

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)

CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 24. Mai 2011
TE / I3 / I351

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über das randvermerkte Geschäft. Die SAB vertritt als gesamtschweizerische Dachorganisation die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

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

A) Einleitende Bemerkungen

Eine gute Verkehrserschliessung ist für die Berggebiete und ländlichen Räume eine wichtige Standortvoraussetzung. Die SAB hat deshalb ein fundamentales Interesse an einer langfristigen Weiterentwicklung des Strassen- und des Schienennetzes. Dabei haben beide Verkehrsträger ihre jeweiligen Vorzüge und Schwächen. Die Verkehrsträger dürfen deshalb nicht gegeneinander ausgespielt werden sondern sollen sich sinnvoll ergänzen. Aus dieser Überlegung heraus lehnt die SAB die Volksinitiative „für den öffentlichen Verkehr“ ab. Denn diese Volksinitiative entzieht dem Strassenverkehr dringend benötigte Mittel. Sie spielt damit die zwei Verkehrsträger gegeneinander aus und vergisst, dass gerade in Berggebieten die Strasse oftmals die einzige vorhandene und alltagstaugliche Alternative darstellt, wobei auch der öffentliche Verkehr (Bus) auf ein gutes Strassennetz angewiesen ist.

Eine Diskussion um die langfristige Weiterentwicklung des Verkehrssystems ist dringend nötig. Die SAB begrüsst deshalb die nun vorliegende Vernehmlassung zu FABI als gute Diskussionsgrundlage. In der Vergangenheit wurde die Verkehrspolitik immer nur in Portionen zur Diskussion gestellt. Diese Salamtaktik muss nun einer verkehrsträger übergreifenden Gesamtsicht weichen. Von daher begrüsst es die SAB insbesondere, dass gleichzeitig die Vernehmlassung zur Weiterentwicklung des Schienen- und des Strassenverkehrs durchgeführt wird.

Allerdings sind die beiden Vernehmlassungen zwar zeitgleich gestartet worden, doch sind sie inhaltlich nicht aufeinander abgestimmt und weisen einen sehr unterschiedlichen konzeptionellen Stand auf. Während FABI effektiv eine Langfristperspektive für den weiteren Infrastrukturausbau im Schienenverkehr und dessen Finanzierung aufzeigt, enthält die strassenseitige Vorlage mit der Erhöhung der Autobahnvignette nur eine sehr punktuelle Massnahme, ohne den zukünftigen Bedarf und dessen Finanzierung aufzuzeigen. Damit wurde entgegen den Ankündigungen des UVEK eine Chance verpasst, eine verkehrsträger-übergreifende Gesamtkonzeption vorzulegen. Dieser Missstand muss zwingend behoben werden. Beim Strassenverkehr fordert die SAB, dass bevor neue Abgaben und Steuern erhoben werden, in erster Priorität der Strasse wieder jene Mittel zur Verfügung gestellt werden, die sie selber generiert. Dieses Anliegen wurde aufgenommen von der Parlamentarischen Initiative Roberto Schmidt, welche fordert, dass 60% der Mineralölsteuererträge zweckgebunden für die Strasse eingesetzt werden anstatt nur 50%. Damit würde ein Zustand wieder hergestellt, wie er bis 1983 galt. Diese Wiederherstellung der ursprünglichen Verteilung erfordert eine Umformulierung von Art. 86 der Bundesverfassung. Da mit FABI dieser Artikel ohnehin revidiert werden muss, kann gleichzeitig auch das Anliegen der Parlamentarischen Initiative Schmidt eingebaut werden. Der Bund würde damit ein klares Signal setzen für eine verkehrsträgerübergreifende und integrative Sicht des Verkehrs. **Diese Verknüpfung der beiden Vorlagen und eine Gesamtsicht für den Strassenverkehr ist für uns eine zwingende Voraussetzung, um FABI zustimmen zu können.**

Zur Gesamtsicht im Verkehrswesen gehört aber auch der Einbezug der Rückstellung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Dieser hat Ende 2010 – auch mit der Entnahme für den Infrastrukturfonds (IF) - wiederum den Stand von 2,8 Milliarden Franken erreicht. Bevor der Strassenverkehr mit zusätzlichen Abgaben und Steuern belastet wird, muss diese Spezialfinanzierung auf Null zurückgefahren werden.

