



Treffen der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der Zentralschweiz mit Regierungsvertretenden vom 14. November 2012.

Positionspapier der Zentralschweizer Kantonsregierungen - genehmigt im Oktober 2012 - zum Thema:

Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI)

1. Ausgangslage:

Im Frühjahr 2012 formierte sich die Allianz Bahnausbau, welche die Anliegen der ZKöV, der KöV Zürich und der KöV Ostschweiz im Zusammenhang mit der Vorlage Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI) vertritt. Diese drei Konferenzen vertreten die Interessen der Kantone Luzern, Uri, Nidwalden, Obwalden, Zug, Schwyz, Thurgau, Appenzell Innerrhoden und Ausserrhoden, St. Gallen, Schaffhausen, Graubünden, Glarus, Aargau und Zürich. Gleichzeitig werden die Anliegen der Allianz Bahnausbau von der Metropolitankonferenz Zürich unterstützt. Um politisch Wirkung zu entfalten, ging es im Frühjahr 2012 darum, die gemeinsamen Positionen zu schärfen. Nach intensiven Gesprächen wurde klar, dass vor dem Hintergrund knapper Bundesmittel eine gemeinsame Strategie zum Ziel führen soll. Für den ersten Ausbauschritt 2025 sind Bundesmittel von nur 3,5 Mia. Franken vorgesehen. Diese Mittel sollen insbesondere in der Westschweiz eingesetzt werden. Deshalb hat sich die Allianz Bahnausbau darauf verständigt, für eine realistische Aufstockung dieses Betrags auf 6 Mia. Franken zu kämpfen. Die Bestrebungen der Allianz Bahnausbau zeigten Wirkung. Das Medienecho war beträchtlich. Ziele wurden erreicht: Alle Regionen konnten am 10. Mai 2012 ihre Anliegen in der Verkehrskommission des Ständerates (KVF-S) vortragen und für ihre Projekte einstehen. Die ZKöV vertrat mit Vehemenz ihre Herzstücke: Den Zimmerberg-Basistunnel II, den Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern und den neuen Axentunnel (vgl. dazu die Beilage).

Am 12. Oktober 2012 hat sich die KVF-S für einen grossen ersten Ausbauschritt 2025 in der Höhe von 6,4 Mia. Franken ausgesprochen. Für die Projektierung und Planung aller weiteren wichtigen Massnahmen sind 400 Mio. Franken vorgesehen (darunter die Projektierungen Thalwil-Zug (Zimmerberg) und Zug-Luzern (Tief- bzw. Durchgangsbahnhof). Im Sinn einer Gesamtsicht verlangt die Kommission vom Bundesrat, den Ausbauschritt 2030 bis 2018 vorzulegen. Zur Finanzierung dieser zusätzlichen Massnahmen beantragt die Kommission den Normalsatz der Mehrwertsteuer befristet von 2018 bis 2030 um ein Promille anzuheben. Die KVF-S argumentiert wie folgt: Die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012 hat

den deutlichen Wunsch nach einem grösseren ersten Ausbauschnitt 2025, nach einer breiteren regionalen Verteilung der Projekte und nach zusätzlichen finanziellen Mitteln nach sich gezogen. So hat die KVF-S bereits im Juni 2012 festgehalten, dass sie die Vorschläge des Bundesrates unterstützt, sich im Grundsatz aber für einen grösseren ersten Ausbauschnitt 2025 ausspricht. Sie hat damals einstimmig entschieden, auf alle vier Erlassentwürfe des Bundesrates einzutreten. Die Verwaltung hat zusätzliche Abklärungen getroffen und insgesamt zwölf Zusatzberichte erstellt, namentlich zu Finanzierungsmassnahmen für einen grösseren ersten Ausbauschnitt 2025. Nach Würdigung dieser Unterlagen hat die Kommission bereits die wichtigen Entscheide gefällt, in Bezug auf die Grösse des ersten Ausbauschnittes, dessen Finanzierung und der Liste der Projekte. Die Kommission wird das Geschäft im November 2012 abschliessen und dann die Gesamtabstimmungen zu allen Erlassen durchführen. Die FABI-Vorlage wird damit in der Wintersession 2012 im Ständerat behandelt werden können. Gleichzeitig hat die Kommission einstimmig beschlossen, den Bundesrat bereits jetzt zu einem zweiten Ausbauschnitt 2030 zu verpflichten. Der Bundesrat soll die entsprechende Botschaft bis spätestens 2018 vorlegen. Damit spricht sich die Kommission für ein ganzheitliches Konzept aus, das sich insbesondere an der Netzwirkung von Projekten orientiert, das aber ebenfalls den Planungsstand der Projekte berücksichtigt und das finanziell verkraftbar ist. Das Konzept der Kommission beläuft sich kostenmässig auf 6,4 Mia. Franken. Die Kommission hat sich mit grossem Mehr (11 zu 0 bei 2 Enthaltungen) entschieden, die Mehrkosten, welche dadurch gegenüber dem Antrag des Bundesrates entstehen, durch eine befristete Erhöhung der Mehrwertsteuer zu finanzieren: Der Normalatz der Mehrwertsteuer soll ab 2018 (nach dem Auslaufen der IV-Zusatzfinanzierung) bis 2030 um ein Promille angehoben werden. Einstimmig hat die Kommission zudem einen Antrag angenommen, welcher einen besseren Einbezug der Kantone bei den künftigen Planungen der Angebote gewährleisten soll. Insbesondere sollen die regionalen Planungen der Kantone im Prozess berücksichtigt werden.

