

Frau
Bundesrätin
Doris Leuthard
Vorsteherin UVEK
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10
3003 Bern

Bern, 6. Juli 2011 sgv-Kbh/dl

**Vernehmlassungsantwort
Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) – Gegenentwurf zur VCS-Initiative "Für den öffentlichen Verkehr"**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 31. März 2011 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein, sich zur Vorlage der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur zu äussern. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 280 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich die Dachorganisation sgv für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

I. Forderungen des sgv

Der sgv lehnt sowohl die VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ wie auch den vom Bundesrat präsentierten direkten Gegenvorschlag „Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“ ab.

II. Ausgangslage

Am 6. September 2010 hat der VCS die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ eingereicht. Diese verlangt eine gesicherte Finanzierung für den öffentlichen Verkehr. Dazu will sie Gelder aus der Mineralölsteuer, die bisher dem Strassenverkehr zu Gute kamen, neu für den öffentlichen Verkehr und die Verlagerung einsetzen.

Am 31. März 2011 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“ als direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ eröffnet. Die entsprechenden Stellungnahmen sind bis am 8. Juli 2011 einzureichen.

III. Generelle Beurteilung der Vorlage

Grundsätzliches: Die Vision des Bundesrates besteht erneut ursächlich und hauptsächlich darin, die Mobilität insgesamt zu verteuern. Mit FABI hält er nicht nur an seiner gescheiterten Verkehrsverlagerungspolitik fest, indem er einseitig Schienenpolitik betreibt, nein, er fordert auch wieder neue Steuern und Abgaben, insbesondere und fast ausschliesslich von den Automobilistinnen und Automobilisten. Die Vorlage des Bundesrates entspricht nicht nur **nicht** den strategischen Zielen des sgv, sie widerspricht auch diametral den im Grundlagenpapier zur Mobilität des sgv umschriebenen Lösungsvorschlägen und Forderungen. Schlussendlich wird der Gegenvorschlag des Bundesrates die Strassenbenützer finanziell ebenso schlecht stellen wie

die VCS-Initiative. Ausserdem will die Vorlage des Bundesrates die Quersubventionierung der Schiene durch die Strasse für alle Zeiten zementieren, das Verursacherprinzip wird nicht eingehalten.

Falsches taktisches Vorgehen des Bundesrates: Die Taktik des Bundesrates besteht darin, der VCS-Initiative einen direkten Gegenvorschlag zu unterbreiten und dabei gleichzeitig die ebenfalls notwendige Diskussion um die Strassenfinanzierung zu vertagen. Diese Taktik ist falsch, verletzt das Gleichbehandlungserfordernis von Strasse und Schiene und erteilt der wahrscheinlich erfolglosen Initiative (Ständemehr) unnötiges Gewicht. Der sgv ist nicht bereit, eine sachliche und fachliche Diskussion zur Finanzierung beider wichtiger Leistungsträger (Strasse und Schiene) unter dem Druck einer Initiative einseitig im Schienenbereich zu führen und damit den Kollaps im Strassenbereich mit zu verantworten. Dieses Vorgehen, bei dem ein Verkehrsträger – in diesem Fall der Schienenverkehr – zulasten des anderen (Strassenverkehr) prinzipiell favorisiert oder auf der politischen Zeitachse bevorzugt behandelt wird, ergibt keinen Sinn. Nicht nur geht mit dem gewählten Verfahren kostbare Zeit verloren, sondern es werden Sachzwänge geschaffen, die ausgewogenen, sachlich richtigen und allenfalls innovativen Lösungen im Weg stehen, bzw. diese verunmöglichen. Die künftige Finanzierung der Verkehrsträger Strasse und Schiene ist im politischen Prozess simultan und synchron anzugehen, damit eine nicht nur volks-, sondern auch betriebswirtschaftlich optimale und somit nachhaltige Allokation der knappen finanziellen Mittel gewährleistet werden kann.

