für den Unterhalt und den Ausbau der Bahninfrastruktur müssen dringend ausgeglichen werden. Auf dem Spiel steht mit dem Schienennetz ein elementarer Pfeiler des Schweizerischen Service Public. Es müssen daher heute Lösungen gefunden werden, damit der öffentliche Verkehr nicht Opfer seines eigenen Erfolges wird. So zeigen prognostizierte Wachstumszahlen von 60 bis 70 Prozent im Personen- und Güterverkehr bis 2030, dass die bestehende Infrastruktur in Zukunft noch intensiver genutzt werden wird und neuralgische Stellen bald einmal an ihre Kapazitätsgrenzen kommen werden – so sie diese nicht bereits erreicht haben.

transfair unterstützt deshalb die generellen Ziele des Vernehmlassungsentwurfes. Es ist richtig, dass eine etappenweise aber langfristige Planung angestrebt wird, um das Schienennetz auch für die nächsten Generationen fit zu halten. Das erwartete Wachstum wird nicht nur im Bereich des Ausbaus der Bahninfrastruktur eine Herausforderung, auch die intensivere Nutzung der bestehenden Infrastruktur wird ihren Preis haben. Die Weichen müssen deshalb heute gestellt werden, damit für diese Aufgaben langfristig die nötigen Mittel zur Verfügung stehen.

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

transfair ist mit diesem Vorgehen einverstanden. Es ist aber wichtig, dass die beiden Geschäfte nicht gegeneinander ausgespielt werden. Während über die Vorlage des Bundes wichtige Rahmenbedingungen zur künftigen Finanzierung der Bahninfrastruktur geregelt werden, sollte die Möglichkeit der Erschliessung von zusätzlichen neuen Fi-

nanzquellen nicht ausser Betracht gelassen werden. Es ist wichtig, dass unter Beteiligung aller relevanten Akteure (Schiene und Strasse; Wirtschaft, Bevölkerung, Bahnbetreiber, Kantone und Bund) genügend finanzielle Mittel zum Erhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur geüfnet werden können. Bei der Erschliessung von neuen Finanzquellen muss deshalb innovativ vorgegangen werden.

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

Es ist wichtig, dass eine unbefristete, zweckgebundene Lösung zur Finanzierung der Bahninfrastruktur gefunden wird. Diese wird mit dem BIF geschaffen, wir sind deshalb mit diesem Punkt einverstanden.

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

Ja, es ist wichtig, dass diese Ausbauprojekte weiter vorangetrieben werden.

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

Grundsätzlich ja, für transfair gibt es allerdings gewisse Vorbehalte zu einigen der neuen Geldquellen. Näheres dazu findet sich in unseren Antworten zur Finanzierung.

## Fragen zur Finanzierung

### 2) Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?

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

Ja.

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

Eine unbefristete Laufzeit ist essentiell für eine nachhaltige Sicherung der Bahninfrastruktur, transfair spricht sich deshalb klar für die vorgeschlagene Lösung aus.

### 3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?

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

Ja.

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

Ja.

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

transfair spricht sich gegen eine Erhöhung der Trassenpreise aus. Diese Massnahme geht einseitig zu Lasten des öffentlichen Verkehrs und gefährdet somit die Verlagerung von Gütern und Personen auf die Schiene. Um eine Symmetrie zwischen dem öffentlichen Verkehr und der Strasse herzustellen, sind alternative Finanzierungsquellen zu prüfen. Denkbar wären etwa Beiträge aus der Mineralölsteuer oder CO<sub>2</sub>-Abgaben. Unter der Bedingung, dass eine solche Parität in der Kostenbeteiligung zustande kommt, könnte sich transfair mit einer moderaten Erhöhung der Trassenpreise einverstanden erklären.

Die Bestimmungen von Art. 16, Buchstabe f des Arbeitslosenversicherungsgesetz definieren eine Stelle mit einem Arbeitsweg von bis zu 2 Stunden als zumutbar. Solche Regelungen wie auch die Verlagerung von Arbeitsorten durch Unternehmen – darunter auch bundesnahe Betriebe – fordern von den Arbeitnehmenden eine erhöhte Mobilität. Gleichzeitig will der Bund nun die Arbeitnehmenden mittels der Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer für ebendiese eingeforderte Mobilität bestrafen. Dieses Verhalten ist für transfair widersprüchlich. Es ist für uns nicht ersichtlich, wie einerseits Arbeitnehmende zu Mobilität angehalten werden, diese aber gleichzeitig dafür gebüsst werden sollen. Insbesondere ist uns hier auch die Diskussion um verschiedene neue Tarifsysteme ein Dorn im Auge. transfair ist sich aber durchaus im Klaren darüber, dass für die Bahninfrastruktur neue Mittel gefunden werden müssen. Positiv an der vorgeschlagenen Lösung ist hervorzuheben, dass eine Gleichbehandlung sämtlicher Arbeitnehmenden unabhängig vom gewählten Transportmittel erreicht wird. Dieser Mechanismus ist für transfair akzeptabel, der abzugsberechtigte Betrag muss aber genau geprüft werden. Die vorgeschlagene Lösung eines Abzugs im Rahmen der

Kosten eines Verbundsabonnements für eine bis zwei Zonen ist für transfair viel zu tief angesetzt, gerade auch weil das Mobilitätsbedürfnis oftmals eben nicht vom Arbeitnehmenden selbst ausgeht sondern von ihm so eingefordert wird.

