

Finanzierung von Verkehrsinfrastruktu- ren auf Bundesebene

***Konsolidierte Haltung BPUK und KöV
vom 15./16. September 2011***

Bau- Planungs- und
Umweltdirektoren- Konferenz
BPUK

Konferenz der kantonalen
Direktoren des öffentliche Verkehrs
KöV

Haus der Kantone
Speichergasse 6
3000 Bern 7

T +41 (0)31 320 16 90

F +41 (0)31 320 16 98

M info@bpuk.ch – info@koev.ch

www.bpuk.ch – www.koev.ch

I. Ausgangslage.....	2
II. Konsolidierte Haltung BPUK und KöV.....	5
III. Antworten auf die Umfrage vom 25. März 2011	9

I. Ausgangslage

Die Vorstände BPUK und KöV legten im November 2010 Hauptpunkte der Strategie zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen fest:

1. Gesamtverkehrslösung
2. Erheblicher Mehrbedarf und Handlungsbedarf werden anerkannt
3. Fondslösungen werden unterstützt
4. Verstärkt verursachergerecht finanzieren, « Mobilität ist heute zu billig »
5. Autofahrer und öV-Benutzer müssen einen Beitrag leisten, wobei eine Verlagerung auf die Strasse zu vermeiden ist.
→ Bahnabgabe/Trassenpreiserhöhung
→ Autobahnvignette; Mineralölsteuerzuschlag: *etappenweise und für bestimmten Zweck. Wir erwarten, dass der NEB nun rasch umgesetzt wird.*
6. Bisherige Verwendung Mineralölsteuern weiterführen (für Strasse und Schiene, auch wenn es nur temporär vorgesehen war [Finöv]), dafür sollen neue Mineralölsteuerzuschläge od. Autobahnvignette der Strasse zukommen
7. Kantonsanteil aus LSVa bleibt bestehen

Der KöV-Vorstand und die BPUK-Plenarversammlung haben im März 2011 beschlossen, eine konsolidierte Haltung der BPUK und KöV betreffend Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen auf Bundesebene anzustreben – auf der Basis der von BPUK, KöV und Finanzdirektorenkonferenz FDK in Auftrag gegebenen Ecoplan-Studie zur Finanzierung der Strassen- und Schieneninfrastrukturen¹. Die Hauptversammlungen der BPUK und KöV vom 15./16. September 2011 haben diese Haltung beschlossen.

An einem Treffen mit Vertretern der BPUK, KöV und Finanzdirektorenkonferenz sowie Städteverband und Verkehrsverbänden Mitte Dezember 2010 („Runder Tisch“) sowie am Regierungsseminar in Interlaken vom 7. Januar 2011 hat die neue Departementsvorsteherin die Vorstellungen des Uvek dargelegt: Die Finanzierung der neuen

¹ Ecoplan-Studie *Finanzierung von Schienen- und Strassenverkehrsinfrastrukturen auf Bundesebene* zuhanden BPUK, KöV, FDK vom 1. September 2010 und als Ergänzung dazu *Abgleich der im Rahmen der Medienkonferenz vom 20. Januar 2011 vom UVEK vorgestellten Zahlen zur Finanzierungslücke vom 2. März 2011*; s. www.bpuk.ch.

Bahnvorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“ sei nur möglich, wenn alle – Eisenbahnen, Bahnbenutzer, Bund und Kantone – einen Beitrag leisten.

Der **Bundesrat** konkretisierte in seiner Pressemitteilung vom 20. Januar 2011 seine Vorstellungen:

Strasse

Damit auch in Zukunft ein sicheres und leistungsfähiges Nationalstrassennetz zur Verfügung steht, muss die Finanzierung auf eine verlässliche Grundlage gestellt werden. Weitere Verbesserungen der Effizienz und Effektivität in der Aufgabenerfüllung alleine reichen dazu nicht aus. Die Beschaffung von zusätzlichen finanziellen Mitteln für die SFSV ist daher unumgänglich. Der Bundesrat schlägt vor, dieses Ziel mit einem zweistufigen Vorgehen zu erreichen:

1. Stufe => Preiserhöhung Autobahnvignette für neue Netzelemente

Der Preis für die Autobahnvignette soll von heute 40 auf etwa 80 bis 100 Franken im Jahr heraufgesetzt werden. Gleichzeitig wird eine Kurzzeitvignette für ein bis zwei Monate zu rund 40 Franken eingeführt. Mit diesen Mehreinnahmen sollen die mit der Anpassung des Netzbeschlusses neu aufgenommenen Strassenabschnitte von knapp 400 Kilometern finanziert werden, die ab Anfang 2014 vom Bund unterhalten werden. Die neue Vignetten-Regelung soll greifen, sobald die Rückstellungen der SFSV unter 1 Milliarde Franken fallen. Der Bundesrat hält diese Anpassung für angemessen, weil das Nationalstrassennetz erweitert wird und seit der letzten Erhöhung (1995) bedeutend verbessert und ausgebaut wurde.

2. Stufe => Preiserhöhung Mineralölsteuerzuschlag

Mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags soll der stetig wachsende ordentliche Bedarf gedeckt sowie die Finanzierung absehbarer, zusätzlicher Aufgaben sichergestellt werden. Ein entsprechender Vorschlag dürfte dem Parlament etwa 2015 unterbreitet werden. Der Mineralölsteuerzuschlag wurde letztmals 1974 angepasst. Er wurde durch die aufgelaufene Teuerung inzwischen um die Hälfte entwertet. Der Bundesrat erachtet eine Anpassung deshalb als vertretbar.

Schiene

Aus dem Bahninfrastrukturfonds sollen die Ausgaben für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahn gespiesen werden. Er soll den heutigen, befristeten FinöV-Fonds, die Mittel aus der Bundeskasse für die Leistungsvereinbarungen mit SBB und Privatbahnen sowie zusätzliche zweckgebundene Einnahmen umfassen. Die Nutzer der Bahninfrastruktur – Passagiere und Bahnunternehmen – sollen sich künftig stärker an der Finanzierung beteiligen. Der Bundesrat sieht vor, die Trassenpreise (Preis für das Recht zur Benutzung eines Schienenabschnitts) schrittweise zu erhöhen. Dies würde die Billette und Abonnemente im öffentlichen Verkehr über die nächsten Jahre schrittweise um rund 10 Prozent verteuern – allerdings nicht pauschal, sondern differenziert mit dem Ziel, die Verkehrsspitzen zu glätten.

Weiter soll bei der direkten Bundessteuer der maximale Abzug für Fahrkosten auf die Höhe eines öV-Abonnements für Agglomerationen reduziert werden. Damit ist künftig nur noch das Pendeln innerhalb von Agglomerationen steuerlich abzugsfähig und der steuerliche Anreiz zum Pendeln über lange Distanzen würde abgebaut. Von kürzeren Fahrten profitieren alle, nicht zuletzt die Umwelt und

die Raumentwicklung. Auch werden damit Pendlerinnen im öffentlichen Verkehr mit den Autofahrern steuerlich gleichgestellt.

Die Trassenpreiserhöhung soll dem BIF jährliche Einnahmen von rund 300 Millionen Franken verschaffen, die Reduktion des Fahrkostenabzugs weitere 250 Millionen. **Schliesslich sollen sich die Kantone mit jährlich zusätzlichen 300 Millionen Franken an der Bahninfrastruktur-Finanzierung beteiligen.**

Hinweis: Verschiedene Finanzierungsinstrumente für FABI wirken sich finanziell auf die Kantone und Benutzer aus (es handelt sich um abgeschätzte Grössenordnungen):

- Die Erhöhung des Trassenpreises um 40% (+320 Mio) wäre für den RPV mit einem zusätzlichen Aufwand von 80 Mio (oder auch mehr)² verbunden. Wenn dieser vollumfänglich auf die Tarife überwält würde, würden diese um 6 % steigen.
- Die Erhöhung der ordentlichen Budgets (+320 Mio und +130 Mio) würde den Bund und die Kantone betreffen. Derzeit erfolgt bei den Privatbahnen die Aufteilung durchschnittlich im Verhältnis 2/3 zu 1/3, bei der SBB-Infrastruktur tragen die Kantone etwas mehr als 25%. Gemäss diesem Aufteilungsschlüssel könnte der Anteil der Kantone 140 Mio betragen. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass sich die Privatbahnen mit 1 Mia am Paket Bahn 2030 beteiligen, welches sich auf 21 Mia beläuft.
- Bei der vorgeschlagenen Bahnabgabe auf Billettpreise würde der Zuschlag von 1 Rp./pkm auch den regionalen Eisenbahnverkehr, den städtischen Verkehr und den regionalen Strassenverkehr betreffen. Wenn der Zuschlag vollumfänglich auf die Tarife überwält würde (inklusive Abonnemente unter Berücksichtigung einer zurückgelegten Durchschnittsstrecke), käme dies einer Erhöhung von weiteren ca. 6% gleich.
- Ganz allgemein gingen alle Erhöhungen, die – aus politischen Gründen – nicht auf die Tarife überwält werden könnten (zusätzlich zur Preisanpassung), grösstenteils zu Lasten der Kantone. Angesichts der Tatsache, dass die UVEK-Vorsteherin die Kantone zur Finanzierung der Bahn 2030 mit einem Beitrag von rund 300 Mio zur Kasse beten möchte, sollten diese dadurch entstehenden Belastungen berücksichtigt werden.

² Grobe Schätzung. Gemäss „Vorkonsultation der betroffenen Kreise zum neuen Trassenpreissystem“ durch das BAV vom 21. April 2010 trägt der Regionalverkehr unter dem aktuellen und unter dem in der Vorkonsultation vorgeschlagenen Trassenpreis-System rund 44% zu den gesamten Trassenpreiseinnahmen aus dem Personenschienenverkehr bei. Würde an der Struktur der vorgeschlagene Revision nichts geändert (wovon Ecoplan im Bericht aber nicht ausgeht, vgl. Ziff. 4.2.1 a), müsste der Regionalverkehr entsprechend rund 44% der Zusatzbelastung tragen, also rund 140 Mio. CHF. Die resultierende Belastung für den Regionalverkehr hängt davon ab, wie die vorgeschlagene 40%ige Trassenpreis-Erhöpfung konkret realisiert würde. Sinnvollerweise würde bei den ertragsstarken Linien des Fernverkehrs eine stärkere Abschöpfung erfolgen. Für die vom BAV vorgehesehene Erhöhung von 200 Mio. in einem ersten Schritt sollen 50 Mio. auf den RPV entfallen.

- Zur Erinnerung: Angesichts der Tatsache, dass die variablen Autokosten durch die Erhöhung von 8 Rp./l auf der Mineralölsteuer um durchschnittlich 2% und infolge der Preiserhöhung der Autobahnvignette auf CHF 100.- um weitere 1% steigen, würden die drei nachfolgenden Erhöhungen, die in der Studie ECOPLAN erwähnt werden, die Kosten des motorisierten Individualverkehrs um 7% steigern (ohne Berücksichtigung der Reduktion beim Benzin- oder Treibstoffverbrauch). Diese kurz- und mittelfristige Erhöhung ist mit derjenigen des öffentlichen Verkehrs vergleichbar, die auf 12% geschätzt wird (6% + 6%). Somit besteht eine Gefahr, dass der Verkehr auf die Strasse verlagert wird. Von diesem Standpunkt aus gesehen kann das vorgeschlagene Finanzierungsmodell als ungenügend beurteilt werden als Gegenvorschlag zur VCS-Initiative.