Finanzielle Bedürfnisse: In der Botschaft betreffend das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln sowie im Bericht des Bundesrats zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz (Infrastrukturbericht) wird ausgewiesen, dass sich der Bedarf an finanziellen Mitteln für Ausbau und Unterhalt der Strasseninfrastruktur in den Jahren 2010 bis 2030 auf total bis zu 78 Milliarden Franken beläuft. Derweil wird für Ausbau und Unterhalt der Schieneninfrastruktur im gleichen Zeitraum gemäss Infrastrukturbericht von einem Mittelbedarf von rund 95 Milliarden Franken ausgegangen. Von diesem beträchtlichen Mittelbedarf (insgesamt 173 Milliarden Franken in den nächsten 20 Jahren) sind laut Bundesrat zum heutigen Zeitpunkt offenbar Kosten in der Höhe von erst rund 28 Milliarden Franken (Strasse) sowie rund 20 Milliarden (Schiene) gedeckt. Somit besteht bei beiden Landverkehrsträgern ein grosser (Finanz-) Bedarf hinsichtlich Ausbau und Unterhalt der Bahn- und Strasseninfrastrukturen, wobei der Bericht wieder keine volle Kostentransparenz bei der Bahn gewährleistet.

Die Vorschläge im Einzelnen und die Haltung des sgv: Neue Abgaben und Steuern lehnt der sgv ab. Wo Zusatzmittel nötig werden, sind vorgängig die ausgabenpolitischen Prioritäten unter dem Aspekt der Wichtigkeit und Dringlichkeit anzupassen. In jedem Fall müssen vorher rigorose Effizienzsteigerungen im betroffenen Bereich ausgeschöpft werden. Zusätzliche Mittel für den Verkehr sind staatsquotenneutral zu generieren – nötigenfalls auch durch eine restriktivere Ausgabenpolitik in anderen Bereichen.

Bahninfrastrukturfonds (BIF): Gemäss FABI-Vorschlag soll künftig die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur über einen neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) erfolgen. Damit soll die heutige Situation ersetzt werden, bei der die Kosten für Betrieb und Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur durch allgemeine Bundesmittel (sog. Leistungsvereinbarungen), der Ausbau hingegen via zwei Fonds, namentlich den FinöV-Fonds sowie den Infrastrukturfonds (IF), finanziert werden. In Zukunft sollen alle Kosten, d.h. sowohl jene für Bau und Erweiterung als auch jene für Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur, über einen Fonds finanziert werden. Der bisherige, befristete FinöV-Fonds soll zu diesem Zweck in den neuen, unbefristeten BIF überführt werden. Die Finanzierung über einen einzigen Fonds schaffe gleiche Voraussetzungen für Betrieb und Substanzerhalt sowie Ausbau der Bahninfrastruktur.

Der BIF soll mit 4,5 bis 5 Milliarden CHF jährlich alimentiert werden. Mit dem heute bestehenden Finanzierungsmodell gelangen etwa 3,8 Milliarden CHF jährlich in die Schienenfinanzierung. Davon stammen 2,2 Milliarden CHF aus allgemeinen Bundesmitteln und 1,6 Milliarden aus zweckgebundenen Einlagen in den FinöV-Fonds (Finanzierungsquellen: LSVA (ca. 1. Milliarde), Mehrwertsteuerpromille (ca. 300 Millionen), NEAT-Viertel (ca. 310 Millionen)). Es besteht somit eine jährliche Finanzierungslücke von zwischen 700 Millionen und 1,2 Milliarden CHF. Dieser „gap“ soll mit neuen zusätzlichen Mitteln (Beschränkung Pendlerabzug ->250 Millionen CHF, gestaffelte Erhöhung der Trassenpreise und damit einhergehend der Billet Tarife -> 300 Millionen CHF, Beitrag der Kantone im Umfang von 300 Millionen CHF) und zusätzlich mit Steuerungsmassnahmen (rasche Rückzahlung der Bevorschussung und somit Zinsersparnisse, Effizienzsteigerung, langsamerer Ausbau und Reduktion der Mittel für die Lärmsanierung -> alles soll 900 Millionen CHF bringen) überbrückt werden.