Sehr positiv werten wir den Umstand, dass in FABI die Weiterentwicklung des Netzes der sogenannten Privatbahnen (KTU) einbezogen wurde. Der Verkehr muss immer als ein Gesamtsystem betrachtet werden. Wenn beispielsweise im Fernverkehr der Halbstundentakt eingeführt wird, muss das Regionalverkehrsnetz die Fahrgäste zuführen resp. aufnehmen können. Die Streichung von Regionalverkehrslinien, wie sie beispielsweise erst kürzlich mit dem Konsolidierungsprogramm drohte, schadet andererseits dem Gesamtsystem und führt zum Umsteigen auf den motorisierten Individualverkehr. Gerade aus dieser Überlegung heraus ist auch wichtig, dass für die Verkehrsentwicklung und –finanzierung langfristige und verlässliche Lösungen gefunden werden. Der Sicherstellung der Grundversorgung – der flächendeckenden Erschliessung aller Regionen – ist dabei ein hoher Stellenwert einzuräumen.

Die SAB hat bereits im Dezember 2010 ein Konzept für die Finanzierung des Schienen- und Strassenverkehrs vorgelegt. Dieses Konzept basiert für den Schienenverkehr auf vier Pfeilern:

1. Bundesbeteiligung entsprechend dem realen Mobilitätswachstum und der Teuerung;
2. Weiterführung FinöV mit den bestehenden Finanzierungsquellen (LSVA, Mineralölsteueranteil und MWST) aber ohne zusätzliche Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene;
3. Nutzerfinanzierung (Anpassung Billettpreise und Trassenpreise);

4. Beitrag der Transportunternehmungen durch Effizienzsteigerungen.

Die nun vorliegenden Finanzierungsvorschläge des UVEK decken sich zumindest teilweise mit dem Konzept der SAB. Wir stellen aber Differenzen in drei Punkten fest:

1. Wir erwarten ein wesentlich stärkeres finanzielles Engagement des Bundes. Das Verkehrsaufkommen wächst jährlich um rund 2%. Dazu kommt die jährliche Teuerung. Der Bundesrat hat in der sogenannten Aufgabenüberprüfung einen Wachstumspfad von lediglich 2% für den Verkehr festgelegt. Dies entspricht einem realen Abbau der Leistungen des Bundes für den Verkehr. Das Engagement des Bundes muss deshalb erhöht werden und ein Ausgabenwachstum von 4% festgelegt werden.
2. Die Pauschalisierung des Pendlerabzugs wird von der SAB abgelehnt. Durch die Konzentration von Arbeitsplätzen bei ehemaligen Regiebetrieben des Bundes (insbesondere Armee, Post, Telekommunikation und SBB) haben die Berggebiete in den vergangenen Jahren rund 10'000 Arbeitsplätze verloren. Die betroffenen Angestellten sind mangels Alternativen oftmals gezwungen, über grössere Distanzen zu pendeln. Mit dem in der Vernehmlassung stehenden Raumkonzept Schweiz wird zudem angestrebt, die wirtschaftlichen Aktivitäten weiter in den Zentren zu konzentrieren. Dies wird die Pendlerströme nochmals verstärken. Der Bund steht somit in der Mitverantwortung für die zunehmende Mobilität. Es ist deshalb unverständlich, dass er nun im Rahmen seiner Finanzierungsvorschläge diese Pendler bestrafen will. Die SAB lehnt darum die Pauschalisierung des Pendlerabzugs bei der direkten Bundessteuer ab. Zudem betrifft die Streichung respektive Reduktion des Pendlerabzugs auf 800 Franken die Falschen. Denn die sogenannten Fernpendler machen nur rund 8% aller Pendler aus. Die grosse Mehrheit der Pendler bewegt sich innerhalb der Agglomerationen. Das Problem der überfüllten Züge in den Agglomerationen wird mit der Streichung des Pendlerabzugs nicht gelöst. Aus Sicht der SAB wäre es vielmehr richtig, die Ansiedlung neuer, attraktiver Arbeitsplätze im Berggebiet zu fördern und so die Pendlerbewegungen einzuschränken. Dazu müsste insbesondere die Regionalpolitik des Bundes gestärkt werden.
3. Eine zusätzliche finanzielle Beteiligung der Kantone an FABI im Umfang von 300 Mio. Fr. muss aus heutiger Sicht abgelehnt werden. Die Kantone müssen bereits das Regionalverkehrsnetz mitfinanzieren und mussten in der Vergangenheit zusätzliche Kosten übernehmen (bspw. Einführung NFA). Mit der NFA wurden zudem die Aufgaben und Finanzströme neu geregelt. Eine zusätzliche Kostenbeteiligung der Kantone stellt diese Aufgabenteilung und die Globalbilanz der NFA wieder in Frage.