2. Haltung der Zentralschweizer Kantonsregierungen

Bei den Projekten ist die Haltung der Zentralschweiz unverändert: Wir akzeptieren die abermalige Vernachlässigung der Bahninfrastruktur in der Zentralschweiz nicht. Der Zimmerberg-Basistunnel II, der Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern und der neue Axentunnel müssen Bestandteil der Dringlichkeitsstufe 1 sein und sodann realisiert werden. Der Zimmerberg-Basistunnel II überzeugt mit einem vorteilhaften Kosten-Nutzen-Verhältnis und ist bereits in einer Volksabstimmung beschlossen worden. Der Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern ist eine aufwärtskompatible Lösung, welche die mehrfach bestehenden Engpässe beseitigt und kostengünstiger als das Flickwerk an der Oberfläche ist. Dessen Durchmesserlinien bringen im Endausbau zudem einen hohen Nutzen für die übrigen Regionen der Schweiz. Der neue Axentunnel ist Voraussetzung für einen erfolgreichen Betrieb des Gotthard-Basistunnels. Diese unmiss-

verständliche Haltung der Zentralschweiz wurde auch bei der Anhörung der KVF-S zum Ausdruck gebracht.

Die Zentralschweizer Kantone würdigen die Entscheide der KVF-S vom 12. Oktober 2012 wie folgt:

- Die Zentralschweiz begrüsst, dass der Investitionsrahmen erhöht wird. Man ist sich einig, dass alle Landesteile berücksichtigt werden müssen. Die ZKöV will sich zusätzlich für Folgendes einsetzen: Die Vergangenheit lehrt, dass Projekte und Konzepte immer wieder scheitern, weil sie bewilligungstechnisch, bautechnisch oder politisch (noch) nicht reif sind. Deshalb will die ZKöV, dass alle Projekte gleich behandelt werden und bei Ausführungsreife umgesetzt werden. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass innerhalb des ersten Ausbauschnittes 2025 möglichst viele Projekte umgesetzt werden, da die Behebung von Engpässen zwecks Bewältigung des prognostizierten Mobilitätsnachfragewachstums sowohl beim Personen- als auch Güterverkehr unbestritten ist. Andernfalls sind Projekte blockiert, die dringend nötig sind, um anerkannte Kapazitätsengpässe zu beheben. Gleichzeitig trägt dieses Vorgehen dem Umstand Rechnung, dass der Bahninfrastrukturfonds flexibler genutzt werden kann; notabene für diejenigen Projekte, welche anerkannte Engpässe beheben und gleichzeitig baureif sind. Die ZKöV baut somit auf die Entscheide der KVF-S auf und flexibilisiert diese. Dies ist insofern nötig, dass bei Projekten dieser Grössenordnung immer mit Rückschlägen zu rechnen ist. Konkret heisst das: Sollten einzelne Massnahmen aus baulichen oder politischen Gründen nicht fristgerecht umgesetzt werden können, werden die frei werdenden Mittel für die Realisierung von zu projektierenden Massnahmen verwendet. Die Priorisierung richtet sich nach dem Planungsstand respektive dem möglichen Umsetzungszeitpunkt.
- Finanzierung des Mehrbedarfs: Die ZKöV unterstützt den Entscheid der KVF-S. Die temporäre Umwidmung eines der vier Mehrwertsteuerpromille wird als richtig erachtet. Gleichzeitig muss die Rückzahlung der FinöV-Schulden sichergestellt werden; dies darf aber die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur nicht beeinträchtigen. Aus diesem Grund schlägt die ZKöV vor, den Bahninfrastrukturfonds von der Schuldentilgung der Altlasten durch Auslagerung der Schulden in einen separaten Fonds zu entbinden, der mit dem freiwerdenden Mehrwertsteuerpromille gespiesen wird. Dadurch ist die Schuldentilgung garantiert und die Verwendung des Mehrwertsteuerpromilles ist erneut zeitlich begrenzt. Dadurch verbleiben dem Bahninfrastrukturfonds die gewünschten Mittel für die anstehenden Infrastrukturprojekte.