Haltung des sgv: Der sgv kritisiert, dass mit dem neuen Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur gleichzeitig zwei sich ausschliessende Finanzposten finanziert werden sollen, nämlich sowohl der Bau, Ausbau und Substanzerhalt der Bahn, als auch deren Betrieb und Unterhalt. Ersteres ist durch Steuergelder zu finanzieren, Letzteres von den Nutzniessern zu tragen. In der Konsequenz darf sich ein solcher Fonds nicht mehr quersubventionieren lassen, er muss also ohne Transferzahlungen durch den Strassenverkehr auskommen. Es ist für den sgv klar, dass in Zukunft auch die Bahnkunden stärker und dauerhaft zur Bahnfinanzierung beitragen müssen. Massgebend dafür ist schlicht der Deckungsgrad der Bahn. Dieser liegt heute bezogen auf die Infrastruktur bei lediglich rund 60 Prozent und der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad sogar bei rund 40 Prozent. Mittelfristig ist deshalb ein selbständiges, von den Eisenbahnverkehrsunternehmen autarkes Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu etablieren.

Wie unten aufgezeigt wird, sollen die Quersubventionierung soll vielmehr weitergeführt und rechtlich zementiert werden (mittels LSVA, NEAT-Viertel, etc.). Die bundesrätliche Politik läuft den gewerblichen Zielen diametral entgegen. Die gewerbliche Wirtschaft muss sich deshalb heute unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips vorbehalten, auch die bereits beschlossenen Leistungen zwischen den beiden Verkehrsträgern und somit die Quersubventionierung grundsätzlich in Frage zu stellen.

Der sgv bestreitet die Notwendigkeit von 1,2 Milliarden jährlicher, zusätzlicher Mittel im Schienenverkehr. Für den nicht erwarteten Fall der Notwendigkeit sind diese Mittel ausschliesslich verursachergerecht über die Trassenpreise, rasche Rückzahlung der Bevorschussung, Effizienzsteigerung, langsameren Ausbau sowie Reduktion anderer Mittel zu erbringen. Sowohl die Beiträge der Kantone wie die Beschränkung des Pendlerabzugs werden abgelehnt und nötigenfalls mit demokratischen Mitteln bekämpft. **Der sgv lehnt deshalb den BIF ab.**

NEAT-Viertel: Gestützt auf den geltenden Art. 86 Abs. 3 Bst. b der Bundesverfassung (BV) wird derzeit ein Viertel der Gesamtaufwendungen für die NEAT-Basislinien (sog. NEAT-Viertel) via den FinöV-Fonds aus Mineralölsteuermitteln finanziert. Zukünftig, mit FABI, soll dieser NEAT-Viertel gänzlich und ohne zeitliches Limit der Bahn zugesprochen werden.

Der BIF soll unter diesem Titel zusammen mit der LSVA weiterhin mit ca. 1,3 Milliarden CHF jährlich gespiesen werden.

Haltung des sgv: Diese Mitfinanzierung der NEAT-Kosten durch den Strassenverkehr haben Volk und Stände durch Zustimmung zum Alpentransit-Beschluss deshalb genehmigt, weil dem Strassenverkehr seinerzeit eine konkrete Nutzenwirkung aus dem Bau der NEAT in Aussicht gestellt worden ist. Der Ursprung des grössten Teils des NEAT-Viertels liegt im Ersatz einer Nationalstrassenstrecke (sog. Rawilersatz) begründet, deren Erstellung dazumal auf 1,4 Milliarden Franken beziffert wurde.