Zusammenfassend stehen wir FABI grundsätzlich zustimmend gegenüber und erachten die Vernehmlassungsvorlage als eine taugliche Diskussionsgrundlage. Diese Zustimmung machen wir aber anhängig von einer deutlichen Aufbesserung der Strassenverkehrsfinanzierung (inkl. Wiederherstellung Aufteilung Grundzoll 60:40, Auflösung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr) sowie einer besseren Koordination der beiden Vorlagen. Zudem sehen wir innerhalb von FABI Korrekturbedarf insbesondere bei der Finanzierung.

B) Beantwortung der gestellten Fragen

Allgemeines

1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

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

Die SAB ist grundsätzlich mit der Vorlage einverstanden. Wir erwarten aber eine bessere Verknüpfung mit der Strassenverkehrsvorlage und sehen Korrekturbedarf in verschiedenen Punkten, die bei den folgenden Fragen erläutert werden.

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

Die SAB lehnt die Volksinitiative „für den öffentlichen Verkehr“ ab. Wir begrüßen es deshalb, dass der Initiative ein Gegenentwurf gegenübergestellt wird. Denkbar wäre auch, einen indirekten Gegenentwurf - d.h. nur auf Gesetzesstufe - zu verfassen. Dagegen sprechen aber verschiedene Überlegungen: Mit einer Verfassungsbestimmung wird die nötige Kontinuität betreffend Finanzierungsquellen geschaffen. Zudem waren die bisherigen Einlagen in den FinöV-Fonds zeitlich begrenzt. Für eine Weiterführung dieser Querfinanzierungen zu Gunsten des neuen Eisenbahninfrastrukturfonds ist eine Verfassungsnorm unabdingbar. Zudem soll sich das Schweizer Volk über dieses milliardenschwere Vorhaben äussern können.

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

Ja. Mit der Schaffung eines einzigen Bahninfrastrukturfonds können die komplizierten Finanzströme vereinfacht werden und es wird eine dauerhafte Grundlage für die Finanzierung der Bahninfrastruktur geschaffen.

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

Die Integration einer ersten Tranche in FABI trägt wesentlich zur Transparenz der Vorlage bei. Bezüglich der Zusammensetzung dieser ersten Tranche verweisen wir auf unsere Antwort zu Frage 8.

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

Nur teilweise. Wir sind mit einer Anpassung des Trassenpreissystems im Sinne einer Nutzerfinanzierung einverstanden. Ferner soll der Anteil des Bundes in Einklang mit dem Mobilitätswachstum und der Teuerung zunehmen, wozu ein Ausgabenwachstum von 4% erforderlich ist. Hingegen lehnen wir eine zusätzliche Beteiligung der Kantone und die Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs ab. Für ausführliche Erläuterungen verweisen wir auf unsere Antworten zu Frage 3.

Fragen zur Finanzierung

2) Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?

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

Die Abwicklung aller finanzieller Ausgaben über den Fonds schafft einerseits die notwendige Gesamtsicht über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Sie schafft andererseits aber auch Mittelkonkurrenz zwischen Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur. Das Parlament behält aber die Möglichkeit zur Prioritätensetzung durch die jährliche Genehmigung der Entnahmen aus dem Fonds gemäss Art. 4 BIFG sowie durch die Genehmigung der Ausbauschritte sowie der Zahlungsrahmen und Verpflichtungskredite. Unter dieser Prämisse können wir der Schaffung eines einzigen Bahninfrastrukturfonds zustimmen.

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

Ein allfälliger Wechsel zu einem Bahninfrastrukturfonds, der ja in Art. 87a BV rechtlich verankert wird, macht nur Sinn, wenn er zeitlich nicht befristet ist.

