



Treffen der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der Zentralschweiz mit Regierungsvertretenden vom 13. November 2013.

Positionspapier der Zentralschweizer Kantonsregierungen - genehmigt im **Oktober 2013** - zum Thema:

Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI)

1. Ausgangslage

FABI ist ein Gesamtpaket: Im generellen Ausbauteil werden die Leitplanken für das künftige Angebot festgelegt. Mit dem Ausbauschnitt 2025 sind vom Parlament konkrete Massnahmen beschlossen worden, welche den öV-Kunden bessere Verbindungen bieten und Engpässe beseitigen. Im Finanzierungsteil wird mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) die Finanzierung auf eine solide, zukunftssträchtige Basis gestellt: Die bisherigen Mittel werden gebündelt und dank zusätzlichen Mitteln von allen Beteiligten (Bund, Kantonen, Bahnunternehmen, Pendlern sowie öV-Kunden) wird sichergestellt, dass die Ausgaben finanziert sind. Die Schweiz schafft damit die fortschrittlichste Infrastrukturfinanzierung europaweit. FABI ist der direkte Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) sowie weiterer Organisationen; die Volksinitiative wurde mittlerweile zurückgezogen. Die Vorlage ist abgestimmt mit der Raumordnungspolitik gemäss dem Raumkonzept Schweiz. Analog zum Finanzierungsteil in FABI plant der Bundesrat auch einen Umbau der Strassenfinanzierung. Ende Juni 2013 hatte der Bundesrat die Eckwerte der künftigen Strassenfinanzierung vorgestellt. Kernelement ist ein Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF). Zahlen und Fakten zur Abstimmungsvorlage FABI wie folgt:

Zeitplan

- Anfang 2014: Volksabstimmung
- Anfang 2016: (voraussichtlich) Inkrafttreten

Bahninfrastrukturfonds (BIF)

- zeitlich unbeschränkt
- Finanzierung von Ausbauten, Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen)

Speisung BIF (Durchschnitt/Jahr; Preisstand 2010)

- bisheriger FinöV-Fonds (1,57 Mrd.)
 - 0,95 Mrd. LSVA

- 0,36 Mrd. MWST
- 0,26 Mrd. Mineralölsteuer (befristet bis zur Rückzahlung der Bevorschussung, rund 2030)
- ordentlicher Bundeshaushalt
 - rund 2,4 Mrd. (inkl. 100 Mio. Aufstockung)
 - indexiert an reales Wirtschaftswachstum (BIP) und Teuerung
- neue Quellen
 - Kantonsbeitrag: netto 200 Mio. (500 Mio. abzüglich der bisherigen Infrastrukturfinanzierung bei den Privatbahnen; aktueller Preisstand)
 - Direkte Bundessteuer (maximaler Fahrkostenabzug 3'000 Fr./Person): 200 Mio. (Preisstand 2014)
 - Befristetes MWST-Promille: 360 Mio. (Preisstand 2010, befristet 2018 bis 2030)

Zusätzliche Beiträge Nutzer (pro Jahr)

- Trassenpreiserhöhung: 300 Mio. (200 Mio. per 1.1.2013, 100 Mio. per 1.1.2017)
- Diese Beiträge fliessen nicht in den BIF, sondern reduzieren die Infrastrukturkosten, welche durch den BIF zu decken sind

Bevorschussung des FinöV-Fonds

- Bevorschussung (rund 9 Mrd.) des FinöV-Fonds inkl. Verzinsung wird durch den BIF bewirtschaftet
- Rückzahlung der Bevorschussung: ab 2019 bis rund 2030

STEP: Strategisches Entwicklungsprogramm

- Zeithorizont: 2050
- zwei Dringlichkeitsstufen: STEP 1 und STEP 2
- Umfang aller Projekte: rund 40 Mrd.
- Umsetzung in mehreren Ausbausritten (2025, 2030, 2035, etc.)

STEP-Ausbausritt 2025 (6,4 Mrd.)

- ermöglicht folgendes Angebot (für Zentralschweiz relevantes Angebot gelb hinterlegt)
 - 4 IC-Züge pro Stunde Genf–Lausanne und Sicherung der Trassenkapazität für den Güterverkehr
 - Halbstundentakt IC Biel–Lausanne
 - Halbstundentakt RV Biel–Neuenburg
 - kürzere Fahrzeiten des Güterverkehrs auf der Jurasüdfuss-Linie (Qualitätsverbesserung)
 - Halbstundentakt IC Bern–Luzern
 - Halbstundentakt IC Zürich–Chur
 - Halbstundentakt IC Zürich–Lugano
 - Halbstundentakt RE Locarno–Lugano
 - Halbstundentakt Landquart/Chur–Davos/St. Moritz