Die mit FABI vorgeschlagene gänzliche Vereinnahmung des NEAT-Viertels zugunsten der künftigen Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur ist daher weder sachlich, noch politisch und geschichtlich korrekt. Deshalb ist nach Auslaufen der NEAT-Finanzierung der bisherige NEAT-Viertel gemäss Art. 86 BV wieder dem Strassenverkehr zuzuführen. **Der sgv lehnt deshalb die Zementierung des Neat-Viertels innerhalb des BIF ab.**

Beschränkung des Pendlerabzuges: Gemäss FABI-Vorschlag soll durch die Pauschalierung des Fahrkostenabzugs von unselbständig Erwerbstätigen auf das Preisniveau eines öV-Verbundabonnements für eine bis zwei Zonen oder eines Streckenabonnements für rund zehn Kilometer (rund 800 Franken) eine neue Finanzierungsquelle erschlossen werden. Dieser Vorschlag soll 250 Millionen CHF in den BIF spülen.

Haltung sgv: Der Vorschlag entspricht einer neuen Steuer, ist rechtsungleich und diskriminiert die Randregionen. Zudem verletzt er das steuerrechtliche Prinzip der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Ein BAV-Bericht hält fest, dass Fahrkosten zur Berufsausübung aus systematischer Optik Gewinnungskosten darstellen. Das heisst, es handelt sich um spezielle Kosten, die unmittelbar aufgewendet werden (müssen), um steuerbare Einkünfte zu erzielen. Die Fahrkosten stehen also mit dem Erwerbseinkommen in enger Verbindung. Würden alle Pendler auf das Auto verzichten, würde die Schweizer Volkswirtschaft erhebliche Effizienzeinbussen erleiden. Abgesehen davon würde der öV kollabieren.

Die logische Lösung würde eigentlich darin bestehen, die Nutzniesser, also die tatsächlichen Nutzer der bereit gestellten Bahnangebote, im Sinne des Verursacherprinzips künftig intensiver zu belangen, statt deren Kosten wieder auf andere abwälzen zu wollen. Nicht der kostendeckende und bereits massiv besteuerte Strassen(personen)verkehr ist via eine Reduktion und Pauschalierung des Fahrkostenabzugs erneut zur Kasse zu bitten, um den staatlich bereits erheblich geförderten öV zusätzlich zu subventionieren. Vielmehr sind die öV-Tarife verursachergerechter auszugestalten, will heissen markant anzuheben. Konsequenterweise wäre in der Folge die Diskussion über höhere Fahrkostenabzüge für öV-Pendler zu führen. **Der sgv lehnt deshalb die Beschränkung des Pendlerabzuges ab.**

LSVA: Laut der geltenden Übergangsbestimmung in Art. 196 BV kann der Bundesrat vorübergehend höchstens zwei Drittel des Ertrags der LSVA nach Art. 85 BV zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte verwenden.

Künftig, gemäss FABI, sollen diese Erträge zur Deckung von Kosten verwendet werden, die im Zusammenhang mit dem Landverkehr, insbesondere dem Schienenverkehr, stehen.

Der BIF soll unter diesem Titel zusammen mit dem NEAT-Viertel weiterhin mit ca. 1,3 Milliarden CHF jährlich gespiesen werden.

Haltung des sgv: Diese Regelung wurde seinerzeit mit der Lösung der Probleme um den alpenquerenden Strassengüterverkehr begründet. Sie gilt bis zum Abschluss der Bauarbeiten sowie der Finanzierung (Rückzahlung der Bevorschussung) der Eisenbahngrossprojekte (NEAT, Bahn 2000 bzw. ZEB, HGV-Anschlüsse, Lärmschutz entlang der Eisenbahnstrecken). Die Rückzahlung der Bevorschussung insbesondere der NEAT-Kosten sollte ungefähr im Jahr 2028 abgeschlossen sein. Ab diesem Zeitpunkt erlangt die grundsätzliche BV-Bestimmung (Art. 85 Abs. 1 und 2) ihre Gültigkeit, wonach der Bund den Reinertrag der Abgabe zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen. Mit dieser Zweckbestimmung ist die leistungsabhängige Be-

steuerung des Strassennutzverkehrs in der Schweiz seinerzeit eingeführt und vom Souverän genehmigt worden.