II. Konsolidierte Haltung BPUK und KÖV

7 Hauptpunkte der Strategie Verkehrsfinanzierung

Grundsätzlich wird die Strategie **unterstützt**:

1. Gesamtverkehrslösung
2. Erheblicher Mehrbedarf und Handlungsbedarf werden anerkannt
3. Fondslösungen werden unterstützt
4. Verstärkt verursachergerecht finanzieren, « Mobilität ist heute zu billig »
5. Autofahrer und öV-Benutzer müssen einen Beitrag leisten, wobei eine Verlagerung auf die Strasse zu vermeiden ist.
→ Bahnabgabe/Trassenpreiserhöhung
→ Autobahnvignette; Mineralölsteuerzuschlag: *etappenweise und für bestimmten Zweck. Wir erwarten, dass der NEB nun rasch umgesetzt wird.*
6. Bisherige Verwendung Mineralölsteuern weiterführen (für Strasse und Schiene, auch wenn es nur temporär vorgesehen war [Finöv]), dafür sollen neue Mineralölsteuerzuschläge od. Autobahnvignette der Strasse zukommen
7. Kantonsanteil aus LSVA bleibt bestehen

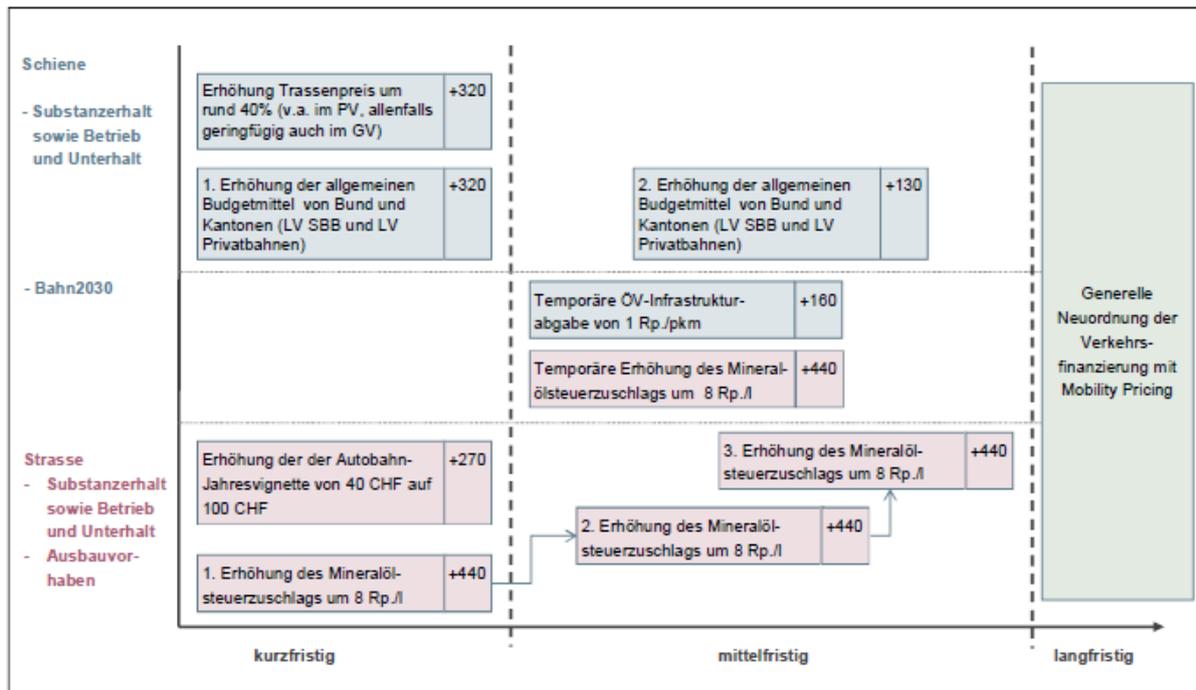
Kritisch beurteilt wird eine starke Erhöhung der Trassenpreise: Die Nutzer werden künftig bereits für die Finanzierung des Verkehrsbereichs stärker belastet und der Spielraum für eine zusätzliche Belastung von Infrastrukturkosten ist gering. Auch sollen die öV-Benutzer gegenüber dem MIV nicht überproportional belastet werden, damit keine Verlagerung auf die Strasse erfolgt. Die Finanzierungsstrategie soll sich im Rahmen der Aufgaben- und Lastenverteilung gemäss NFA bewegen und die ordentlichen Mittel von Bund und Kantone sollen für den öffentlichen Verkehr (und die Verkehrsinfrastrukturen) im Umfang der Wirtschaftsentwicklung angepasst werden; als langfristiges Ziel ist eine Verkehrsfinanzierungsstruktur durch Mobility Pricing anzustreben.

Mehrkosten der Schienen- und Strasseninfrastruktur

Die Mehrkosten für die Schienen- und Strasseninfrastruktur auf Bundesebene sind nachvollziehbar und werden **anerkannt**.

Vorschlag Ecoplan, Finanzierungsquellen

Lösungsansatz kurz- und mittelfristig im Zeitverlauf



Finanzierung der Schieneninfrastruktur

Das in der Ecoplan-Studie dargelegte Konzept wird insofern unterstützt, dass die Notwendigkeit besteht im Verhältnis zur Strasse keine höheren Preisaufschläge zu erheben und somit eine Verlagerung von der Schiene auf die Strasse zu vermeiden. Bei den einzelnen von Ecoplan vorgeschlagenen Finanzierungsquellen gibt es Abweichungen. Gestützt auf die KöV-Stellungnahme³ zur Vernehmlassungsvorlage FABI wird folgende Haltung vertreten:

Die Finanzierung der Bahninfrastruktur der SBB soll weiterhin alleinige Aufgabe des Bundes bleiben. Die in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagene Finanzierung des Mehrbedarfs lehnen wir ab: Insbesondere sind die **Beiträge der Kantone von pauschal 300 Millionen Franken in den BIF ohne Mitsprachemöglichkeiten inakzeptabel.** Die Schaffung eines unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF), welcher die Kosten für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur umfasst, wird begrüßt. Der bisherige befristete FinöV-Fonds soll möglichst schuldenfrei in den BIF überführt und die bisherigen zweckgebundenen FinöV-Einlagen weitergeführt werden, ergänzt mit neuen Finanzierungsquellen.

³ KöV-Stellungnahme zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) vom 16. Juni 2011; www.koev.ch.

Der Mehrbedarf ist wie folgt zu finanzieren: Wir anerkennen die Argumente für den ersten Schritt der Trassenpreiserhöhung (+ ca. 200 Millionen Franken ab dem Jahr 2013), stehen aber der geplanten zweiten Erhöhung (ab 2017) kritisch gegenüber bzw. lehnen diese ab. Statt eines Pauschalabzugs von 800 Franken ist eine Obergrenze im Bereich von 3'000 Franken für den Steuerabzug bei der direkten Bundessteuer vorzusehen (+200 Millionen Franken). Wir vermissen eine deutliche Beteiligung des Bundes, etwa durch Verzicht der Verzinsung und längere Rückzahlungsfrist der FinöV-Fonds-Schulden. Zu prüfen ist auch eine (Teil-)Entschuldung. Der Verzicht auf Verzinsung der FinöV-Fonds-Schulden (+250 Millionen) und die Rückzahlungsfrist über 15 Jahre (+200 Millionen) bringen erhebliche Mittel. Im Übrigen sind die allgemeinen Bundesmittel zugunsten des BIF zu erhöhen und dem Verkehrsbereich allgemein eine höhere Wachstumsrate zuzuweisen.

Es wird die Möglichkeit der teilweisen **Beteiligung der Kantone** an den Erweiterungsinvestitionen gesehen, sofern sie den Kantonen einen Nutzen bringen. Sinnvoll ist es, schweizweit gültige klare Regeln und Kriterien festzulegen. Insbesondere ist zu beachten, dass kantonale Mittel nach den derzeit geltenden Regelungen tatsächlich auch im jeweiligen Kantonsgebiet eingesetzt werden resp. auf interkantonalen Strecken zumindest im jeweiligen Kantonsgebiet Nutzen generieren. Eine Mitfinanzierung muss eine verbindliche Mitsprache bei der Realisierung (z.B. Zeitpunkt) bringen. Es kann nicht angehen, dass die Kantone zur Mitfinanzierung verpflichtet werden, ohne die Verpflichtung des Bundes zum geplanten Zeitpunkt die Realisierung der Investition auszulösen.

Für den Fall, dass es überhaupt zu einer **Kantonsbeteiligung** für FABI kommen sollte (die vom Bundesrat vorgesehene Kantonsbeteiligung von 300 Millionen Franken jährlich in den Bahninfrastrukturfonds – und dies ohne Mitsprachemöglichkeiten – ist inakzeptabel), äusserten sich die KöV-Mitglieder zu drei von einer Arbeitsgruppe vorbereiteten Varianten:

1. *Projektfinanzierung verbunden mit partnerschaftlicher Mitwirkung.*
2. *Delegation der Zuständigkeit für Regionalverkehrshaltestellen an die Kantone.*
3. *Regionalverkehrsbestellungsabhängige Pauschale pro Zug-km oder Personen-km*

Variante 1 ist bei einem grossen Teil der Mitglieder auf der Basis von klaren, verbindlichen Regeln zu den Entscheidungs- und Finanzierungsprozessen vorstellbar und wird als die beste der drei Varianten angesehen. Variante 2 ist für viele denkbar, wenn die Höhe des Beitrags auch nicht beziffert wurde und es diverse Fragen gibt (z.B. die Behandlung von renovierten und alten Bahnhöfen). Variante 3 wird ganz mehrheitlich als nicht adäquat betrachtet.

Finanzierung der Strasseninfrastruktur

Der Vorschlag der Ecoplan-Studie, die Finanzierung der Strasseninfrastruktur des Bundes durch eine Erhöhung der Autobahnvignette auf 100 Franken (Einnahmen von 270 Millionen Franken) und des Mineralölsteurzuschlags in drei Etappen à 8 Rappen (Einnahmen von je 440 Millionen Franken) vorzunehmen, erscheint ein gangbarer Weg. Dabei dürfen aber keine Erhöhungen auf Vorrat erhoben werden.

Nicht auszuschliessen sind – auch unter dem Aspekt eine Verlagerung von der Schiene auf die Strasse zu vermeiden – weitere Aufschläge, deren Einnahmen temporär der Schieneninfrastruktur oder der allgemeinen Bundeskasse zur Verfügung stehen.

Mittel- bis langfristig sollte das Mobility-Pricing weiter verfolgt werden.

III. Antworten auf die Umfrage vom 25. März 2011

Im Folgenden sind die einzelnen Antworten der Kantone unter die jeweilige Frage aufgelistet. Wo sinnvoll, wurden die Antworten gebündelt oder gekürzt.

A. Hauptpunkte der Strategie

1. Haben Sie Bemerkungen bezüglich der 7 Punkte der vom KöV- und BPUK-Vorstand festgelegten Hauptpunkte der Strategie zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen?

Der Lösungsvorschlag in der Ecoplanstudie (Ziff. 4.3, Abb. 4-5), wonach eine temporäre Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 8 Rappen pro Liter FABI zukommen soll, widerspricht nicht Punkt 6 der Strategie (bisherige Verwendung Mineralölsteuern weiterführen, dafür sollen neue Mineralölsteuerzuschläge der Strasse zukommen): Es handelt sich um einen *temporären* Steuerzuschlag oder, anders gesehen, um eine Vorwegnahme der 3. Erhöhung um 8 Rappen pro Liter zur Finanzierung der Strasse (s. dazu auch Frage 3.1. e).

Zusammenfassung

Grundsätzlich wird die Strategie unterstützt. Eine temporäre Erhöhung des Benzinpreises für FABI wird mehrheitlich begrüsst, teilweise abgelehnt. Kritisch beurteilt wird eine starke Erhöhung der Trassenpreise: Die Nutzer werden künftig bereits für die Finanzierung des Verkehrsbereichs stärker belastet und der Spielraum für eine zusätzliche Belastung von Infrastrukturkosten ist gering. Auch sollen die öV-Benutzer gegenüber dem MIV nicht überproportional belastet werden, damit keine Verlagerung auf die Strasse erfolgt. Als ergänzende Punkte wurde genannt, dass sich die Finanzierungsstrategie im Rahmen der Aufgaben- und Lastenverteilung gemäss NFA bewegen soll und dass die ordentlichen Mittel von Bund und Kantonen für den öffentlichen Verkehr (und die Verkehrsinfrastrukturen) im Umfang der Wirtschaftsentwicklung angepasst werden sollen; als langfristiges Ziel ist eine Verkehrsfinanzierungsstruktur durch Mobility Pricing anzustreben.