Die ZKöV ist zudem erfreut, dass die Kantone im Planungsprozess mitwirken sollen. Die Zentralschweizer Kantone sind sich einig, dass die Kantone bei den Planungen von regionalen Angeboten die Prozessführung innehaben müssen. So wurde zum Beispiel die Stadtbahn Zug auf Initiative des Kantons entwickelt. Der Formulierungsvorschlag des Bundesrates im Eisenbahngesetz Art. 48b ist für die Sicherstellung des

Einbezugs der Kantone zu vage. Dem Bund schwebt vor, die Kantone "in geeigneter Weise", nämlich mittels Behördendelegationen, einzubeziehen. Die Kantone müssen aber von Anfang an, beim Planen und Entwickeln der Infrastruktur und des Angebots, eine aktive Rolle übernehmen. Schliesslich sind die Kantone Mit-Besteller des Regionalverkehrs und sie kommen für einen Grossteil der Betriebskosten auf, welche das Angebot auslöst. Über den Regionalverkehr hinaus besteht ein vitales Bedürfnis der Kantone, die Raumplanung frühzeitig mit der Verkehrsplanung abzugleichen. Es sind somit auch Personenfern- und Güterverkehrsangebote und die dazu notwendigen Bahninfrastrukturen mit den Kantonen eng zu koordinieren.

Aus aktuellem Anlass und aufgrund der Schwierigkeit der Finanzierung soll in diesem Positionspapier ebenfalls der vom Bundesrat vorgeschlagene 4-Meter-Korridor am Gotthard thematisiert werden. Die ZKöV positioniert sich diesbezüglich wie folgt:

- Der rasche Ausbau des 4-Meter-Korridors am Gotthard wird begrüsst.
- Die dafür notwendigen Mittel dürfen den künftigen Bahninfrastrukturfonds nicht zusätzlich belasten (rund 940 Mio. Franken). Dies soll auch nicht indirekt über die höhere Verschuldung des FinöV-Fonds geschehen. Es ist anzustreben, dass die Finanzierung aus Strassenmitteln gelöst wird; so wie dies bereits beim 4-Meter-Korridor am Lötschberg passiert ist.

Trotz dem Ausbau des 4-Meter-Korridors am Gotthard wird an der Forderung für den neuen Axentunnel festgehalten.

3. Erwartungen an eidgenössische Parlamentarierinnen und Parlamentarier

1. **Die Zentralschweiz hält an Zimmerberg-Basistunnel II, Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern und neuem Axentunnel fest:** Die Zentralschweizer Kantonsregierungen setzen sich dafür ein, dass die nationale und internationale Verkehrsinfrastruktur die dynamische Entwicklung der Zentralschweiz unterstützt. Deshalb hält die Zentralschweiz nach wie vor unmissverständlich an den drei zentralen Projekten fest, dem Zimmerberg-Basistunnel II, dem Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern und dem neuen Axentunnel als Massnahmen der Dringlichkeitsstufe 1. Die Kantonsregierungen erwarten die Unterstützung von den eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentariern aus der Zentralschweiz, damit die Projekte zeitnah umgesetzt werden.
2. **Die Projekte sollen flexibler finanziert werden können:** Die Zentralschweizer Kantonsregierungen unterstützen die Entscheide der KVF-S. Die Zentralschweiz setzt sich für die finanzielle Aufstockung auf 6,4 Mia. Franken ein, weil der vom Bundesrat vorgeschlagene erste Ausbau-

schritt 2025 von 3,5 Mia. Franken ungenügend ist. Die Zentralschweiz setzt sich zusätzlich dafür ein, dass alle Projekte je nach Reife umgesetzt werden können. Dies führt zu einer Flexibilisierung des Bahninfrastrukturfonds. Sollten einzelne Massnahmen aus baulichen oder politischen Gründen nicht fristgerecht umgesetzt werden können, werden die frei werdenden Mittel für die Realisierung von zu projektierenden Massnahmen verwendet. Die Priorisierung richtet sich damit nach dem Planungsstand respektive dem möglichen Umsetzungszeitpunkt.