Nach dem Grundsatz des Verursacherprinzips ist die mit FABI vorgeschlagene Regelung unzulässig, weil die LSVA-Erträge dauerhaft für Quersubventionen von der Strasse zur Schiene missbraucht werden. Mit den Milliarden aus der LSVA würden ab 2028 für Strassenzwecke genügend Mittel für Investitionen zur Verfügung stehen, ohne dass die Autobahnvignette oder Benzin- und Dieselpreise erhöht werden müssten. **Der sgv lehnt deshalb die Zementierung des Zweckentfremdung der LSVA innerhalb des BIF ab.**

Die künftige Finanzierung der Verkehrsträger Strasse und Schiene ist im politischen Prozess simultan und synchron anzugehen, damit eine nicht nur volks-, sondern auch betriebswirtschaftlich optimale und somit nachhaltige Allokation der knappen finanziellen Mittel gewährleistet ist. Der sgv ist der Ansicht, dass zwei voneinander getrennte, unabhängige und zeitlich unbefristete sowie das Verursacherprinzip respektierende Fonds zur Finanzierung der Infrastrukturen von Strasse und Schiene notwendig sind, dass sich dabei Quersubventionierungen ausschliessen und dass beide Fonds dem Verursacherprinzip unterliegen müssen. Die Projekte haben sich den Einnahmen unterzuordnen und nicht umgekehrt.

Die Erhöhung der Autobahnvignette auf 100 Franken: Der Begleitbrief zur FABI-Vernehmlassung und der erläuternde Bericht halten fest, dass zwar der ausgewiesene Handlungsbedarf bei der Strassenfinanzierung im FABI nicht behandelt werde, dazu aber parallel eine eigene Vernehmlassung stattfinde. Dass damit die Vernehmlassung zur Preiserhöhung der Autobahnvignette gemeint ist, kann wohl nur als schlechter Scherz taxiert werden. Der sgv wiederholt an dieser Stelle unmissverständlich seine Forderung, wonach die Finanzierung der Schiene nur zusammen mit der Finanzierung der Strasse behandelt und diskutiert werden kann. Unter dem Druck der (aus Sicht des sgv aussichtslosen) VCS-Initiative lassen sich keine sachgerechte Lösungen für Schiene und Strasse finden. Der Bundesrat plant im Rahmen des neuen Netzbeschlusses die bestehende Autobahnvignette von heute 40 auf 100 Franken zu erhöhen sowie eine Kurzzeitvignette von zwei Monaten Dauer einzuführen. Dieser Vorschlag soll 300 Millionen CHF in die Bundeskasse spülen und wird vom sgv abgelehnt.

Der Benzinpreis unter der gewerblichen Lupe:

a) **Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz:** Die Treibstoffsteuern sollen aus diversen Gründen angehoben werden. Laut Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln ist zur Deckung verschiedenster Bedürfnisse mittel- oder längerfristig eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags **um rund 20 Rappen pro Liter** Treibstoff nötig. Dies, weil sich abzeichnet, dass die finanziellen Mittel in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr ab ca. 2016 zur Deckung des ordentlichen Finanzbedarfs nicht mehr ausreichen werden. Verantwortlich dafür sind stagnierende Einlagen bei gleichzeitig fortschreitender Teuerung, die Übernahme zusätzlicher Aufgaben sowie ein steigender Bedarf für den Betrieb und Unterhalt der bestehenden und neu in Betrieb gehenden Anlagen. Hinzu kommen zusätzliche Bedürfnisse, die im Raum stehen. Die Erhöhung um rund 20 Rappen pro Liter Treibstoff setzt sich folgendermassen zusammen: Zur Deckung des ordentlichen Bedarfs bräuchte es eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um sieben Rappen pro Liter. Für die Finanzierung zusätzlicher Bedürfnisse würde es weitere Erhöhungen des Mineralölsteuerzuschlags in folgendem Umfang benötigen: für die Realisierung der beiden Netzergänzungen im Raum Morges–Ecublens und im Glattal bis zu vier Rappen pro Liter sowie für die Weiterführung der Beiträge der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugunsten der künftigen Finanzierung der Bahninfrastruktur (NEAT-Viertel) ebenfalls bis zu vier Rappen pro Liter. Zusätzlich muss bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr durch die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags – verursacht insbesondere durch wegfallenden Tanktourismus oder sparsamere Verbraucherinnen und Verbraucher – mit Mindereinnahmen gerechnet werden. Für den Ausgleich dieser Mindereinnahmen dürfte eine zusätzliche Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um bis zu vier Rappen pro Liter nötig werden.