ZH, SH, SG, SZ, AG: Grundsätzlich unterstützen wir die 7-Punkte Strategie. Die Punkte 4 und 5 lehnen wir aber in dieser allgemeinen Form ab. Punkt 6 wäre mindestens so zu ergänzen, dass eine temporäre Erhöhung für den öV möglich ist, wie das im Fragetext erläutert ist, und eine definitive zwar nicht vorgesehen werden sollte, aber nicht ausgeschlossen ist. *Ergänzung SG:* Es ist in diesem Zusammenhang auch zu beachten, dass die Finanzierungslücke bei der Strasse später eintritt (noch positives Strassenfondssaldo), während dem die Finanzierungslücke beim FinöV-Fonds durch die forcierten Rückzahlungen der Fondsverschuldung ab 2017 verstärkt wird.

zu Punkt 4

Diesen Hauptpunkt lehnen wir ab, weil er im Zusammenhang mit der Infrastrukturfinanzierung ein klares Ja zu höheren Trassenpreisen oder zu einer Infrastrukturabgabe bedeutet. Grundsätzlich können wir der Aussage aber zustimmen, dass die „Mobilität heute zu billig ist“. Der Nutzer wird aber inskünftig für die Finanzierung des Verkehrsbereichs mit steigenden Preisen belastet werden. *Ergänzung AG:* Der Nutzer wird aber künftig für die Finanzierung des Verkehrsbereichs (attraktivere Fahrplanangebote, erneuertes Rollmaterial, Fahrgastinformationssysteme, neue Billettautomaten etc.) mit substantiell höheren Tarifen belastet werden müssen. Dabei gilt strikte das Verursacherprinzip. Der Spielraum für eine zusätzliche Überwälzung von Infrastrukturkosten ist daher gering.

Begründung SG: Dieser Hauptpunkt bedeutet im Zusammenhang mit der Infrastrukturfinanzierung ein klares Ja zu höheren Trassenpreisen oder zu einer Infrastrukturabgabe. Diese ist nur dort plausibel, wo Streckenabschnitte nachgewiesenermassen die Grenzkosten nicht decken. Eine Erhebung müsste streckenscharf begründet werden und dürfte nicht pauschal zur Deckung der globalen Infrastrukturfinanzierungslücke verwendet werden. Es ist auch zu beachten, dass sich die stark anwachsenden Unterhaltskosten und Folgekosten aus dem FinöV-Bauprogramm auf jene Netzteile konzent-

rieren, in die effektiv stark investiert wurde und wo keine adäquate Refinanzierung durch kostendeckende Trassenpreise stattfindet. Grundsätzlich können wir der Aussage zustimmen, dass die „Mobilität heute zu billig ist“. Das gilt aber nicht für alle Nutzer. Zu beachten sind zum Beispiel die sehr stark variierenden Ertragsätze im Personenverkehr (übernutzte Pauschalfahrausweise) oder aus politischen Gründen gewährte Trassenpreissubventionen für den alpenquerenden Güterverkehr. Der Nutzer wird inskünftig für die Finanzierung des Verkehrsbereiches mit steigenden Preisen belastet werden. Es gibt aber durchaus auch Verkehrssegmente, wo die heutige Tarifpolitik als stark übersteuert gegenüber Wettbewerbern empfunden wird (z.B. gemeinsame Reise mit mehreren Vollzahlern vs. Auto/Reisecar). Hier sind Differenzierungen in den Tarifmassnahmen angezeigt.

zu Punkt 5

Eine gemässigte Erhöhung der Trassenpreise oder eine IS-Bahnabgabe soll nicht kategorisch ausgeschlossen werden, darf aber nicht zu einem Hauptpunkt der Finanzierungsstrategie werden, wie dies zum Bsp. der Bund bei FIBI macht. Ergänzung AG: ... und wäre mit Unterhalt und Erneuerung, aber nicht mit Neu- und Ausbau zu begründen (siehe auch Bemerkung Punkt 4).

Ergänzung AG: zu Punkt 6. Die bisherigen Finanzierungsquellen des FinöV-Fonds sollen (gemäss den Vorschlägen des Bundes für einen BIF) permanent weitergeführt werden. Neue, nur temporäre Erhöhungen zur Finanzierung eines weiteren Programms - wie in der Ecoplan-Studie vorgeschlagen - erachten wir nicht als zielführend, sondern beurteilen den Vorschlag des Bundes für einen zeitlich unbefristeten Fonds mit konstanten Einnahmequellen als sinnvollere und richtige Lösung. Die Erfahrung zeigt klar, dass der Bedarf und die Nachfrage nach Infrastruktur ein permanentes Bedürfnis ist und nicht mit einem Programm abgeschlossen werden kann. Daher ist eine langfristig angelegte Lösung mit regelmässigen, gesicherten Einnahmen richtig. Die Möglichkeit, neue Mineralölsteuerschläge der Schiene zukommen zu lassen, lehnen wir grundsätzlich ab, weil es dem Verursacherprinzip widerspricht. Ergänzung SG: Die erneute Quersubventionierung des öV durch die temporäre Erhöhung des Benzinpreises für Bahn 2030 wird abgelehnt. Sie wird politisch kaum durchsetzbar sein.

Wir würden die Strategie hingegen gerne mit zwei Punkten ergänzen:

1. Finanzierungsstrategie bewegt sich im Rahmen der Aufgaben- und Lastenverteilung gemäss NFA.
Begründung: Eine Änderung der Aufgabenverteilung und eine Lastenverschiebung auf die Kantone kann so kurz nach Einführung der NFA nicht akzeptiert werden.
2. Die ordentlichen Mittel von Bund und Kantone für den öffentlichen Verkehr (und die Verkehrsinfrastrukturen) sollen im Umfang der Wirtschaftsentwicklung angepasst werden. Ergänzung AG: Insbesondere muss die Teuerung bei den Beiträgen berücksichtigt werden.
Begründung: Die Verkehrsinfrastrukturen sind für die wirtschaftliche Zukunft entscheidend und sie müssen mindestens im Umfang der Wirtschaftsentwicklung ausgebaut werden (das wäre für diesen Bereich eine staatsquotenneutrale Entwicklung). Dies gilt umso mehr für den OEV, wenn er seinen Anteil an der Verkehrsleistung erhöhen soll. Selbst das vom BAV geforderte reale Wachstum von 0.5% p.a. (EFD; 0%) ist völlig ungenügend. Dieser Grundsatz muss auch für die Bundesmittel für den Verkehrsbereich (Kantonsquoten) gelten.

Ergänzung SZ: Die vorgesehene temporäre Erhöhung des Benzinpreises für Bahn 2030 wird unsererseits begrüsst. Damit auch in Zukunft ein sicheres und leistungsfähiges Nationalstrassennetz zur Verfügung steht, ist die Beschaffung von zusätzlichen finanziellen Mitteln für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) unumgänglich. Ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik ist weiterhin, eine ausreichende und verlässliche Finanzierung der Verkehrswege sicherzustellen. Bisher dominiert die Finanzierung über die Haushalte von Bund, Kantonen und Gemeinden. Die Erfahrung zeigt aber, dass über die Haushaltfinanzierung weder der notwendige Finanzierungsbedarf gedeckt, noch die erforderliche Verlässlichkeit sicher gestellt werden kann. Investitionen in die Verkehrswege haben nicht nur einen langen Vorlauf, sie erfolgen zudem über mehrere Jahre, bei Grossprojekten zum Teil sogar über Jahrzehnte. Die jährlich mit den Haushaltsgesetzen bereitgestellten Mittel entsprechen jedoch häufig nicht den Erfordernissen einer bedarfsgerechten und verlässlichen Infrastrukturfinanzierung.

VD. La présentation par Mme la conseillère fédérale Leuthard, le 20 janvier 2011, apporte l'approche du Conseil fédéral dans le dossier :

Deux points sont à débattre :

- les besoins annuels effectifs de financement de la route et du rail. Il apparaît d'importantes différences entre les propositions du rapport Ecoplan et celles du Conseil fédéral, en particulier concernant les besoins pour la route.
- Mesures de financement : de manière générale, je soutiens les propositions du rapport Ecoplan (à moduler le cas échéant, selon les besoins effectifs).

Les mesures du Conseil fédéral concernant la route sont beaucoup plus modestes que celles du rapport Ecoplan : les besoins à long terme doivent être précisés (voir ci-dessus)

Je suis opposé à la proposition du Conseil fédéral de faire participer les cantons au FinFer à raison de 300 MCHF. Cette mesure doit être remplacée par la proposition Ecoplan visant à augmenter la taxe sur les carburants de 8 cts (440 MCHF).

Il me paraîtrait souhaitable de renoncer à la taxe de 1cts par voyageur-km (160 MCHF) ou de la limiter uniquement aux lignes de chemins de fer du réseau national et régional. Mais, cette mesure va se cumuler avec l'augmentation du prix des sillons. Les besoins de financement du secteur transport, en particulier les projets d'agglomération et le financement de nouveau matériel roulant va induire aussi de nouveaux coûts (amortissements, intérêts, notamment) qui se répercuteront également sur les usagers.

J'entre en matière sur la proposition du Conseil fédéral de plafonner la déduction fiscale pour les déplacements pendulaires, mais selon les modalités à affiner sur la base d'une étude de détail.

NE, CTSO. Le point 5 de la stratégie précise qu'il convient d'éviter un report modal du rail en direction de la route. Il serait souhaitable de franchir un pas supplémentaire en précisant que le prix du transport public ne doit en aucun cas augmenter davantage que le prix du TIM.

GE. Le canton de Genève partage la stratégie en question. Comme le précise son point 5, les contributions supplémentaires à la charge des usagers ne doivent pas provoquer un report modal du rail vers la route. Dans ce contexte, les augmentations prévues doivent impérativement respecter le principe d'égalité de traitement entre les usagers de la route et du rail. Dès lors l'ensemble des effets directs et indirects occasionnés par les mesures prévues doivent être analysés. Par ailleurs, les mesures de financement doivent être en adéquation avec les besoins effectifs tant à court, moyen que long termes, à la fois pour la route et le rail.

VS. La stratégie en 7 points de la CTP nous paraît être une base suffisante pour initier les réflexions sur le financement futur des infrastructures de la route et du rail et de leur exploitation.

JU. Le point 5 de la stratégie précise qu'il convient d'éviter un report modal du rail en direction de la route. Il serait souhaitable de franchir un pas supplémentaire en précisant que le prix du transport public ne doit en aucun cas augmenter davantage que le prix objectif et perçu des transports individuels motorisés. Il s'agit d'être attentif au prix ressenti par l'utilisateur et non pas seulement au prix «objectif». De ce point de vue les récentes annonces d'augmentation future du prix des transports publics sont très mal ressenties. Nous sommes d'avis que le système actuel avec les abonnements forfaitaires (type abonnement général, abonnements communautaires) doit être maintenu avec des prix accessibles. Nous sommes opposés au discours constants insistant sur «la mobilité est trop bon marché» car au final elle conduit par expérience qu'à renchérir les déplacements par transports publics tant dans la réalité qu'au niveau de la perception de la population.

Nous sommes totalement opposés à une forte hausse du prix du sillon. C'est un danger majeur pour le fonctionnement du réseau suisse des chemins de fer, de ce qui fait sa qualité et son attractivité. C'est aussi de facto un transfert de charges sur les cantons.