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, wir sind damit einverstanden, dass die bisherigen Anteile aus der LSVA, der Mineralölsteuer und der MWST auch weiterhin im gleichen Ausmass in den BIF fliessen. Diese Weiterführung ist zwar nicht ganz unproblematisch. Die Alimentierung des FinöV-Fonds durch Mittel der Strassenbenutzer konnte dadurch begründet werden, dass die Mittel der Verlagerungspolitik zu Gute kommen und dadurch zumindest indirekt auch der Strasse dienen. Wenn diese Mittel nun neu in den BIF fliessen, besteht diese Querbeziehung nicht mehr sondern der Strassenverkehr hilft mit, alle möglichen öV-Projekte mitzufinanzieren. Angesichts der finanziellen Engpässe des öV erachtet die SAB die Weiterführung der Alimentierung letztlich als zumutbar. Die SAB erwartet umgekehrt, dass ihre Vorschläge bei der Finanzierung des Strassenverkehrs berücksichtigt werden und den Strassenbenützern keine unnötigen weiteren Abgaben und Steuern aufgebürdet werden. Eine zusätzliche Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene beispielsweise durch eine Erhöhung der Beiträge aus der Mineralölsteuer oder eine Umwidmung der kantonalen Anteile aus der LSVA lehnen wir entschieden ab. Auch die Strasse steht vor einem Finanzierungsproblem, das gelöst werden muss. Es geht nicht an, der Strasse immer mehr Mittel zu entziehen und die Automobilisten dann durch zusätzliche Abgaben und Steuern zu belasten.

- 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?*

Nein. Wir erwarten eine höhere Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Die Wachstumsvorgaben gemäss Aufgabenüberprüfung des Bundes sind für den Verkehr zu tief angesetzt und vermögen dem Mobilitätswachstum und der Teuerung nicht gerecht zu werden. Für den Verkehr erachten wir einen Wachstumspfad von 4% als angemessen.

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

Nein. Wir sind weder mit der Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs noch mit einem Beitrag der Kantone einverstanden. Einverstanden sind wir mit der Anpassung der Trassenpreise.

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

Wie bei Frage 2 b) ausgeführt sehen wir ein höheres Engagement des Bundes. Zudem erwarten wir, dass auch die Transportunternehmungen selber durch Effizienzsteigerungsmassnahmen einen Beitrag zur Kostenreduktion leisten.

Zudem würde die Errichtung einer unabhängigen Regulationsbehörde (Railcom) zu mehr Kostentransparenz und Kostensenkung, wie sie die EU in ihrem Weissbuch und im Rahmen des Recast bereits für 2012 fordert, beitragen.

In der Vergangenheit hat sich die Schweiz finanziell an Bahnprojekten im Ausland beteiligt (HGV-Anschlüsse). Warum fordert die Schweiz nicht auch einen Beitrag der EU-Staaten an den Ausbau des alpenquerenden Schienennetzes, welches in erster Linie eine Funktion im europäischen Personen- und Güterfernverkehr hat?

Sollten die verfügbaren Mittel nicht ausreichen, um den Finanzbedarf zu decken, so könnten wir uns allenfalls einen höheren Beitrag aus der MWST vorstellen. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur ist wesentlich eine Aufgabe der öffentlichen Hand und dient dem allgemeinen Interesse. Der Beizug der MWST lässt sich damit rechtfertigen.

4) Auswirkungen auf die Kantone?

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

Nein. Dem Ausbau des Agglomerationsverkehrs dient bereits der Infrastrukturfonds.

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

Nein.

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

Die Kantone sollen gar keinen Beitrag an den BIF leisten. Die Kantone müssen bereits für den Orts- und Regionalverkehr erhebliche Aufwendungen aufbringen. Zudem wurden die Aufgabenteilung und die Finanzströme erst vor kurzem mit der NFA neu geregelt. Eine zusätzliche Beteiligung der Kantone an der Bahninfrastruktur hat Auswirkungen auf die NFA-Globalbilanz und stellt die NFA-Grundsätze in Frage.

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

Diese Frage erübrigt sich auf Grund unserer ablehnenden Haltung.

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

Diese Frage erübrigt sich auf Grund unserer ablehnenden Haltung.

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

Wir lehnen die Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs ab.

- 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?*

Bund und Kantone finanzieren die Privatbahnen heute gemeinsam. Die Kantone beteiligen sich mit rund 300 Mio. Franken an den Kosten für Betrieb und Substanzerhalt der Privatbahnen. Würde der Bund die alleinige Finanzierung übernehmen, müssten die Kantone die entsprechende Summe von rund 300 Mio. Fr zusätzlich in den BAIF einlegen. Die Kantone würden dadurch aber umgekehrt das Mitbestimmungsrecht über den Ausbau des Privatbahnnetzes verlieren. Die SAB lehnt deshalb eine alleinige Übernahme durch den Bund ab und erachtet die Weiterführung der bisherigen Verbundlösung als zielführender.