- Halbstundentakt Zermatt–Fiesch
- Bern–Solothurn: Verlängerung S8 bis Bätterkinden
- Viertelstundentakt Luzern–Giswil/Stans (vier Züge pro Stunde Luzern–Giswil und vier Züge pro Stunde Luzern–Stans)
- St. Gallen–Rapperswil: Höhere Sitzplatzkapazität
- Viertelstundentakt Vevey–Blonay
- Leistungssteigerung Knoten Genf
- Fahrzeitverkürzung Lausanne–Bern
- Viertelstundentakt S-Bahn Bern–Münsingen
- Viertelstundentakt S-Bahn Basel–Liestal
- Halbstundentakt S-Bahn Aarau–Zürich
- Angebotsausbau im St. Galler Rheintal

Vorarbeiten künftige Ausbauschritte (für Zentralschweiz relevante Vorarbeiten gelb hinterlegt)

- Kredite für Projektierung, Planung und Studien: Aarau–Zürich–Winterthur, Luzern–Zug–Zürich, Kapazitätsausbau im Lötschberg-Basistunnel sowie für Basel–Mittelland (3. Juradurchstich), Neubaustrecke Axen und Lausanne–Bern (Auszug aus Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013: "Projektierungen für Kapazitätsausbauten Thalwil–Zug (Zimmerberg) und Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern)")
- bis 2018: Parlamentsvorlage für Ausbauschritt 2030, umfasst voraussichtlich Massnahmen Aarau–Zürich–Winterthur und Luzern–Zug–Thalwil sowie Engpassbehebungen im Regionalverkehr und für Tourismusregionen.

2. Haltung der Zentralschweiz

Die Zentralschweiz hat mit Genugtuung die klaren Entscheide des Parlaments zu FABI zur Kenntnis genommen. Insbesondere ist erfreulich, dass nach dem Ständerat auch der Nationalrat die Gesamtsumme des ersten Ausbauschrittes auf 6,4 Milliarden Franken festgesetzt hat. So kann FABI den grössten Nutzen für den öV und damit für den Standort Schweiz bringen. Das schweizerische Verkehrssystem ist ein wichtiger Standortfaktor. Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist eine dringende Notwendigkeit: Ein leistungsfähiger Verkehr ist für die Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt von zentraler Bedeutung. Wichtig ist, dass der Ausbau des Bahnnetzes nun vorangetrieben wird. Damit steht in Zukunft ein leistungsfähiges Schienennetz zur Verfügung, welches auch die Strasse wesentlich entlastet. Die Schweiz muss diesen Standortvorteil bewahren, für alle Regionen der Schweiz.

Die Zentralschweiz begrüsst den beschlossenen Ausbauschritt bis 2025 im Umfang von 6,4 Milliarden Franken. In dieser ersten Etappe enthalten sind auch Projektierungen von weiteren wichtigen und dringlichen Projekten für den zweiten Ausbauschritt bis 2030. Mit diesen für die Zentralschweiz zentralen Projek-

ten (Zimmerberg-Basistunnel II, Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern und Neubaustrecke Axen) kann das schweizerische Bahnsystem sinnvoll erweitert werden. Wichtig ist für die Zentralschweiz, dass der zweite Ausbauschnitt bereits heute vorskizziert wird. Die Zusicherung ist notwendig, damit diese Projekte nicht nur projektiert, sondern auch umgesetzt werden.

Bei den Projekten ist die Haltung der Zentralschweiz unverändert: Der Zimmerberg-Basistunnel II überzeugt mit einem vorteilhaften Kosten-Nutzen-Verhältnis und ist bereits in einer Volksabstimmung beschlossen worden. Der Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern ist eine aufwärtskompatible Lösung, welche die an mehreren Punkten bestehenden Engpässe beseitigt und kostengünstiger ist als das Flickwerk an der Oberfläche. 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 unmissverständliche Haltung der Zentralschweiz zeigte offenbar Wirkung.

Die Zentralschweizer Kantone rechnen mit den folgenden kritischen Stimmen im Abstimmungskampf:

- Die Begrenzung des Pendlerabzugs auf 3'000 Franken pro Jahr in der direkten Bundessteuer führt bei Arbeitnehmenden, welche grosse Strecken an den Arbeitsplatz zurücklegen, zu einer höheren Steuerbelastung. Dies trifft insbesondere Autopendler, welche bisher sehr hohe Beträge abziehen konnten. Wie Statistiken zeigen, sind davon nicht die Randregionen betroffen, sondern allenfalls Arbeitnehmende, welche mit dem Auto aus der Agglomeration in die Städte pendeln. Mit der Begrenzung des Abzugs auf 3'000 Franken wird ein Zeichen gegen die Zersiedlung des Landes gesetzt und die bisherige Ungleichbehandlung zu den öV-Pendlern, welche mit dem GA bereits eine faktische Pauschalierung kannten, wird beseitigt.
- Erste Reaktionen zeigen, dass der Streit zwischen Strasse und öV wieder heftiger ausgetragen wird. Doch: Dass es für die Bewältigung des Verkehrs alle Verkehrsträger braucht, ist unbestritten. Individual und öffentlicher Verkehr ergänzen sich. Ideologische Grabenkämpfe lösen keine Probleme, sondern führen nur zu Stau auf den Strassen und überfüllten Zügen. Bundesrat und Parlament haben die VCS-Initiative abgelehnt, weil sie mit dem Griff in die Strassenkasse keine Probleme gelöst, aber neue geschaffen hätten. Die Strasse wird nicht konkurrenziert, sondern soll einen vergleichbaren Strassenfonds wie den Bahninfrastrukturfonds erhalten.
- Die Anhänger des Schienengüterverkehrs bemängeln, dass der Ausbau nur dem Personenverkehr dient. Mit der NEAT werden grosse Kapazitäten im Nord-Süd-Verkehr für den Schienengüterverkehr geschaffen und mit dem Bericht über den Schienengüterverkehr in der Fläche sollen Güterzüge bei der Zuteilung von Trassen besser gestellt werden. Auch von den FABI-Ausbauten profitiert der Güterverkehr auf der Schiene massgeblich: Dieser erhält mehr Kapazität im Ost-West-Verkehr und gesicherte Trassen in hoher Qualität parallel zum Ausbau des Personenverkehrs.

- Die Kritiker des Verkehrswachstums warnen vor den Investitionsfolgekosten der Ausbauten. Die Folgekosten des Infrastrukturausbaus sind vollumfänglich im Bahninfrastrukturfonds berücksichtigt und finanziert. Dies ist eine wesentliche Neuerung, welche FABI bringt. Die Schweiz schafft sich mit FABI eine nachhaltige Finanzierung der Bahninfrastruktur, welche in Zukunft ohne Verschuldung auskommen wird. Die mit dem Ausbau ermöglichten Zusatzangebote im Regionalverkehr führen für die öffentliche Hand allenfalls zu höheren Abgeltungen. Damit diese Kosten nicht aus dem Ruder laufen, wurden bereits Massnahmen ergriffen sowie eine Überprüfung des Bestellwesens ausgelöst.

3. Erwartungen

1. **Die Zentralschweiz will die Volksabstimmung zu FABI im Frühjahr 2014 gewinnen:** Die Zentralschweizer Kantonsregierungen setzen sich dafür ein, dass die nationale und internationale Verkehrsinfrastruktur die dynamische Entwicklung der Zentralschweiz unterstützt. Deshalb sagt die Zentralschweiz JA zu FABI. Die Kantonsregierungen erwarten die Unterstützung der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der Zentralschweiz, damit das Volk JA zu FABI sagt.
2. **Die Zentralschweiz hält an den Projekten Zimmerberg-Basistunnel II, Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern und neuem Axentunnel fest:** Die Zentralschweizer Kantonsregierungen sind vom Nutzen der Zentralschweizer Infrastrukturausbauten überzeugt. Deshalb hält die Zentralschweiz nach wie vor unmissverständlich an den drei zentralen Projekten fest, dem Zimmerberg-Basistunnel II, dem Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern und dem neuen Axentunnel. Die Kantonsregierungen erwarten die Unterstützung der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der Zentralschweiz, damit die Projekte zeitnah umgesetzt werden können. Der Zimmerberg-Basistunnel II ist sodann mit Unterstützung der „Allianz Bahnausbau“ (öV-Regionen Zentralschweiz, Ostschweiz, Zürich) voranzutreiben.
3. **Die Projekte sollen flexibler finanziert werden können:** Die Zentralschweiz setzt sich 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 bereits projektierten Massnahmen verwendet. Die Priorisierung richtet sich dabei neben der Dringlichkeit auch nach dem Planungsstand respektive dem möglichen Umsetzungszeitpunkt.
4. **Die Kantone wirken am Planungsprozess mit:** Es ist richtig, dass die Kantone im Planungsprozess mitwirken und es ist anzustreben, dass Vorfinanzierungen möglich sind. Die Zentralschweizer Kantone sind sich einig, dass alle Kantone in die Bahnplanung in ihren jeweiligen Regionen umfas-

send einbezogen werden müssen. Die Zentralschweizer Kantone übernehmen von Anfang an - beim Planen und Entwickeln der Infrastruktur sowie des nationalen und regionalen Angebots - eine aktive Rolle.