BE. Der Kanton Bern unterstützt die Strategie zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen voll und ganz, wie sie in der von der KöV beauftragten Studie von Ecoplan dargestellt ist. Unseres Erachtens sollte jedoch ergänzt werden, dass das langfristige Ziel einer Verkehrsfinanzierungsstruktur durch

<p>Mobility Pricing/Road Pricing anzustreben ist.</p>
<p>BL. Wir unterstützen die Hauptpunkte der Strategie. Insbesondere sind für uns folgende Punkte wichtig:</p> <p>zu Punkt 5: Neben dem Instandsetzungsbedarf alter Strasseninfrastruktur besteht immer noch ein Ausbaubedarf. Zusätzliche Mittel sind demnach notwendig. Zu Punkt 5: Dieser Punkt erscheint uns insbesondere in der Agglomeration zentral. In ländlichen Gebieten stellt sich die Frage, ob eine Konzentration auf weniger Verkehrsträger stattfinden muss (= im Allgemeinen die Strasse), um die knappen Mittel effizienter im städtischen Gebiet einsetzen zu können. Damit wird im ländlichen Raum eine Verlagerung auf die Strasse akzeptiert; diese sollte aber im städtischen Gebiet wieder mehr als kompensiert werden.</p> <p>Die Erhöhung der benutzungsabhängigen Abgaben für die Mobilität ist grundsätzlich zu begrüßen. Die preisliche Steuerung der Mobilität ist jedenfalls effizienter als generelle Steuererhöhungen. Dabei sollten aber die Preiserhöhungen bei den Strassenbenützern auch gezielt wieder dem Strassenbau und -unterhalt zugute kommen. Wie in der Studie dargestellt, steht auch die Finanzierung der Strassen vor grossen Herausforderungen.</p>
<p>BS. Die sieben Hauptpunkte sind aus unserer Sicht plausibel. Über Punkt 7 (Festhalten am Kantonsanteil LSVA) ist zu diskutieren, falls sich die Kantone in grösserem Masse an der Finanzierung von Bahn 2030 beteiligen sollten. Die Aufhebung des Kantonsanteils LSVA wäre eine Kompensation (vgl. Kap. 3.9 im Bericht Ecoplan).</p>
<p>SO. Wir stimmen den 7 Punkten der Verkehrsstrategie zu.</p>
<p>NW. Die Hauptpunkte der Strategie werden unterstützt. Folgende Ergänzung zu Punkt 6: Ein temporärer Mineralölsteuerzuschlag von 8 Rp/l soll für B2030 verwendet werden können. Begründung: B2030 trägt dazu bei, dass die Strassen entlastet werden.</p> <p>Generell wird es begrüsst, dass B2030 als direkter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative als Gesamtpaket konzipiert ist: Ausbau und umfassende Finanzierung der Bahninfrastruktur in einem Bahninfrastrukturfonds BIF (Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau). Demzufolge werden Fondslösungen unterstützt.</p> <p>Wir sind nicht einverstanden mit der Ansicht, dass öV-Benutzer gegenüber dem MIV nicht überproportional belastet werden dürfen. Deshalb ist nur eine temporäre Erhöhung des Benzinpreises angebracht, wobei wir temporär so verstehen, dass bereits jetzt ein verbindlicher Endtermin festgesetzt wird.</p>
<p>LU. Die Hauptpunkte der Strategie werden unterstützt. Folgende Ergänzung zu Punkt 6: Die Bundesvorlage „FABI“ sieht einen neuen, unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) vor. Dieser dauerhafte Ansatz wird einer temporären Lösung vorgezogen, denn der Strasse dürfen nicht dauerhaft Mittel entzogen werden.</p> <p>Generell wird es begrüsst, dass B2030 als direkter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative als Gesamtpaket konzipiert ist: Ausbau und umfassende Finanzierung der Bahninfrastruktur in einem Bahninfrastrukturfonds BIF (Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau). Demzufolge werden Fondslösungen unterstützt. Dieser Fonds darf nicht aus weiteren Mitteln der Kantone gespiesen werden, weil sonst Aufgaben im Zuständigkeitsbereich der Kantone für den Verkehr nicht mehr erfüllt werden könnten. Auch dieser untergeordnete Teil gehört zum Gesamtverkehrssystem, ohne den das nationale Netz keinen Sinn machen würde. Eine weitere Verwässerung der Zuständigkeiten, Aufgaben und Finanzierungsquellen zwischen Bund und Kanton widerspräche den Grundsätzen des neuen Finanzausgleichs und ist abzulehnen.</p>
<p>ZG. Grundsätzlich unterstützen wir die Strategie.</p> <p>Uneingeschränkt einverstanden sind wir mit den Punkten 1 (Gesamtverkehrslösung), 2 (Anerkennung des Handlungsbedarfs), 6 (Weiterführung der bisherigen FinöV-Finanzierung) und 7 (Belassen der</p>

LSVA-Kantonsanteile].

Beschränkt einverstanden sind wir mit dem Vorschlag 3 (Fondslösungen). Ein einziger grosser Fonds für Bahninfrastruktur ist intransparent und schwierig steuerbar. Insbesondere wenn Kantone mitfinanzieren sollten, müssten griffige Planungsinstrumente für den Fonds entwickelt werden welche Transparenz schaffen und Planungssicherheit über die Bahninfrastruktur bringen.

Gewisse Bedenken hegen wir auch beim Vorschlag 5 (Verlagerung vermeiden). Eine gemässigte Erhöhung der Trassenpreise oder eine IS-Bahnabgabe soll nicht kategorisch ausgeschlossen werden, darf aber nicht zu einem Hauptpunkt der Finanzierungsstrategie werden, wie dies zum Bsp. der Bund bei FABI macht. Der Umstand, dass die Bundesvorlage FABI die Bahnfahrer gegenüber den Automobilisten wesentlich stärker belastet, da im MIV wesentlich tiefere Preisanstiege vorgeschlagen werden, soll entschärft werden.

Abgelehnt wird der Vorschlag 4 (Verursachergerechte Finanzierung) für die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Diesen Hauptpunkt lehnen wir ab, weil er im Zusammenhang mit der Infrastrukturfinanzierung ein klares Ja zu höheren Trassenpreisen oder zu einer Infrastrukturabgabe bedeutet und zu einer Verlagerung vom öV zum MIV führt. Grundsätzlich können wir der Aussage aber zustimmen, dass die „Mobilität heute zu billig ist“. Der Bahnbenutzer wird inskünftig für die Finanzierung des Verkehrsbereiches ohnehin mit stark steigenden Preisen belastet werden. Die aktuell vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzierungsvorschläge (FABI) sehen bereits im Jahr 2013 höhere Trassenpreise vor, welche über die Bahntarife abgewälzt werden sollen. Eine weitere Erhöhung der Trassenpreise wird zudem für das Jahr 2017 vorgeschlagen. Allein daraus werden gemäss der Bundesvorlage FABI allgemeine Tarifierhöhungen für die öV-Kundinnen und Kunden von 10 bis 12 % entstehen. Zusammen mit der Finanzierung der gleichzeitig wesentlich höheren Betriebskosten sind für die Bahnfahrenden künftige Tarifierhöhungen von 20% absehbar. Umgekehrt soll für Autofahrerinnen und Autofahrer die Autobahnvignette in einem ersten Schritt von Fr. 40.- auf Fr. 100.- angehoben werden. Eine solche Massnahme wird die jährlich anfallenden Gesamtkosten des Autofahrens nur marginal erhöhen. In einem zweiten schritt soll der Benzinzoll um 7 bis 10 Rp./Liter ansteigen. Dies entspricht einer Preiserhöhung von ca. 0.6 bis 0.9% der Fahrkosten (Annahme: durchschnittlicher Verbrauch 6 Liter / 100km und durchschnittlich Gesamtkosten von 70 Rp./km). Eine solche Preisentwicklung widerspricht diametral der bisherigen Verkehrspolitik. Es sollen auch beim MIV finanzielle Anreize geschaffen werden, die eine ähnliche mobilitätshemmende Wirkung erzielen können wie im öV.

Wir würden die Strategie hingegen gerne mit zwei Punkten ergänzen:

1. Finanzierungsstrategie bewegt sich im Rahmen der Aufgaben- und Lastenverteilung gemäss NFA.
Begründung: Eine Änderung der Aufgabenverteilung und eine Lastenverschiebung auf die Kantone kann so kurz nach Einführung der NFA nicht akzeptiert werden.
2. Die ordentlichen Mittel von Bund und Kantone für den öffentlichen Verkehr (und die Verkehrsinfrastrukturen) sollen im Umfang der Wirtschaftsentwicklung angepasst werden.
Begründung: Die Verkehrsinfrastrukturen sind für die wirtschaftliche Zukunft entscheidend und sie müssen mindestens im Umfang der Wirtschaftsentwicklung ausgebaut werden (das wäre für diesen Bereich eine staatsquotenneutrale Entwicklung). Dies gilt umso mehr für den OEV, wenn er seinen Anteil an der Verkehrsleistung erhöhen soll. Selbst das vom BAV geforderte reale Wachstum von 0.5% p.a. (EFD; 0%) ist völlig ungenügend. Dieser Grundsatz muss auch für die Bundesmittel für den Verkehrsbereich (Kantonsquoten) gelten.

UR. Die Hauptpunkte der Strategie werden unterstützt.

Ergänzung zu Punkt 6: Ein temporärer Mineralölsteuerzuschlag von 8 Rp/l soll für B2030 verwendet werden können. Begründung: B2030 trägt dazu bei, dass die Strassen entlastet werden.

Generell wird es begrüsst, dass B2030 als direkter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative als Gesamtpaket konzipiert ist: Ausbau und umfassende Finanzierung der Bahninfrastruktur in einem Bahninfrastrukturfonds BIF (Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau). Demzufolge werden Fondslösungen unterstützt.

GR: Der Formulierung der sieben Hauptpunkte der Strategie können wir zustimmen.

Der Kantonsanteil an der LSVA darf nicht angetastet werden, da bereits heute die Strassenrechnung GR auf erhebliche Mittel aus allgemeinen Steuermitteln angewiesen ist (65 Mio.Fr./Jahr).

Eine zusätzliche (temporäre) Erhöhung des Benzinpreises zugunsten der Bahn 2030 ist hingegen grundsätzlich abzulehnen. Es werden bereits heute namhafte finanzielle Mittel aus Belastungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zur Finanzierung der Bahn eingesetzt.

TI. Soutient à la stratégie en 7 points des Conférences BPUK/KöV

OW. Grundsätzlich müssen die Mobilitätsangebote auf dem Schweizer Strassen- und Schienennetz auch in Zukunft die Bedürfnisse der Wirtschaft und Bevölkerung erfüllen können. Dabei wird die Mobilität vor allem durch die Anforderungen der Wirtschaft, die räumliche Verteilung der Wohn-, Arbeits-, Geschäfts- und Freizeitorte und die Preise für die Mobilitätsangebote beeinflusst. Während die räumliche Verteilung der Orte durch die Raumplanung bestimmt werden kann, können die Preise der Mobilität durch entsprechende staatliche Vorgaben und Steuern wesentlich beeinflusst werden. Die Verursacher der verschiedenen Verkehrsströme sind deshalb mit staatlichen Finanzmassnahmen massgeblich an deren Kosten zu beteiligen. In diesem Sinne unterstützen wir die 7 Punkte.

AI. Es wird Wert gelegt auf die Feststellung, dass Benzinzollerhöhungen nicht mehr zu Gunsten der Schiene gemacht werden sollten. Aufgrund der Mittelknappheit auch im Strassenbereich ist eine solche Verwendung (und sei sie auch temporärer Natur) nicht angezeigt.

AR. Wir unterstützen die Hauptpunkte der Strategie vollumfänglich.

Wir lehnen jedoch unter den mittelfristigen Massnahmen die Erhöhung des Mineralölzuschlags um 8 Rp./l zu Gunsten der Bahn 2030 ab. Obwohl nicht Thema der Studie, soll die zweite und dritte Erhöhung durch Einsparungen über Hinterfragen der Ausbaustandards bei Schiene und Strasse gelöst werden.

Wir begrüssen die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds für Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes.

TG. Die sieben Hauptpunkte der Strategie werden grundsätzlich unterstützt.

Die temporäre Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages zur weiteren Quersubventionierung des öffentlichen Verkehrs Bahn 2030 ist aber grundsätzlich stossend. Die eigentlich zeitlich befristete Massnahme ist, wenn überhaupt klar zu terminieren.

B. Schiene

2. Haben Sie Bemerkungen bezüglich der von in der Studie identifizierten Mehrkosten der Schieneninfrastruktur?

Siehe Ecoplan-Studie Ziffer 2.1 c, Abb. 2-3: Wichtigste Ausbauvorhaben bei der Verkehrsinfrastruktur 2010-2030 und Ziffer 2.3 a, Abb. 2-5: Mehrkosten Schiene 2010-2030.

Zusammenfassung

Die Mehrkosten für die Schieneninfrastruktur sind nachvollziehbar und werden **anerkannt**.

ZH, SH, SG, SZ, AG: Im Vergleich mit FIBI (Abbildung 11) ergibt sich beim Verlauf der Finanzierungslücke ein ähnliches Bild. Der Bund weist aber v.a. in den Jahren bis 2015 und ab 2030 eine deutlich

geringere Finanzierungslücke auf (aktuelle Lücke Substanzerhalt). Aus unserer Sicht sollten die Werte abgeglichen werden, so dass alle von den gleichen Werten sprechen als Grundlage für die Finanzierungsvorschläge. *Variante AG: Die in der Ecoplan-Studie geschätzte Finanzierungslücke entspricht nicht der vom Bund gezeigten Entwicklung. Als Grundlage für die Finanzierungsvorschläge müssen die Werte abgeglichen werden, damit eine akzeptierte gemeinsame Basis für die Beurteilung der Vorschläge vorhanden ist.* In Bezug auf das Finanzierungskonzept wäre vor allem Klarheit zu schaffen, wie gross die aktuelle Finanzierungslücke beim Substanzerhalt der SBB und der KTU ist (auf Basis der Leistungsvereinbarungen 11/12).

VD. Voir ci-dessus. Il convient de mettre en cohérence l'approche du rapport Ecoplan et celle du Conseil fédéral.