Gegen den Kantonsbeitrag über 300 Millionen Franken hat transfair keine Einwände. Es kann nicht sein, dass die Mehreinnahmen des Fonds nur von den Arbeitnehmenden und den Transportunternehmen, respektive deren Kunden getragen werden sollen. Die Attraktivität eines Kantons hängt nicht zuletzt auch von dessen Anknüpfung an den öffentlichen Verkehr ab, deshalb ist deren Beteiligung an den zusätzlichen Mitteln des Fonds akzeptabel.

Die geplanten Massnahmen zur Effizienzsteigerung müssen zudem mit Augenmass umgesetzt werden. Es muss sichergestellt sein, dass diese nicht zu Lasten der Sicherheit der Arbeitnehmenden und der Kunden der Transportunternehmen ausfallen. transfair akzeptiert keine Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen, die aus solchen Massnahmen entstehen könnten.

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

Es muss innovativ und offen nach neuen Finanzierungsquellen gesucht werden. Die Mehrkosten der Bahninfrastruktur können nicht nur den Bahnbetreibern und –kunden aufgebürdet werden. Um einen Verlagerungseffekt beizubehalten sind Beiträge von der Strasse unabdingbar. Ebenso wenig darf vergessen werden, dass es sich bei der Bahninfrastruktur um ein Kernelement des Service Public handelt. Es ist somit im Interesse der Allgemeinheit, dass hierfür die nötigen finanziellen Mittel aufgebracht werden können. Denkbar wären wie bereits erwähnt etwa höhere Beiträge aus dem Topf der Mineralölsteuer oder eine CO<sub>2</sub>-Abgabe im Strassenverkehr. Der Bund ist aufgefordert, nach weiteren möglichen Finanzierungsquellen zu suchen.

Zudem fordert transfair im Sinne einer Opfersymmetrie nicht nur eine Beteiligung von Bevölkerung, Wirtschaft und Kantonen, sondern auch einen namhaften Beitrag des Bundes. Auf eine Rückzahlung und Verzinsung der Bevorschussung ist deshalb zu verzichten. Dem Fonds würde so ein schuldenfreier Start ermöglicht und für dessen eigentlichen Zweck würden Mittel im Rahmen der hinfälligen Amortisationszahlungen von jährlich rund 360 Millionen Franken zusätzlich zur Verfügung stehen.

#### 4) Auswirkungen auf die Kantone?

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

Ja.

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

Ja.

- 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?*

Ja.

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

Aus Sicht von transfair ist zentral, dass alle Kantone einen Beitrag leisten, da auch alle Kantone am Nutzen der Bahninfrastruktur partizipieren. Wir würden deshalb ein Modell begrüßen, in dem eine solche Kostenbeteiligung vorgesehen ist. Allenfalls liesse sich dies auch über einen fixen Sockelbeitrag erreichen. Die genaue Wahl des Modells kann ansonsten aber zwischen Bund und Kantonen geregelt werden.

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

Ja.

- 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?*

Wir sind mit einer Beibehaltung der aktuellen Regelung einverstanden.

**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?*

Grundsätzlich ja. Es muss aber sichergestellt werden, dass dadurch nicht nationale Interessen hinter kantonale Partikularinteressen zurückfallen. Die Planungshoheit muss in den Händen des Bundes bleiben.

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

Grundsätzlich ja, siehe unsere obenstehende Antwort.

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

Grundsätzlich ja, siehe unsere obenstehende Antwort.

**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?*

Wir sind mit diesen Schwerpunkten 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“?*

Diese Priorisierung entspricht den Vorstellungen von transfair.

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

Wir sind mit der Zielsetzung einverstanden.

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

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

Grundsätzlich ja. Bei der Planung ist jedoch auf einen schnellen Abschluss der NEAT-Anschlüsse geachtet wird. Die Investitionen in den Lötschberg- und den Gotthardtunnel machen wenig Sinn, wenn nun die Anschlüsse daran und an die europäischen Schienennetze nicht baldmöglichst umgesetzt werden. Zudem erinnert transfair an dieser Stelle daran, dass die Dienstleistungen des Service Public der Bevölkerung in allen Landesteilen zugänglich sein müssen. Dementsprechend ist bei der Planung der Ausbauschritte darauf zu achten, dass auch die gesamte Bevölkerung an den Verbesserungen partizipieren kann.

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

Ja. Eine solche Frequenzerhöhung ist auf vielen Strecken dringend nötig.

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

Ja.

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

Ja. Dies ist jedoch für transfair kein prioritäres Ziel.

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

Ja. Es darf dabei aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass alleine über diese Massnahmen die Probleme im Güterverkehr bei weitem noch nicht gelöst sind. Neben baulichen Massnahmen im Schienennetz sind auch Diskussionen über die finanzielle Abgeltung von wenig rentablen Dienstleistungen des Gütertransports notwendig.

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

Ja.

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

Ja.

**8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?**

a) *Sind Sie mit Zielen des Ausbauschnittes 2025 einverstanden?*

Wir sind mit den Zielen einverstanden.

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

Ja.

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

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

Aus Sicht von transfair ist ein umfangreicherer Ausbauschritt notwendig um die Qualität im gesamtschweizerischen Schienennetz zu erhalten.

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

Beide vom Bund genannten Varianten sind sinnvoll und nötig. Eine Umsetzung von beiden Varianten im ersten Ausbauschritt ist nicht möglich, mindestens eine der beiden Varianten sollte aber aus Sicht von transfair umgesetzt werden. Für transfair sind beide Varianten gleichermaßen unterstützungswürdig.

Die von transfair unter Frage 3 d) vorgeschlagenen zusätzlichen Finanzierungsquellen sollten die dafür nötigen finanziellen Mittel generieren können.

**9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?**

Ja.

**Weitere Bemerkungen**

**10) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Wir haben keine weiteren Anmerkungen.