Dieser Vorschlag würde 1,3 Milliarden CHF in die Bundeskasse spülen und wird vom sgv abgelehnt.

- b) **CO₂-Abgabe:** Im Weiteren haben die eidgenössischen Räte im Rahmen des indirekten Gegenvorschlags (Revision des CO₂-Gesetzes) zur Klimainitiative eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen in der Höhe **von rund 30 Rappen pro Liter** beschlossen. Dies entspricht jährlichen an die Bevölkerung zurück zu verteilenden Einnahmen von rund zwei Milliarden Franken. Dieser Vorschlag wird vom sgv abgelehnt.
- c) Schliesslich droht aufgrund der **VCS-Initiative** ein riesiges Loch in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, weil beabsichtigt ist, 70 Prozent der vom Strassenverkehr generierten Mineralölsteuern künftig dem öV, insbesondere dem Schienenverkehr, zukommen zu lassen. Für den Bau, die Engpassbeseitigung und den Unterhalt der Nationalstrassen blieben noch 30 Prozent dieser Mittel übrig, was einem Tropfen auf den heissen Stein gleichen würde. Um den massiven Ausfall in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (1,8 Milliarden Franken jährlich) zur Finanzierung von Strassenaufwendungen decken zu können, wären zusätzlich 26 Rappen pro Liter Treibstoff zu erheben. Dieser Betrag müsste sogar **auf 52 Rappen pro Liter** verdoppelt werden, da gemäss dem Mechanismus der VCS-Initiative stets die Hälfte dem öV zugutekäme.

Somit ergibt sich ein Treibstoffsteuerzuschlag von rund CHF 1.10 pro Liter Benzin oder Diesel. Ein angenommener durchschnittlicher Zapfsäulenpreis von Fr. 1.90 erhöhte sich damit auf Fr. 3.--, wovon allein rund zwei Franken oder zwei Drittel Steuern und Abgaben ausmachen würden.

Der nächste Schritt: STEP: Mit dem FABI-Gegenentwurf erfolgt zugleich die in Art. 10 ZEBG verlangte Vorlage zum weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur. Dabei unterbreitet der Bundesrat auf der Basis einer Langfristperspektive ein strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP). Dieses enthält ein umfassendes Angebots- und Ausbauprogramm im Umfang von rund 42,6 Milliarden Franken für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie die Privatbahnen und reicht bis in den Zeitraum 2040/50. Es wird entsprechend der gesellschaftlichen und verkehrlichen Entwicklung periodisch nachgeführt. Grundlage von STEP sind die Arbeiten für das vom Bundesrat in Aussicht gestellte Projekt Bahn 2030. Nebst den Zielen der Langfristperspektive (Knotensystemvervollständigung, Erhöhung Bahnhofsbefahrung, Kapazitätserweiterung) sollen auch die Bedürfnisse des Personen- sowie Güterverkehrs auf der Schiene mit STEP (ehemals Bahn 2030) erfüllt und zusätzliche Trassen für Angebotsverdichtungen sowie mehr Sitzplätze geschaffen werden. Damit soll die grosse Bedeutung, die nachgewiesenermassen dem beruflichen Pendeln für die schweizerische Volkswirtschaft und für die Gesellschaft insgesamt zukommt, berücksichtigt werden. Da ein grosser Teil des Verkehrswachstums in und um die Grossagglomerationen stattfindet, sind im Rahmen von STEP, anders als noch bei ZEB, auch die entsprechenden Pendlerverkehre in und um die Agglomerationen und die dazu notwendige Bahninfrastruktur berücksichtigt. Die mit STEP vorgesehenen Netzausbauten tragen somit in besonderem Mass den Ansprüchen von Kantonen, Wirtschaft und Pendlern Rechnung.