VS. Pas de remarque particulière.

NE, JU, CTSO. RAS

GE. Comme l'approche du Conseil fédéral est désormais connue (conférence de presse de Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard du 20 janvier 2011), il convient désormais de mettre en parallèle les résultats de l'expertise Ecoplan avec les analyses du DETEC, tant quant à l'évaluation des besoins engendrant des coûts supplémentaires qu'en matière de solutions de financement, à court, moyen et long termes. A ce titre, l'inventaire des coûts supplémentaires du rapport Ecoplan paraît plus complet et réaliste que celui du Conseil fédéral, notamment en matière d'investissements routiers. De même la définition même des besoins à moyen et long termes doit être clarifiées, partant que cela aura un impact sur la temporalité de l'introduction des mesures de financement prévues. Il en va de même dans le cadre de la priorisation des projets d'infrastructures tant routiers que ferroviaires et leur fonctionnalité effective. Ainsi au niveau genevois, intégrer dans la planification (NEB+ notamment) des projets comme la traversée lacustre à Genève, permettrait d'agir en tant qu'alternative à l'élimination des goulets d'étranglement par l'augmentation de la capacité par l'adjonction de voies supplémentaires. De même, dans le cadre de Rail 2030, la non-réalisation prioritaire de l'extension de la gare de Cornavin (et du noeud de Chatelaine), dont la saturation est prévue à l'horizon 2016 déjà, engendrerait rapidement un blocage de toute la mobilité sur l'Arc Lémanique (y compris sur le réseau routier) et aurait en outre des conséquences économiques dépassant largement le cadre cantonal. L'augmentation du prix de la mobilité pour les usagers doit en effet s'accompagner de façon tangible, conséquente et rapide d'une améliorations des conditions (infrastructures) de ladite mobilité et non de sa péjoration.

BE. Unseres Erachtens sind die identifizierten Mehrkosten für die Schieneninfrastruktur nachvollziehbar. Sie stützen sich auf die Studien der SBB und des BAV über den Mittelbedarf des Netzunterhalts und auf die in den Programmen Bahn 2000, ZEB und Bahn 2030 (alte Vorlage) genannten Ausbauprojekte. Damit soll die prognostizierte Mobilitätsnachfrage aufgefangen werden sowie Verbesserungen des Schienennetzes zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs vorangetrieben werden. Allerdings gehen die Prognosen nach wie vor von einem status quo oder nur einer leichten Verschiebung der Marktanteile der einzelnen Verkehrsträger aus. Die politisch gewünschte Verlagerung auch des Personenverkehrs hin zum öffentlichen Verkehr ist nach wie vor noch nicht abgebildet.

Mit der mittlerweile neu ausgearbeiteten Vorlage zur Entwicklung des Bahnnetzes (Bahn 2030 in Tranchen) geht der Bund von einer rollenden Planung des Ausbaus aus. Der Kanton Bern erachtet es als wichtig, dass diese Planungen von den Kantonen eng begleitet werden können und dass die jeweils aktuellen Ergebnisse in die Mittelerhebungs- und Mittelverwendungsseite der Studie eingestellt werden, um die Finanzierungsvorschläge jeweils anpassen zu können.

BL. Die Kosten für den Ausbau der Schiene sind zweifelsfrei sehr hoch. Diese Investitionen sollten vor allem konkrete Angebotsverbesserungen ermöglichen. Zunächst sollten also konkrete Angebotsplanungen erfolgen und damit der Nutzen ausgewiesen werden, bevor bereits mit sehr hohen Zahlen operiert wird.

<p>BS. Für ZEB dürften die Kosten zu hoch veranschlagt sein: der Bund genehmigte CHF 5,4 Mrd.; für den ersten Umsetzungsschritt sind CHF 2,7 Mrd. vorgesehen. Zu Abb. 2-5 ist nirgends erläutert, weshalb die Mehrkosten für Bahn 2030 bereits ab 2016 anfallen (und nur bis 2027 dauern), diejenigen für den Substanzerhalt ZEB dagegen erst ab 2023.</p>
<p>SO. In der Studie sind die Mehrkosten der Schieneninfrastruktur aus unserer Sicht korrekt dargestellt.</p>
<p>LU, NW. Der erhebliche Mehrbedarf und der Handlungsbedarf bei der Schieneninfrastruktur werden anerkannt.</p>
<p>ZG. Die beiden Studien von Bund und Ecoplan sollten in Bezug auf den Mittelbedarf und die Wirkung der einzelnen Massnahmen abgeglichen werden, damit in späteren Diskussionen wenigstens in diesem Punkt keine Differenzen entstehen.</p>
<p>UR. Der erhebliche Mehr- und der Handlungsbedarf bei den Schieneninfrastrukturen sind gegeben.</p>
<p>GR: Der Nachholbedarf bei der Substanzerhaltung und bedarfsgerechten Erweiterung insbesondere der Privatbahn-Infrastrukturen wie RhB und MGB ist ausgewiesen.</p>
<p>TI. A long terme la réalisation d'un programme efficace pour la modernisation du réseau ferroviaire national (y compris les lignes d'accès aux tunnels de base du S.Gothard et du Monte Ceneri) nécessite des moyens très importants (selon Documentation DETEC pour la consultation des cantons concernant le programme stratégique de développement des infrastructures ferroviaires, avril 2011, de l'ordre d'une grandeur de 45 mia Fr).</p>
<p>AI. Eine Abgleichung der unterschiedlichen Werte ist für das weitere Vorgehen unabdingbar und sofort an die Hand zu nehmen. Es braucht eine „saubere“ Grundlage für die Finanzierungsvorschläge.</p>
<p>AR. Aus unserer Sicht sollten die Werte abgeglichen werden, so dass alle von den gleichen Werten sprechen als Grundlage für die Finanzierungsvorschläge. In Bezug auf das Finanzierungskonzept wäre vor allem Klarheit zu schaffen, wie gross die aktuelle Finanzierungslücke beim Substanzerhalt der SBB und der KTU ist (auf Basis der Leistungsvereinbarungen 11/12).</p>
<p>TG. Die Mehrkosten für die Schieneninfrastruktur sind nachvollziehbar. Ein Abgleich der differierenden Zahlen ist vor der Einleitung weiterer Verfahrensschritte aber zwingend.</p>

3.1. Um die Mehrkosten in der Schieneninfrastruktur in den nächsten 20 Jahren zu finanzieren, schlägt die Ecoplan-Studie in kurzfristiger (a, b) und mittelfristiger (c, d, e) Hinsicht vor:

a) Erhöhung des Trassenpreises um 40% (Einnahmen von 320 Mio. Franken)⁴

b) erste Erhöhung der allgemeinen Budgetmittel von Bund und Kantonen zugunsten der Leistungsvereinbarung SBB/Privatbahnen (Einnahmen von 320 Mio. Franken).

⁴ Es ist an die Konsequenz für die Kantone bzw. den RPV zu erinnern: Eine Trassenpreiserhöhung von 320 Mio. Franken belastet den RPV in der Grössenordnung von 80 Mio. Franken oder auch mehr (grobe Schätzung; je nach dem wie stark der RPV belastet wird). Für die Benutzer bedeutet dies eine Preiserhöhung von ca. 6 %.

c) zweite Erhöhung der allgemeinen Budgetmittel von Bund und Kantonen zugunsten der Leistungsvereinbarung SBB/Privatbahnen (Einnahmen von 130 Mio. Franken).

d) temporäre öV-Infrastrukturabgabe von 1 Rp./pkm (Einnahmen von 130 Mio. Franken)⁵

e) temporäre Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 8 Rp./l (Einnahmen von 440 Mio. Franken)

Sind Sie mit der Gesamtheit dieser Massnahmen einverstanden und haben Sie Bemerkungen?

Im Falle der Ablehnung der einen oder anderen Massnahme siehe nächste Frage.

Siehe Ecoplan-Studie Ziffer 4.3, Abb. 4-5: Überblick über den vorgeschlagenen Lösungsansatz im Zeitverlauf.

Zusammenfassung

Die vorgeschlagenen Massnahmen sind nachvollziehbar, in dieser Art wird das Konzept aber teilweise abgelehnt, weil es eine stärkere Einbindung der Kantone in die Infrastrukturfinanzierung vorsieht. Dies bedeutet eine **Lastenverschiebung**: Die Finanzierung der Bahninfrastruktur der SBB war und ist eine reine Bundesaufgabe. Problematisch ist die Nutzerfinanzierung (Trassenpreise und öV-Infrastrukturabgabe von 1 Rp./pkm) wegen der Gefahr der Verlagerung auf die Strasse und den eingeschränkten Spielraum für Tarifierhöhungen für die Finanzierung des Verkehrsbereichs.

ZH, SH, SZ, ZG: Wir lehnen dieses Konzept ab, weil es, ohne dies zu konkretisieren, eine stärkere Einbindung der Kantone in die Infrastrukturfinanzierung vorsieht. Dies bedeutet eine Lastenverschiebung bei der Infrastrukturfinanzierung.

Das verstärkte Heranziehen der öV-Nutzer zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur (über Erhöhung der Trassenpreise und öV-Infrastrukturabgabe) ist aus unserer Sicht sehr problematisch, da damit der Handlungsspielraum bei Tarifierhöhungen für die Finanzierung des Verkehrsbereichs eingeschränkt wird. Zudem darf das politische Ziel der Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit des öV gegenüber dem MIV nicht untergraben werden.

Ein gegenüber heute verstärktes Heranziehen der MIV-Nutzer zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur (über die temporäre Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags) darf nur dann und nur in dem Mass erfolgen, als es einer verursachergerechten Anlastung der (internen und externen) Kosten entspricht. Dies gilt analog auch für den ÖV-Nutzer. Eine plausible Abschätzung der „wahren“ Kosten muss die wesentliche Grundlage für die Nutzerpreise im ÖV und MIV sein.

SG, TG: Die vorgeschlagenen Massnahmen werden mit einer Ausnahme (Massnahme e) unterstützt.

Die temporäre Erhöhung der Mineralölsteuer zugunsten der Schieneninfrastruktur wird als erneute Querfinanzierung abgelehnt. Bereits heute werden 30% der MIV-Einnahmen zugunsten des öV verwendet. Aufgrund der Tatsache, dass die Finanzierung der künftigen Strasseninfrastrukturausbauten noch keineswegs gesichert ist, dürfen keine weiteren zweckgebundenen Mittel mehr entzogen und anderweitig verwendet werden.

AG. Wir nehmen zu diesem Vorschlägen wie folgt Stellung:

Zu a) im Grundsatz einverstanden

Zu b) Ablehnung. Die Kantone gelten die Leistungen direkt ab.

Zu c) Ablehnung. Siehe b)

Zu d) im Grundsatz einverstanden

Zu e) Ablehnung. Das Verursacherprinzip ist einzuhalten.

Ergänzende Bemerkungen:

⁵ Ein Infrastruktur-Zuschlag von 1 Rappen pro Personenkilometer (fixer Zuschlag auf Tickets und Abos) hätte eine Tarifierhöhung von 6 % zur Folge.

- stärkere Einbindung der Kantone in die Infrastrukturfinanzierung, ohne dies zu konkretisieren. Dies bedeutet eine Lastenverschiebung bei der Infrastrukturfinanzierung vom Bund auf die Kantone, was wir ablehnen. Die Kantone zahlen Trassepreise und gelten damit ihre Bedürfnisse ab.
- temporäre Erhöhungen für eine Programmfinanzierung. Wir favorisieren die Schaffung eines langfristig gesicherten Fonds mit zweckgebundenen Einnahmen in genügender Höhe (siehe Antwort zu Frage 1, Punkt 6).
- Wir halten den Grundsatz, dass die Trassengebühren die durchschnittlichen variablen Kosten decken müssen (inkl. allfälliger Lenkungswirkung) als guten Ansatz, der aufgrund der Finanzierungssystematik des öffentlichen Verkehrs richtig ist. Der Ansatz gibt auch eine gewisse Finanzierungssicherheit für den Verkehrsbereich, da sich die Preisbildung grundsätzlich an objektiven Kriterien orientiert und damit transparent ist.