3. **Der Bahninfrastrukturfonds soll von FinöV-Schulden entlastet bleiben:** Für die Finanzierung des erweiterten ersten Ausbauschnittes 2025 steht die von der KVF-S skizzierte Möglichkeit im Vordergrund: Für die Finanzierung des Mehrbedarfs wird die Mehrwertsteuer von 2018 bis 2030 um ein Mehrwertsteuerpromille erhöht. Dies kann gut begründet werden, weil 2017 die vier Mehrwertsteuerpromille für die Ausfinanzierung der IV auslaufen und es damit faktisch zu keiner Erhöhung kommt. Gleichzeitig soll der Bahninfrastrukturfonds durch eine Auslagerung der FinöV-Schulden von der Rückzahlung der Altlasten entbunden werden. Diese Schulden sollen durch die Verwendung des freiwerdenden Mehrwertsteuerpromilles in einem separaten Fonds getilgt werden. Damit stehen dem Bahninfrastrukturfonds mehr Mittel für anstehende Infrastrukturprojekte zur Verfügung.
4. **Die Kantone müssen am Planungsprozess mitwirken:** Es ist richtig, dass die Kantone im Planungsprozess mitwirken und es ist anzustreben, dass Vorfinanzierungen möglich sind. Die Zentralschweizer Kantone sind sich einig, dass die Kantone bei den Planungen von regionalen Angeboten die Prozessführung innehaben müssen. Die Kantone müssen von Anfang an, beim Planen und Entwickeln der Infrastruktur und des Angebots, eine aktive Rolle übernehmen.
5. **Der 4-Meter-Korridor soll nicht zu Lasten des Bahninfrastrukturfonds gebaut werden:** Die Zentralschweizer Kantone unterstützen den raschen Ausbau des 4-Meter-Korridors am Gotthard. Dieser darf den Bahninfrastrukturfonds jedoch nicht belasten sondern muss über Strassenmittel finanziert werden; so wie dies bereits beim 4-Meter-Korridor am Lötschberg passiert ist. Die Zentralschweiz hält trotz 4-Meter-Korridor am Gotthard am neuen Axentunnel fest.