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?*

Es darf nicht geschehen, dass Kantone durch die Vorfinanzierung von Projekten Fakten schaffen, die das strategische Entwicklungsprogramm ad absurdum führen und den Bund in einen Zugzwang zur späteren Mitfinanzierung versetzen. Zudem dürfen die Vor- und Mitfinanzierung nicht dazu führen, dass Infrastrukturprojekte nur noch in finanzstarken Kantonen durchgeführt werden, die eine entsprechende finanzielle Beteiligung aufbringen können. Wir sind mit den Instrumenten der Vor- und Mitfinanzierung nur einverstanden, wenn damit klare Spielregeln verknüpft sind. Diese Regeln erscheinen uns mit der derzeitigen Formulierung der Bedingungen in Art. 58b EBG für Mitfinanzierungen gegeben und müssten sinngemäss für Vorfinanzierungen gelten.

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

Siehe Bemerkungen zu Frage 5 a)

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

Siehe Bemerkungen zu Frage 5 a)

Fragen zum Ausbau von Angebot und Infrastruktur der Bahn

6) Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive?

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

Ja.

- 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 SAB erachtet den Bau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes im Stil der TGV- oder ICE-Linien in der kleinräumigen Schweiz als nicht prioritär. Derartige Hochgeschwindigkeitslinien würden den Neubau von Strecken alleine für Hochgeschwindigkeitszüge erfordern. Die entsprechenden finanziellen Mittel sind nicht vorhanden und der mögliche zeitliche Gewinn steht in keinem Verhältnis zum erforderlichen Mitteleinsatz. In diesem Sinne sind wir mit der Prioritätensetzung, wonach die Vervollständigung des Knotensystems und höhere Frequenzen und Kapazitäten Vorrang vor höheren Geschwindigkeiten haben, einverstanden.

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

Wir sind mit den Zielsetzungen für den Personen- und Fernverkehr gemäss Kapitel 1.5.1.3 weitgehend einverstanden. Bei den Anbindungen an die internationalen Metropolitanregionen vermissen wir eine Anbindung an Brüssel als „Hauptstadt Europas“.

Ausdrücklich begrüssen wir die Zielsetzung, die Erschliessung des Alpenraums und der Tourismusdestinationen zu verbessern.

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

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

Wir sind damit einverstanden, dass Bahn2030 durch STEP und einzelne, pragmatische Ausbauschritte abgelöst wird. Insbesondere begrüssen wir, dass in STEP auch die Privatbahnen und der Regionalverkehr berücksichtigt werden. Wir verweisen indessen auf die eingangs erwähnte fehlende Gesamtsicht im Verkehr, d.h. auch für den Strassenverkehr ist im Sinne von STEP ein Entwicklungsprogramm Strasse2030 zu schaffen.

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

Ja. Der Ausbau des Halbstundentaktes auf den Fernverkehrslinien steigert die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs weiter. Er bedingt aber auch, dass

entsprechende Investitionen in den Regionalverkehr erfolgen.

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

Ein durchgehender und flächendeckender Halbstundentakt mit einem entsprechend angepassten Angebot im Regionalverkehr muss Vorrang haben vor dem Ausbau eines Viertelstundentaktes im S-Bahnverkehr.

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

Ja. Dieser Kapazitätsausbau darf aber nicht zu Lasten von Haltestellen gehen, welche für die Anbindung des Regionalverkehrs wichtig sind.

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

Wir erachten es als wichtig, dass dem Schienengüterverkehr in der Fläche vermehrt Aufmerksamkeit geschenkt wird (vgl. Motion 10.3881 Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche). Dieses Anliegen wird mit der Vernehmlassungsvorlage zumindest teilweise aufgenommen.

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

Ja, das ist eine zwingende Voraussetzung für unsere Zustimmung zu dieser Vernehmlassungsvorlage. In Kapitel 1.5.2.5 wurden sechs Privatbahnen nach ihren Ausbauvorhaben befragt und die Ergebnisse priorisiert. Dieses Vorgehen kann nur eine Annäherung sein und vernachlässigt allfällige Ausbauvorhaben anderer Bahnen. Die Liste muss deshalb vervollständigt und ein höherer Betrag für die Privatbahnen eingesetzt werden.