VD. Voir réponse à la question 1

NE, JU, CTSO. Le dispositif proposé peut faire l'objet d'une approbation sous réserve. *(Alternative JU: Nous sommes opposés à une forte augmentation du prix du sillon. Cela dénature l'intérêt du système suisse des transports fondé sur le cadencement et une offre fréquente, seule solution pour provoquer un transfert réelle de la route vers le rail.)*

Le rapport Ecoplan n'expose pas de manière suffisamment transparente les incidences globales des mesures proposées sur les usagers et sur les cantons. Avec les mesures préconisées dans le rapport Ecoplan, la mobilité augmenterait de 12% pour les transports publics et de 8% pour le TIM. Mais ces 8% ne concernent que les coûts variables qui eux-mêmes représentent 50% des coûts du TIM. Sur le coût total de ces derniers, l'augmentation est donc de 4% et non de 8%. Par ailleurs, les 12% d'augmentation des transports publics concernent uniquement les infrastructures. Les augmentations annuelles de 3 à 5% annoncées par les CFF s'ajouteraient à ces 12%. Si cette interprétation s'avère correcte, on voit bien qu'on s'achemine vers un renchérissement des TP nettement plus fort que pour le TIM.

GE. Globalement, le canton de Genève est favorable aux solutions avancées, partant du principe qu'il ne lui semble pas acceptable que les cantons participent à hauteur de 300 MCHF / an au nouveau Fonds d'Infrastructure Ferroviaires (FinFer), tel que le préconise le Conseil fédéral. C'est notamment pour cette dernière raison que la proposition d'augmenter la surtaxe sur les carburants fait sens. En revanche, la redevance de 1ct/km paraît plus problématique, car elle se cumule à d'autres augmentations importantes prévues au niveau des usagers des transports publics et s'appliquerait à tous les modes de transports publics (risque de report modal). De façon générale, avant de se prononcer plus avant, il convient d'analyser plus précisément et de façon totalement transparente, les incidences globales et systémiques de ces mesures (y compris leurs effets induits indirects) tant sur les cantons (coûts reportés, notamment TRV) que sur les usagers (augmentation tarifaire et impact sur la mobilité et la demande). Il faut en effet relever ici que le développement intensif des transports publics au sein des agglomérations ainsi que notamment l'acquisition de matériel roulant supplémentaire, engendrant également d'importants surcoûts dont il n'est pas tenu compte ici, risque également de se répercuter en sus sur les usagers (cf annonce récente des CFF souhaitant augmenter annuellement le prix des titres de transport).

VS. Sur le principe, nous partageons l'analyse proposée par la CTP, par contre, nous partons de l'idée que les tâches actuellement dévolues à la Confédération doivent rester de son ressort. Ainsi, en matière de transport public régional, la part des cantons doit être significativement plus faible que celle de la Confédération.

Ainsi pour les points B et C (augmentation de la contribution de la Confédération et des cantons), ces deux mesures ne doivent en aucun cas être l'occasion de voir une fois de plus des transferts de charges existantes et/ou nouvelles de la Confédération vers les cantons !!!

BE. Für den Kanton Bern sind die vorgeschlagenen Massnahmen – im Wissen, dass sie auch eine

grosse Belastung der Kantonsbudgets bedeuten - nachvollziehbar mit folgenden Bemerkungen.

- a) Die Erhöhung des Trassenpreises belastet auch den vom Bund und den Kantonen bestellten Regionalverkehr und löst einen erhöhten Abgeltungsbedarf aus. Da Bund und Kantone den Regionalverkehr gemeinsam bestellen, sind auch beim Bund die entsprechenden Budgets anzupassen. Ansonsten stellt die Erhöhung der Trassenpreise eine reine Lastenverschiebung hin zu den Kantonen dar.
- b) Diese Massnahme ist noch entwickelt worden unter der Voraussetzung, dass es zweierlei Kredite gibt, einerseits die LV SBB und andererseits die Rahmenkredite respektive die Leistungsvereinbarungen für die KTUs. Unter dieser Voraussetzung war klar, dass die kantonale Mittel in die jeweiligen kantonalen Infrastrukturen fliessen. Mit dem neu angedachten BIF ist das nicht mehr deutlich. Siehe dazu die Antwort zu Frage 4.
- c) Dito
- d) Grundsätzlich steht der Kanton Bern einer (Teil-)finanzierung durch das Nutzerentgelt offen gegenüber. Unabdingbar ist dabei aber, dass der öffentliche Verkehr auch preislich so attraktiv bleibt, dass eine weitere Verlagerung vom MIV her funktioniert. Das heisst, eine Erhöhung der Mobilitätspreise im öV sollte nur massvoll und stets koordiniert mit der Erhöhung der Kosten des MIVs erfolgen. Folgerichtig ist daher die Massnahme e).

BL. Die meisten der vorgeschlagenen Massnahmen finden unsere Zustimmung, namentlich die Kopplung von Tariferhöhungen mit höheren Trassengebühren. So kann sichergestellt werden, dass die Mehreinnahmen auch wirklich der unterfinanzierten Bahninfrastruktur zugute kommen und nicht im allgemeinen öV-System versickern. **Hingegen ist ein weiterer Ausbau der kantonalen Mitfinanzierung des öV abzulehnen.** Bereits heute bezahlt der Kanton Basel-Landschaft über 70% der ungedeckten Kosten des Betriebs und der Privatbahninfrastruktur. Eine weitere Erhöhung ist inakzeptabel.

BS. Die vorgeschlagenen Massnahmen bilden einen geeigneten Diskussionsansatz. Wie im Bericht aufgeführt, bestehen aber noch einige Unsicherheiten, speziell was die Grössenordnungen und damit auch die unmittelbaren Auswirkungen betrifft. Wir teilen die Einschätzung gemäss Schreiben KÖV vom 19.1.2011 und gemäss Fussnoten unten.

SO. Wir sind einverstanden mit der Erhöhung der Trassenpreise, der öV-Infrastrukturabgabe und der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Dabei ist Wert darauf zu legen, dass die zusätzlichen Einnahmen im öV via Trassenpreis auch in die Finanzierung der Infrastruktur fliessen und nicht anderen Zwecken zukommen.

LU, NW. Grundsatz: Verstärkt verursachergerecht finanzieren; „Mobilität ist heute zu billig“. Wichtig: Die Belastung der öV-Benutzer darf nicht dazu führen, dass eine Verlagerung auf die Strasse stattfindet. *(Ergänzung LU: Die Preiserhöhungen im Schienenverkehr dürfen nicht höher ausfallen als jene auf der Strasse, was im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen und dem Gesamtverkehrsbezug stände.)* Von den Mobilitätsverteuerungen bei Strasse und öV kann ein – beschränkter – dämpfender Effekt auf die Verkehrsnachfrage erwartet werden.

Im Besonderen sind die beiden nachfolgenden Massnahmen wie folgt zu behandeln:

- a) Die Mittel aus der Erhöhung der Trassenpreise soll ausschliesslich zum Substanzerhalt sowie Betrieb und Unterhalt – und nicht für B2030 – gebraucht werden. Geschätzter Beitrag: 320 Mio. CHF.
- b) Die öV-Infrastrukturabgabe von 1 Rp/Pkm soll nur temporär erfolgen. *(Abweichung LU: mit der neuen Bundesvorlage FABI ist die unbefristete Lösung eines BIF einer temporären Lösung vorzuziehen.)*
- c) Geschätzter Beitrag: 160 Mio. CHF.

Einverständnis mit der Gesamtheit der vorgeschlagenen Massnahmen. Generell ist der Bund in der Pflicht, B2030 zu finanzieren. Die Kantone sind jedoch bereit, erhebliche Mittel beizutragen, sofern

ihre Interessen vollumfänglich gewahrt sind (Nutzen für RPV). Einzelne Kantone (z.B. ZG und LU) haben diesen Absichten bereits Taten folgen lassen. Siehe dazu auch Antwort zu Frage 4.

Ergänzung NW: Die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds trägt dazu bei, dass der Finanzierungs-Wirrwarr noch verstärkt wird. Fehlende Transparenz und Steuerbarkeit bleiben weiterhin bestehen.

UR. Einverständnis mit der Gesamtheit der vorgeschlagenen Massnahmen. Generell ist der Bund in der Pflicht, B2030 zu finanzieren.

Die ö.V.-Infrastrukturabgabe von 1 Rp/Pkm soll mit geschätztem Beitrag von 160 Mio. CHF. muss den Kundinnen und Kunden transparent kommuniziert werden.

Grundsatz: Verstärkt verursachergerecht finanzieren; „Mobilität ist heute zu billig“. Wichtig: Die Belastung der öV-Benutzer darf nicht dazu führen, dass eine Verlagerung auf die Strasse stattfindet. Die Preiserhöhungen im Schienenverkehr dürfen nicht höher ausfallen als jene auf der Strasse, was im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen und dem Gesamtverkehrsbezug stände. Von den Mobilitätsverteuerungen bei Strasse und öV kann ein – beschränkter – dämpfender Effekt auf die Verkehrsnachfrage erwartet werden.

GR. Eine Lastenverschiebung zu Ungunsten der Kantone ist abzulehnen. Die Nutzerfinanzierung ist aufgrund der Gefahr der Verlagerung auf die Strasse und den eingeschränkten Spielraum für Tarifierhöhungen für die Finanzierung des Verkehrsbereichs problematisch.

TI. La hausse des tarifs pour l'utilisation des transports publics doit être coordonnée avec l'évolution des prix pour l'utilisation du réseaux routier ; il faut éviter un transfert du rail à la route.

Une différenciation des prix en fonction de la demande mérite d'être évaluée pour essayer de contenir les pointes de trafic, très coûteuses en terme d'investissement et de gestion.

Le réseaux d'importance national doit être financé par la Confédération.

AI. Wir lehnen das Konzept ab, weil wir mit der stärkeren Einbindung der Kantone in die Infrastrukturfinanzierung und der damit verbundenen Lastenverschieben nicht einverstanden sind.

3.2. Im Anhang der Ecoplan-Studie sind andere Lösungsansätze zur Finanzierung vorgestellt.

Welche dieser Lösungsansätze zieht Ihr Kanton als Alternative / als Ergänzung in Betracht?

Siehe Ecoplan-Studie Ziffer 5, Anhang A: Fact Sheets (S. 67 – 78).

Zusammenfassung

Aus Sicht vieler sind **keine Alternativen** erforderlich. Als Alternativen werden mehrmals genannt: **Reduktion des Fahrkostenabzugs** bei der direkten Bundessteuer und der Staatsteuer, **Mehrwertsteuerpromille, Hinauszögerung Rückzahlung der FinöV-Gelder**; erwähnt wurde auch eine zweckgebundene Energieabgabe und die Erhöhung der LSVA zugunsten des Bahninfrastrukturfonds. Eine Fondslösung wird als sinnvoll beurteilt: Der Bund hat mit seinem Vorschlag für die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) den richtigen Weg gewählt.

ZH, SH, SZ: siehe Ziff. 4 (keine zusätzlichen Alternativen erforderlich). Verweis ZH: Ziff. 6.2.

AG. Wir erachten die in der Ecoplan-Studie als langfristig vorgesehene Strategie einer Fondslösung als sinnvoll. Der Bund hat mit seinem Vorschlag für die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) diesbezüglich den richtigen Weg gewählt. Der Vorteil eines Fonds für Betrieb, Unterhalt und Ausbau ist die Finanzierung und Steuerung aus einer Hand mit einer nachhaltigen Perspektive, d.h. auch einer langfristigen Betrachtung der finanziellen Auswirkung von neuen Infrastrukturvorhaben. Zudem gelten dann für alle Vorhaben die gleichen Finanzierungsregeln. Damit gibt aus Sicht eines Kantons keinen Anreiz mehr, ein bestimmtes Finanzierungsgefäss zu bevorzugen und die komplizierte, nicht zweckmässige Mischfinanzierung eines Projektes aus verschiedenen Töpfen fällt weg. Allerdings können wir nicht allen Bundes-Vorschlägen für die Alimentierung dieses Fonds zustimmen.

Unterstützenswürdig ist die Weiterführung der bisherigen FinöV-Einlagen und der Speisung mit allgemeinen Bundesmitteln. Als neue Finanzierungsquellen erachten wir die Streichung des Fahrkostenabzugs als sehr kritische Massnahme. Wir bezweifeln, ob die erwartete Wirkung erzielt werden kann, denn sie bringt nur eine Reduktion der steuerlichen Belastung, die kaum abgeschöpft werden kann. Diese Massnahme entspricht indirekt dem Pendlerzuschlag auf den öV Tickets, dem wir ebenso kritisch gegenüber stehen. Langfristig ist wie in der Ecoplanstudie erwähnt ein Übergang zu Mobility Pricing im öV und MIV sinnvoll und entspricht auch den raumplanerischen Zielen des Bundes.