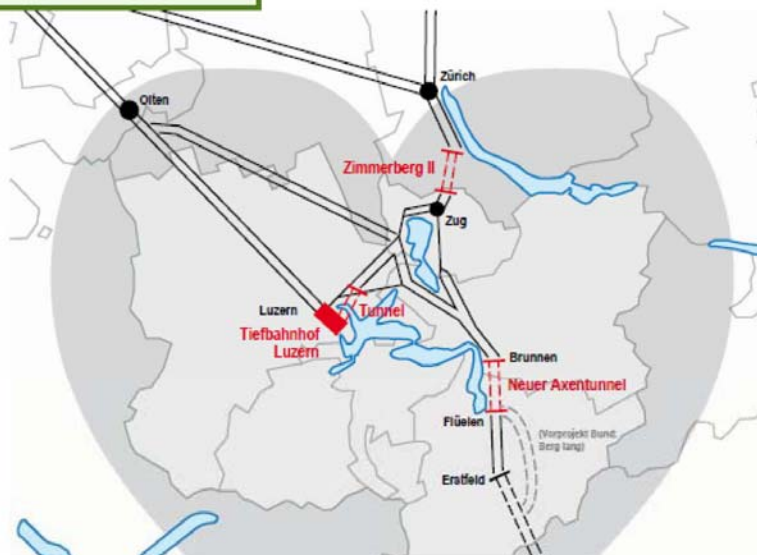
Beilage

- Präsentation ZKöV anlässlich der Anhörung KVF-S vom 10. Mai 2012

ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



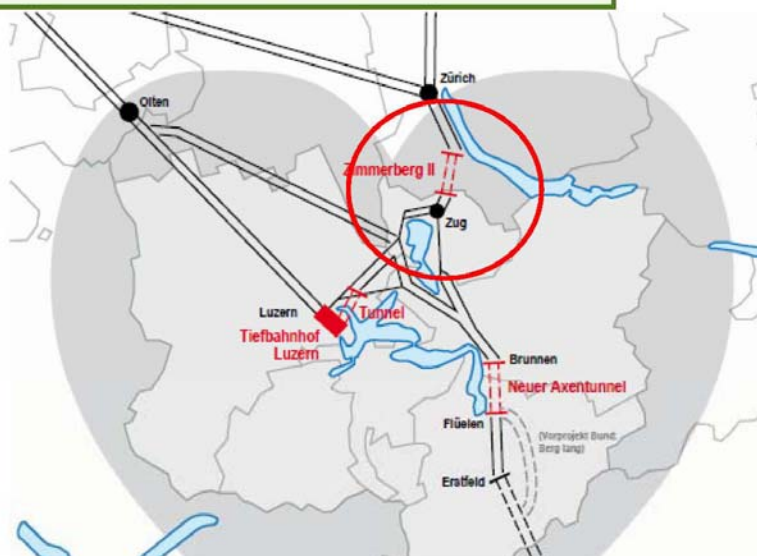
3 HERZSTÜCKE



ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



ZIMMERBERG-BASISTUNNEL II



ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



ZIMMERBERG-BASISTUNNEL II

Einspurige Strecke am Kapazitätslimit



Gegenüberstellung Nachfragedichte - Angebotsdichte

Strecke	Pf/Tag	Zugpaare/h	Pf/Zugp.*Tag
	1)	2)	
Zürich-Zürich Flugh.	36'100	5	7'220
Lausanne-Genf	28'300	4	7'075
Zug - Zürich	25'900	3	8'633
Bern-Zürich	23'200	2	11'600
Bern-Thun	21'400	3	7'133

1) Basis Produktreporting Fernverkehr 2005, P-FV-PM
Nachfrage in Personenfahrten pro Tag auf Linienabschnitten

Fazit: Auslastung an 2. Stelle, Nachfrage an 3. Stelle

ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



ZIMMERBERG-BASISTUNNEL II

Hoher Nutzen - Kosten im Griff

- Angebot wird häufiger, schneller und bequemer
- Riesiges Einzugsgebiet kann profitieren
- 50% höhere Produktivität der Fahrzeuge
- Guter Projektstand
- 100 Mio. Vorinvestition



ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



ZIMMERBERG-BASISTUNNEL II

2 x hat das Volk schon Ja gesagt



ZEB Gesetz, Art. 10, Abs. 3:

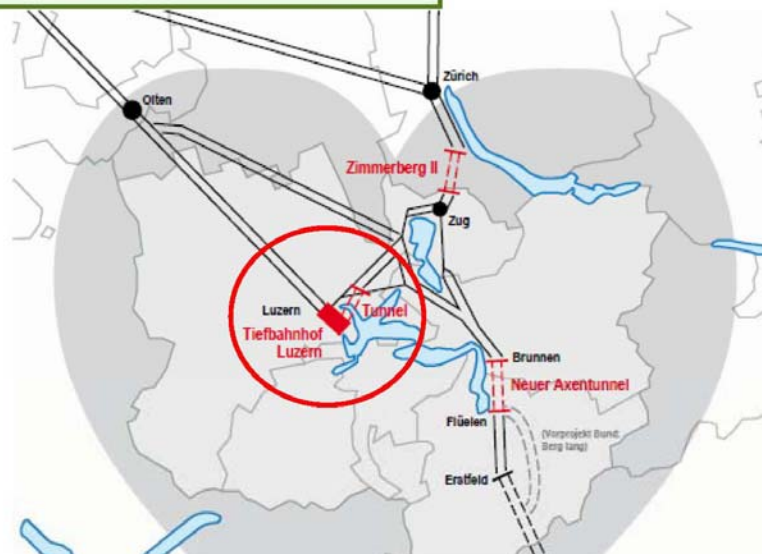
³ Priorität haben Projekte, die in einer Volksabstimmung auf Bundesebene gutgeheissen wurden oder gesamthaft vordringlich sind.

⁴ Den Massnahmen liegt ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Bedarfs- und Ansofortbauprogramm zu Grunde.

ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



TIEFBAHNHOF LUZERN



ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



TIEFBAHNHOF LUZERN

Dringender Handlungsbedarf

- Fünftgrösste Verkehrsdrehscheibe der Schweiz
⇒ heute täglich 60'000 Fahrgäste, 2030: + 40% Fahrgäste
- Offenkundiger Engpass im schweizerischen Schienennetz
- FABI bestätigt Notwendigkeit des raschen Handelns zur Verhinderung Verkehrskollaps (600 Mio. Franken in 1. Dringlichkeitsstufe für Rotsee, aber nicht aufwärtskompatibel)



ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



TIEFBAHNHOF LUZERN

Drehscheibe des nationalen Verkehrs

- Einbindung ins Knotensystem Schweiz
- Reisezeitverkürzungen im Fernverkehr bis 25%
- Optimale Verbindungen

Nordschweiz
↙ Südschweiz

Westschweiz
↙ Südschweiz

Ostschweiz
↙ Zentralschweiz



ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



TIEFBAHNHOF LUZERN

Bestes Nutzen-Kosten-Verhältnis

- **20 Mio. Franken-Kredit für Vorfinanzierung Vorprojekt durch Parlament und Luzerner Stimmvolk**
- Volkswirtschaftlich und betrieblich beste Lösung, technisch machbar
- Projekt weit fortgeschritten, Vorprojekt Mitte 2013
- Kostengünstiger als Massnahmen am bestehenden Netz
- Mitfinanzierungsbereitschaft der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden

ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



TIEFBAHNHOF LUZERN

Weichen richtig stellen!

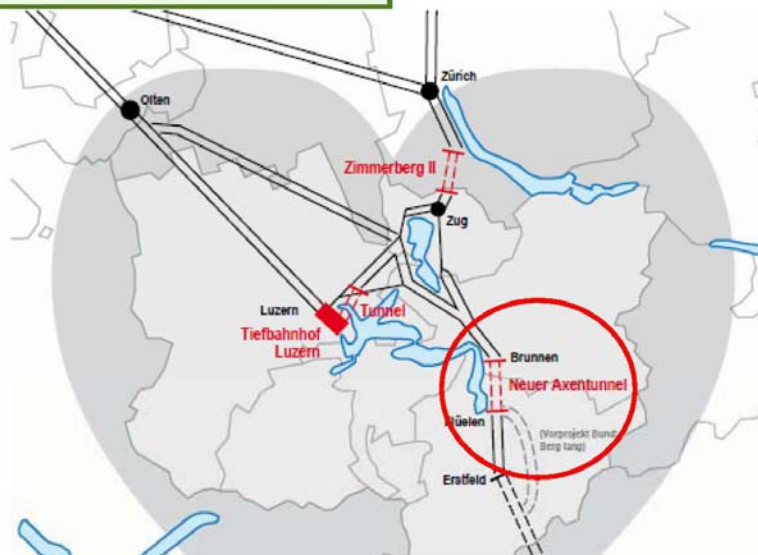
- Mit FABI die nächsten Schritte zukunftsgerichtet festlegen:
 - ⇒ Mittel für Ausarbeitung Bauprojekt in ersten Ausbauschnitt aufnehmen
 - ⇒ Realisierung im zweiten Ausbauschnitt vorsehen
 - ⇒ Mit- und Vorfinanzierung ermöglichen
- Im STEP Tiefbahnhof der 1. Dringlichkeitsstufe zuordnen



ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



NEUER AXENTUNNEL



ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



NEUER AXENTUNNEL

Voraussetzung für erfolgreiche NEAT

- Beseitigt NEAT-Nadelöhr und stellt Kapazitäten für regionalen Personenverkehr sicher
- Trägt wesentlich zur Erreichung des Verlagerungsziels bei
- Ermöglicht optimale Nutzung der Nordzufahrt zum Gotthard-Basistunnel



ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



NEUER AXENTUNNEL

Verzicht hat weitere massive Nachteile

- Sanierung der bestehenden Linie
 - ⇒ Hohe Kosten ohne langfristigen Mehrwert
 - ⇒ Einspur während 6 Jahren mit Einbussen bei Kapazität und Angebot
- Vorrang Güterverkehr hemmt Ausbau Personenverkehr
- Belastung der Region mit Emissionen und Gefahren
- Verschiebung Neubaustrecken Axen und Urmiberg sowie Querung Felderboden auf unbestimmte Zeit

ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



NEUER AXENTUNNEL

Sinnvoll und notwendig

- Schaffung Kapazitäten für regionales und auszubauendes nationales Personenverkehrsangebot
- Sicherstellung Aufwärtskompatibilität mit Querung Felderboden und Neubaustrecke Urmiberg



- Im STEP neuen Axentunnel der 1. Dringlichkeitsstufe zuordnen

ZENTRALSCHWEIZER KONFERENZ
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