Zu STEP äussert sich der sgv an dieser Stelle nicht im Detail. Es geht nicht an, dass die Bahninfrastrukturprobleme ohne die Strassenprobleme und umgekehrt diskutiert werden. Strategische Leitlinien sind grundsätzlich zu begrüssen, sie müssen aber ganzheitlich erfasst werden.

IV. Fazit

FABI: Der sgv lehnt sowohl die VCS-Initiative, dies im Einklang mit dem Bundesrat, als auch den direkten Gegenvorschlag des Bundesrates zur VCS-Initiative ab. Beide Vorlagen verletzen auf grobe Weise das Verursacherprinzip und entziehen dem privaten Strassenverkehr in Zukunft Jahr für Jahr Finanzmittel in Milliardenhöhe, die für den Substanzerhalt sowie für den Ausbau der Kantons- und Nationalstrassen fehlen werden. Damit wird die mittel- bis langfristige Finanzierung des wichtigsten Verkehrsträgers gefährdet und die finanzpolitische Baustelle von den Bahnen auf die Strassen verlagert. Sowohl die VCS-Initiative als auch der FABI-Gegenentwurf machen eine erhebliche Erhöhung der Strassenabgaben unumgänglich, wenn es darum geht, Bevölkerung und Wirtschaft vor dem Verkehrschaos und -kollaps zu bewahren. Der sgv weigert sich, eine sachliche Debatte zum Thema Verkehrsfinanzierung zu führen, solange die Bundesverwaltung und der Bundesrat nicht bereit sind, die

Schiene und die Strasse gleich zu behandeln. FABI muss deshalb als untauglicher Versuch gewertet werden.

Benzinpreis: Erschwerend kommt hinzu, dass in der Klimadebatte derzeit im Rahmen der CO₂-Lenkungsabgabe über eine Erhöhung des Benzinspreises von 30 Rappen diskutiert wird. Laut Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln ist ausserdem zur Deckung verschiedenster Bedürfnisse mittel- oder längerfristig eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um rund 20 Rappen pro Liter Treibstoff nötig. Schliesslich droht aufgrund der VCS-Initiative ein riesiges Loch in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, weil beabsichtigt ist, 70 Prozent der vom Strassenverkehr generierten Mineralölsteuermittel künftig dem öV, insbesondere dem Schienenverkehr, zukommen zu lassen. Für den Bau, die Engpassbeseitigung und den Unterhalt der Nationalstrassen blieben noch 30 Prozent dieser Mittel übrig, was einem Tropfen auf den heissen Stein gleichen würde. Um den massiven Ausfall in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (1,8 Milliarden Franken jährlich) zur Finanzierung von Strassenaufwendungen decken zu können, wären zusätzlich 26 Rappen pro Liter Treibstoff zu erheben. Dieser Betrag müsste sogar auf 52 Rappen verdoppelt werden, da gemäss dem Mechanismus der VCS-Initiative stets die Hälfte dem öV zugutekäme. Alle diese Steuererhöhungen zusammengezählt werden den Zapfsäulenpreis (von gegenwärtig rund Fr. 1.90) innert kurzer Zeit auf drei Franken anheben und damit für den Wirtschaftsstandort Schweiz gravierende Auswirkungen entfalten

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Patrik Kneubühl
Ressortleiter

Beilage

- Mobilitätspapier sgV

z.K. an

- Vorstand sgV
- Parlamentarische Gewerbegruppe
- Mitglieder der ständigen Kommission Mobilität