SG. Die einzige vertretbare und zukunftsgerichtete alternative Finanzierung muss über das Mobility-Pricing gesucht werden. Dieses wäre verursachergerecht und entspräche den verschiedenen Interessenlagen. Zudem wäre damit diese auch betriebswirtschaftlich begründet, transparent und nachvollziehbar.

Eine andere Variante wäre die, dass die speziell profitierenden Kantone sogenannte Kantonsbeiträge zahlen müssten (analog der früheren Nationalstrassenregelung).

VD. Réduction de la déduction fiscale pour frais de déplacement des pendulaires.

NE, JU, CTSO. Malgré leur mauvaise réputation, deux mesures devraient impérativement rester dans le débat à ce stade (l'une est d'ailleurs également proposée par le DETEC) :

a) utilisation d'un ou deux pour mil de TVA, soit une partie des quatre pour mil affectés jusqu'en 2017 pour assainir l'Al et

b) la réduction de la déduction des frais de déplacement (proposée par le DETEC), est à envisager. A défaut de supprimer cette déduction – qui actuellement encourage l'utilisation de la voiture –, elle pourrait être réaménagée de manière à ne pas contredire la politique d'encouragement à utiliser les transports publics. *(Ergänzung JU : D'autre part, cette mesure n'est politiquement soutenable que si*

l'ensemble des régions du pays bénéficient réellement des investissements ferroviaires. Les annonces faites ces dernières semaines ne vont pas malheureusement dans ce sens et nous laissent très sceptiques sur les chances d'une telle proposition.)

GE. La réduction de la déduction fiscale concernant les frais de déplacement non retenue par le rapport Ecoplan, mais par le Conseil fédéral qui retient l'idée d'un plafonnement pour les déplacements pendulaires, se doit d'être considérée et étudiée de façon plus précise. S'il ne s'agit pas de pénaliser ici les pendulaires impératifs, cette mesure pourrait éventuellement avoir un impact dans la perspective d'une réduction progressive de la croissance de la mobilité liée notamment au développement et à l'amélioration des infrastructures de transport (en combinaison avec d'autres mesures d'aménagement du territoire et de rééquilibrage des bassins de vie et d'emplois). Le système de concession avec un PPP devrait éventuellement être envisagé également comme alternative de solution de financement pour des projets ferroviaires de portée nationale.

VS. Délai insuffisant pour se prononcer.

BE. Der Grossteil der Infrastrukturausbauten wird nach wie vor steuerfinanziert bleiben müssen, da der Belastung der Nutzerinnen und Nutzer auch schon aus volkswirtschaftlichen Gründen Grenzen gesetzt sind. Optionen können durchaus auch das Mehrwertsteuer-Promille und die Reduktion des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer und der Staatsteuer sein. Vorzuziehen sind dabei jedoch Massnahmen, die auch einen Lenkungseffekt hin zu einer raumplanerisch sinnvollen Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung erzeugen können. Natürlich ist hier auch das mobility Pricing/Road Pricing zu erwähnen.

BL. Alternativ ist es denkbar, die Rückzahlung der FinöV-Gelder um einige Jahre hinauszuzögern, sofern dies mit dem neuen BIF-Modell nicht ohnehin erfolgen wird. Es besteht im Bereich der Ausbaufinanzierung nämlich nicht eine Unterfinanzierung, sondern in den Jahren 2018-2023 vor allem eine Liquiditätslücke bei der Realisierung der Massnahmen aus ZEB. Es wäre im Falle von grossen Überschüssen in der Bundeskasse zudem durchaus zu überlegen, den FinöV-Fonds teilweise zu entschulden.

BS. - Reduktion Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer. Über analoges auf kantonaler Ebene wäre zu diskutieren.

- Differenzierte Tarife im öffentlichen Personenverkehr bzw. Mobility Pricing ÖV
- Zweckgebundene Energieabgabe

SO. Priorität 1: Reduktion des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer.
Priorität 2: Agglomerationsabgabe.

LU, NW. Finanzierungsquellen des Bundes:

- a) Erhöhung LSVA zugunsten Bahninfrastrukturfonds: Da die LSVA eine Internalisierungsabgabe ist, ist die Verwendung ihrer Einnahmen grundsätzlich offen (Zweckbindung für die Strasse ist aus konzeptioneller Sicht nicht erforderlich).
- b) Reduzierter Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer: Diese Massnahme ist einfach umsetzbar (*Ergänzung NW: ...und hat auch eine Signalwirkung*).

Finanzierungsquellen der Kantone:

- a) Reduzierter Fahrkostenabzug bei der Einkommenssteuer: Diese Massnahme ist einfach umsetzbar (*Ergänzung NW: ...und hat auch eine Signalwirkung*).
- b) Eine weitere Mehrwertabschöpfung ist generell abzulehnen, weil diese bereits über die allgemeine Besteuerung, die Liegenschaftssteuern und die Grundstückgewinnsteuern erfolgt. Zusätzliche wesentliche Mitteln können daraus nicht erzeugt werden. Im Übrigen wurde im Kanton Luzern, die Erlöse aus den erwähnten Steuern von Kanton und Gemeinden stark be-

<p>einflusst, so dass bis heute geltende Gleichgewicht der Aufteilung der Einnahmen zwischen Kanton und Gemeinden erheblich gestört würde. <i>[Variante NW: Mehrwertabschöpfung für die öV-Erschliessung: Die Umsetzung ist aus heutiger Sicht eher fraglich.]</i></p>
<p>ZG. Der reduzierte Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer, wie auch allenfalls bei den kantonalen Steuern wäre relativ einfach umsetzbar, würde eine verursachergerechtere Belastung bringen und hätte raumplanerisch und verkehrsplanerisch erwünschte Auswirkungen.</p>
<p>UR.</p> <p>Finanzierungsquellen des Bundes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Erhöhung LSVA zugunsten Bahninfrastrukturfonds: Da die LSVA eine Internalisierungsabgabe ist, ist die Verwendung ihrer Einnahmen grundsätzlich offen (Zweckbindung für die Strasse ist aus konzeptioneller Sicht nicht erforderlich). b) Reduzierter Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer ist gut zu prüfen. Vor allem Pendlerkantone wären dadurch benachteiligt. c) Anpassung Autobahnvignette und Ausgabe einer Kurzzeitvignette, um das vorhandene Kundenpotenzial sicherzustellen (u.a. touristische Fahrten). Die Erhöhung LSVA und Autobahnvignette tragen dazu bei, dass die Nutzung des neuen Gotthard Basistunnels (Verkehrsverlagerung) gefördert wird. Mehreinnahmen von 270 Mio. CHF. d) Zusätzliches Mehrwertsteuer-Promille für die ö.V.-Infrastruktur, benötigt jedoch eine Volksabstimmung. <p>Finanzierungsquellen der Kantone:</p> <p>a) Reduzierter Fahrkostenabzug bei der Einkommenssteuer siehe oben b).</p>
<p>GR: Dem in der Zusammenfassung der KöV-Umfrage wiedergegebenen Standpunkt können wir beipflichten. Die Schaffung eines BIF ist grundsätzlich zu begrüßen; allerdings müsste auch der Substanzerhalt der Privatbahn-Infrastrukturen analog der SBB-Infrastruktur vollständig über diesen Fonds finanziert werden.</p> <p>Der Verzicht auf die Verzinsung und/oder die Rückzahlung der FinöV-Darlehen ergibt zusätzliche Mittel für den BIF von bis zu 800 Mio.Fr. pro Jahr. Damit könnte die Finanzierungsproblematik NFA-konform und einfach gelöst werden (Änderung Reglement FinöV-Fonds durch den Bundesrat). Neue finanzielle Beiträge der Kantone von 300 Mio.Fr. würden nicht mehr benötigt. Die Schieneninfrastruktur bleibt eine reine Bundesaufgabe, was die Steuerbarkeit und Effizienz erhöht.</p>
<p>TI. La prolongation du fonds de financement est très importante.</p> <p>Comme source alternative de financement on pourrait considérer une augmentation de la TVA. Cela peut être justifié par le rôle stratégiques des infrastructures pour améliorer la compétitivité de l'économie nationale.</p>
<p>AI, AR. Aus unserer Sicht sind keine Alternativen erforderlich.</p>
<p>TG. Auf jeden Fall sind verursachergerechte Alternativen (Mobility Pricing o.ä.) zu prüfen oder allenfalls diejenigen Kantone in die finanzielle Pflicht zu nehmen, die von den Infrastrukturanlagen profitieren.</p>

4. Wie beurteilen Sie die Erwartung von BR Doris Leuthard, dass die Kantone (neben Bahnbenutzern und Bund) erheblich zur Finanzierung von B2030 beitragen sollen?

Auf jeden Fall sollten dabei die indirekten Belastungen durch die Aufgabenübertragungen als Beiträge der Kantone anerkannt werden. Zur Diskussion steht auch eine einheitliche Infrastrukturfinanzierung mit dem Bund als alleiniger Besteller (anstelle von Mitfinanzierung einzelner Projekte).

Zusammenfassung

Sowohl die Ecoplan-Vorschläge als auch die des Bundes sehen höhere Kantonsbeiträge an die Finanzierung der Infrastruktur vor. Eine **Lastenverschiebung vom Bund auf die Kantone wird abgelehnt**. Auch beim regionalen Personenverkehr, wo der Bund 50 % der Verbundaufgabe mittragen müsste, können die Bundesbeiträge mit dieser wachsenden Aufgabe nicht mithalten und die Kantone springen regelmässig für die fehlenden Mittel ein. Die Kantone beteiligen sich jetzt schon in umfangreichem Masse an der Finanzierung der Bahninfrastrukturen, im gesetzlichen Rahmen insbesondere die Privatbahn-Kantone, aber auch alle Kantone über die gesetzlichen Regelungen hinaus bei Ausbauten des SBB-Netzes. Der Bund soll sich daher für die Infrastruktur und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs genügend Mittel beschaffen. Zusammen mit den höheren Abgeltungen für den Verkehrsbereich werden die Kantone bereits stark gefordert werden.

Es wird die Möglichkeit der **teilweisen Beteiligung der Kantone** an den Erweiterungsinvestitionen gesehen, **sofern sie den Kantonen einen Nutzen bringen**. Sinnvoll ist es, schweizweit gültige **klare Regeln und Kriterien** festzulegen. Insbesondere ist zu beachten, dass kantonale Mittel nach den derzeit geltenden Regelungen tatsächlich auch im jeweiligen Kantonsgebiet eingesetzt werden resp. auf interkantonalen Strecken zumindest im jeweiligen Kantonsgebiet Nutzen generieren. Eine Mitfinanzierung muss eine verbindliche **Mitsprache** bei der Realisierung (z.B. Zeitpunkt) bringen. Es kann nicht angehen, dass die Kantone zur Mitfinanzierung verpflichtet werden, ohne die Verpflichtung des Bundes zum geplanten Zeitpunkt die Realisierung der Investition auszulösen. Erst auf einer solchen Grundlage ist eine Mitfinanzierung der Kantone grundsätzlich diskutabel. **Jährlich CHF 300 Mio. zu Lasten der Kantone wird als sehr hoch beurteilt bzw. abgelehnt.**

ZH, SH, AR, SG, SZ, AG: Sowohl die Ecoplan-Vorschläge als auch FIBI sehen höhere Kantonsbeiträge an die Finanzierung der Infrastruktur vor. Eine Lastenverschiebung vom Bund auf die Kantone wird aber abgelehnt.

Die anteilmässig höheren Kosten im Rahmen der Entwicklung der Infrastruktur sind zweifelsohne durch kantonale Mittel zu finanzieren. (*Variante AG: Die NFA-Regelungen sind beizubehalten. Bereits im Rahmen der heutigen Verteilschlüssel werden die Kantone bei zusätzlichen Infrastrukturausbauten Mehrkosten tragen.*) Zusammen mit den höheren Abgeltungen für den Verkehrsbereich werden die Kantone hier stark gefordert werden. Es ist auch davon auszugehen, dass die Nutzer im Sinne der Verursacherfinanzierung stärker für die Finanzierung des Verkehrsangebots einbezogen werden müssen.