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

Dieses Vorgehen erscheint uns pragmatisch und entspricht den vorhandenen finanziellen Mitteln. Es ist allerdings damit zu rechnen, dass versucht wird, möglichst viele Projekte bereits im ersten Ausbauschritt zu realisieren.

8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

- a) *Sind Sie mit Zielen des Ausbauschlittes 2025 einverstanden?*

Mit dem Ausbauschritt 2025 sollen die dringendsten Engpässe beseitigt, die Erschliessung innerhalb der Metropolitanräume verbessert, die Anbindungen der Städteneetze gesichert, die Produktionsbedingungen für den Binnengüterverkehr verbessert, der Alpenraum erschlossen und der Tourismus verbessert werden. Mit dieser umfassenden Zielsetzung und insbesondere den beiden letzten Punkten sind wir einverstanden.

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

Wir stellen erfreut fest, dass Projekte der Privatbahnen, welche zur Erschliessung des Alpenraumes und zur Verbesserung der touristischen Situation beitragen, einen hohen Stellenwert haben.

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

In der Liste der Projekte fehlt die Ausrüstung des Abschnitts Ferden – Mitholz im Lötschbergbasistunnel mit Bahntechnik. Der Lötschbergbasistunnel ist bereits heute an der Kapazitätsgrenze und kann seine Funktion als Personen- und Güterkorridor nicht wahrnehmen.

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

Der Ausbauschnitt müsste um 770 Mio. Fr erhöht werden gemäss unserem Antrag zu Frage 8 c).

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

Siehe oben.

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

Die Änderungen im ZEB-Gesetz betreffen im Wesentlichen:

- den Verzicht auf den Chestenbergstunnel,
- den Verzicht auf den Kapazitätsausbau auf der Strecke Balerna – Mendrisio und dafür
- den Ausbau des Bahnhofs Lausanne und dessen Westzufahrt sowie
- den Umbau des Bahnhofs Chiasso.

Die SAB ist mit diesen Änderungen einverstanden. Im Tessin erscheint uns der Ausbau der Linie Locarno – Lugano vordringlich, was im Ausbauschnitt 2025 enthalten ist.

Weitere Bemerkungen

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

Zusammenfassend möchten wir nochmals festhalten, dass wir mit der Vernehmlassungsvorlage als direktem Gegenentwurf zur Volksinitiative „für den öffentlichen Verkehr“ grundsätzlich einverstanden sind. Die Vorlage muss aber zwingend inhaltlich mit der Strassenverkehrsfinanzierung verknüpft werden, um eine langfristige Perspektive für den Verkehr als Ganzes aufzuzeigen und die nötigen Verfassungsänderungen in einem Schritt vorzunehmen. Korrekturbedarf bei FABI sehen wir zudem in folgenden Punkten:

- Auf die Pauschalisierung des Pendlerabzugs ist zu verzichten.
- Eine finanzielle Beteiligung der Kantone ist abzulehnen, da sie eine Neuordnung der Finanzausgleichsströme bedingen würde.

- Demgegenüber erwarten wir eine höhere finanzielle Beteiligung des Bundes im Gleichklang mit dem Mobilitätswachstum und mit der Teuerung.
- Im Ausbauschnitt 2025 ist die bahntechnische Ausrüstung des Abschnitts Ferden – Mitholz (Lötschbergbasistunnel) aufzunehmen.
- Bei den Privatbahnen müssen die Bedürfnisse aller Privatbahnen erhoben und in das strategische Ausbauprogramm respektive die Ausbauschritte aufgenommen werden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Dr. Theo Maissen

Thomas Egger

Résumé:

De manière générale, le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) a une opinion favorable sur la réforme du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF; contre-projet à l'initiative populaire «Pour les transports publics»). Le projet d'arrêté fédéral constitue, à notre avis, une base de discussion acceptable.

Le SAB se félicite de ce que la procédure de consultation sur le FAIF soit menée en parallèle avec la consultation sur le réseau routier national. Nous sommes, en effet, d'avis que le trafic ferroviaire et le trafic routier ne doivent pas être opposés mais être vus comme un tout.

Notre approbation sans retenue au FAIF ne peut être accordée qu'à la condition d'une nette amélioration du financement de la route (comprenant le rétablissement de la répartition des taxes douanières sur les carburants 60:40 et la dissolution du financement spécial pour la circulation routière), ainsi que d'une meilleure coordination des deux projets en consultation.