Als Alternative für die Infrastrukturfinanzierung unterbreiten wir folgenden Vorschlag: (*Alternative AG: Trotz eines von uns unterstützten einheitlichen Fonds für die gesamte Infrastrukturfinanzierung (Vorschlag BIF, siehe Punkt 3.2) sollten die folgenden Grundsätze für die Abdeckung der entstehenden Kosten beachtet werden.*)

Substanzerhalt:

Die Entwicklung der ordentlichen Bundesmittel für den Substanzerhalt der Verkehrsinfrastruktur gemäss heutiger Aufgabenteilung sind ungenügend. Die heute bestehende und in ihrer Grössenordnung noch zu verifizierende Finanzierungslücke ist allein auf die Finanzpolitik des Bundes in den letzten Jahren zurückzuführen. Dies ist durch den Bund zu korrigieren. Mit einem darauf ansetzenden „normalen“ Wachstum der Mittel für den Substanzerhalt könnte mindestens ein Grossteil der Folgekosten der Grossprojekte gedeckt werden.

- Zielwachstumsrate des Bundes für den öffentlichen Verkehr für die ordentlichen Mittel ist im

Umfang der Wirtschaftsentwicklung (*Ergänzung AG: und der Teuerung*) anzupassen. Die kantonalen Anteile würden sich bei den KTU entsprechend den Kostenteiler entwickeln. *Bemerkung ZH, SH, SG, SZ: Diese Forderung ist mit Nachdruck auch für die Verkehrsbereich zu stellen (Anpassung der Kantonsquoten).*

- Einmalige Anpassung der ordentlichen Bundesmittel zur Deckung der bestehenden Finanzierungslücke. Sofern bei den KTU eine Finanzierungslücke bestehen würde, hätten die Kantone auch einen anteilmässigen Beitrag zu leisten (Finanzierung sollte aus allgemeinen Kantonsmitteln möglich sein).
- Die Refinanzierung ist grundsätzlich Sache des Bundes.
- *Ergänzung ZH, SH, SG, SZ: Subsidiär müsste ein Instrument der Nutzerfinanzierung (in erster Linie über die Trassenpreise) geprüft werden, falls Bund und Kantone die gemäss heutiger Lastenverteilung entstehenden Mehrkosten des Substanzerhalts aus den neuen Angeboten über die ordentlichen Mittelenerhöhungen nicht finanzieren könnten.*
(Subsidiär: falls die Mittel gemäss Zielwachstum nicht ausreichen oder das geforderte Zielwachstum aus „wichtigen“ Gründen nicht vollständig erreicht werden kann.)

Ausbauten:

Bahn 2030 ist ein nationales Projekt und durch den Bund zu finanzieren. Der Finanzierungsanteil der Kantone an den regionalen Netzen (IFG und KTU-Kantonsanteile) ist bereits heute hoch und kann nicht erhöht werden. Es ist den Kantonen zu überlassen, ihren steigenden Mittelbedarf zu organisieren, z. Bsp. über die Reduktion des Fahrkostenabzugs bei den kantonalen Steuern.

- Weiterführung FinöV
- Weiterführung der Beteiligung der Kantone an den Erweiterungsinvestitionen wie heute (mit klareren Regeln und Kriterien)
- Temporäre oder unbefristete Erhöhung des Mineralölzuschlags, um die Finanzierungslücke während der Periode mit grossen Rückzahlungen der Bevorschussung des FinöV-Fonds zu schliessen.

(Alternative AG: Ausbauten:

Auch wenn der Bund alleiniger Besteller der Infrastruktur ist, sehen wir durchaus die Möglichkeit der teilweisen Beteiligung der Kantone an den Erweiterungsinvestitionen, sofern sie den Kantonen einen Nutzen bringen. Dies entspricht ja bereits heute der Praxis bei SBB-Infrastrukturausbauten. Je nach Interessenlage der Kantone für die Entwicklung des Regionalverkehrs leisten sie bereits heute Beiträge an die SBB Infrastruktur. Dies kann weiterhin so gehandhabt werden. Sinnvoll ist es, klare Regeln und Kriterien festzulegen, aber auch einen „Verhandlungsspielraum“ offen zu lassen. Eine Mitfinanzierung muss aber auch eine verbindliche Mitsprache bei der Realisierung (z.B. Zeitpunkt) bringen. Es kann nicht angehen, dass die Kantone zur Mitfinanzierung verpflichtet werden, ohne die Verpflichtung des Bundes, zum geplanten Zeitpunkt die Realisierung der Investition auszulösen. Der Kanton Aargau handhabt dies seit Jahren so betreffend Beiträge der Gemeinden an Bahnhofsausbauten und Erweiterungen. Dies funktioniert gut.)

VD. Voir notre réponse à la question 1.

En fin de compte, d'éventuels financements cantonaux seraient assurés par les contribuables et les usagers selon des modalités distinctes.

Il me paraît important de mettre la priorité sur les mesures qui répondent aux objectifs d'une mobilité durable. Il s'agit notamment de freiner la croissance de la mobilité liée au développement des infrastructures de transports, de favoriser un aménagement du territoire contribuant à limiter la croissance de la mobilité et enfin de favoriser le report modale vers les transports publics et les mobilités douces.

NE, JU, CTSO. Au préalable, il convient de clarifier l'ensemble des incidences des mesures proposées sur les cantons. A la lumière du résultat, la discussion sur une contribution supplémentaire des can-

tons pourra débiter.

Ergänzung JU : Le canton du Jura doit constater que depuis les annonces des intentions du Conseil fédéral, les investissements prévus sur des parties du réseau (ligne du Pied du Jura, ligne Biennedelémont-Bâle) nous intéressant ont déjà été déclarés comme abandonnés tant par l'OFT que par les CFF. Ce n'est pas tolérable et ne nous incite pas à envisager de soutenir des mesures prévoyant des contributions supplémentaires de la part des cantons.

GE. Outre la nécessaire clarification des impacts financiers des mesures précitées sur les cantons, il nous paraît impératif que ni une diminution de la part RPLP distribuée aux cantons, ni une contribution annuelle systématique au FinFer, ne fasse partie des solutions retenues. A travers le trafic régional voyageurs, le développement des transports urbains et d'agglomération (y compris cofinancement d'infrastructures ferroviaires), le pré-financement de parts fédérales, le canton de Genève et nombre d'autres cantons contribuent d'ores et déjà largement au développement des infrastructures et de l'offre de mobilité. A ce titre, le Grand Conseil genevois a adopté la semaine dernière un train de lois sur le développement des infrastructures ferroviaires et sur les infrastructures cantonales de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Une partie des crédits votés (au total plus de CHF 320 millions) est destiné à accélérer la réalisation d'infrastructures d'importance suprarégionale et à améliorer la ligne ferroviaire Genève-Lausanne. Ces développements ont aussi des impacts sur la mobilité au niveau nationale, dépassant souvent leur fonctionnalité strictement locale. La Confédération doit très clairement continuer de jouer à l'avenir le rôle principal dans l'entretien et le développement des infrastructures à caractère nationale.

VS. Les infos manquent pour se prononcer dans le détail. La solution à retenir par le Conseil fédéral doit clairement prendre en compte les moyens limités des cantons dans le domaine des infrastructures. En outre, un modèle de financement proposé par la Confédération doit en tous les cas permettre d'éviter la répétition de ce que les cantons viennent de vivre, avec l'aliénation des moyens financiers de la BNS pour le prochain exercice comptable des cantons.

BE. Die Kantone beteiligen sich jetzt schon in umfangreichem Masse an der Finanzierung der Bahninfrastrukturen, im gesetzlichen Rahmen insbesondere die Privatbahn-Kantone, aber auch alle Kantone über die gesetzlichen Regelungen hinaus bei Ausbauten des SBB-Netzes.

Interessant ist auch, dass der kantonale finanzierte Infrastrukturausbau der Ortsnetze ebenfalls Nutzen im Fernverkehr generiert. So zeigt die Wirtschaftlichkeitsrechnung des Projektes Tram Region Bern, dass dieses Projekt beim SBB-Fernverkehr jährlich zusätzlich ungefähr 25 Millionen Pkm generiert, was einen jährlichen indirekten „Mitteltransfer“ von 3 bis 5 Millionen Franken hin zur SBB bedeutet. Den Hauptfinanzierungsanteil von Ortsverkehrsinvestitionen tragen aber die Kantone und die Gemeinden. Allfällige Gewinne des Fernverkehrs, die in den Zielsetzungen des Bundesrates für die SBB vorgegeben werden, sollten nicht zuletzt auch daher in die Infrastrukturfinanzierung zurückfliessen.

Der Kanton Bern begrüsst die Bemühungen, die Infrastrukturfinanzierung zu vereinheitlichen und den gesamten Mittelfluss in einen gesetzlich geltenden Rahmen zu fassen. Eine Mitteleinlage der Kantone in einen solchen Fonds ist für den Kanton Bern durchaus vorstellbar. Jedoch sind dabei die bereits heute getätigten Investitionen der Kantone zu berücksichtigen und anzurechnen. Kantone mit hohem Privatbahnanteil sollten auch bei einer allfälligen Neuordnung der Kantonsquoten nicht doppelt bestraft werden.

Insbesondere aber ist zu beachten, dass kantonale Mittel nach den derzeit geltenden Regelungen tatsächlich auch im jeweiligen Kantonsgebiet eingesetzt werden respektive auf interkantonalen Strecken zumindest im jeweiligen Kantonsgebiet Nutzen generieren. Wenn der Bund als alleiniger Besteller von Infrastrukturleistungen auftritt, sollte den Kantonen bei einer pauschalierten Finanzierungsbeteiligung ein entsprechendes Mitbestimmungsrecht eingeräumt werden. Es gilt zu vermeiden, dass der Bund die Mittel nach Gutdünken oder gar nur nach Vorschlägen des bundeseigenen Verkehrsbetriebes verteilt.

Ebenfalls gilt es bei einem einheitlichen Fonds, der sowohl die Finanzierung der Erweiterung als auch des Unterhalts des Netzes beinhaltet, zu beachten, dass von den Parlamenten beschlossene Erweite-

rungen und auch allfällige Anpassungen des Netzes an die Verkehrsbedürfnisse nicht zu Gunsten des Unterhalts auf die lange Bank geschoben werden. Die für neue Projekte eingestellten Mittel müssen diesem Zweck vorbehalten bleiben. Der Mittelverschub aus dem FinöV-Fonds hin zum Unterhalt, wie mit der LV SBB 2011-12 bereits geschehen, darf sich nicht wiederholen.

BL. Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass es nun vor allem am Bund liegt, seine zukünftige öV-Strategie festzulegen. Grosse Ausbauten in Aussicht zu stellen und gleichzeitig den finanziellen Rückzug im Bereich des öV weiterzuführen, passt nicht zusammen.

BS. Im Falle einer Mitfinanzierung der Kantone braucht es klare, schweizweit gültige Spielregeln (keine Sonderlösungen zwischen SBB und einzelnen Kantonen). Dabei sind diejenigen finanziellen Leistungen, die die Kantone bisher allein gegenüber der SBB erbracht haben, in die Überlegungen miteinzubeziehen. Keinesfalls darf es zu einer weiteren Lastenverschiebung vom Bund auf die Kantone kommen. Voraussetzung dafür ist auch, dass die Zuständigkeitsfrage bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur vorgängig zwischen Bund und Kantonen geregelt ist (i.R. der Bahnreform 2.3).

Erst auf einer solchen Grundlage ist eine Mitfinanzierung der Kantone grundsätzlich diskutabel. Es kann dabei nur um Vorhaben gehen, die primär dem Regionalverkehr (inkl. S-Bahnen) dienen. Eine Mitfinanzierung ist auch gegenüber einer Vorfinanzierung (wie in ZEB angedacht) vorzuziehen, da diese nach wie vor mit grösseren Unsicherheiten verbunden ist (v.a. bezüglich Rückzahlungsgarantie). Allerdings beurteilen wir den Umfang von jährlich CHF 300 Mio. zu Lasten der Kantone sehr hoch. Grundsätzlich muss der Personenfern- und Güterverkehr Aufgabe der marktverantwortlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen bleiben. Somit muss der Bund weiterhin für diejenigen Grossprojekte, die primär dem Fern- und Güterverkehr dienen, allein verantwortlich sein.

SO, TG, AI. Eine Lastenverschiebung zu den Kantonen wird ausdrücklich abgelehnt. *Ergänzung SO:* Hingegen sind wir bereit, einen Beitrag an Planungen und Studien für solche Infrastrukturprojekte zu leisten (siehe auch Antwort auf Frage 2).

LU, NW. Generell ist der Bund in der Pflicht, B2030 zu finanzieren. Die Kantone sind jedoch bereit, erhebliche Mittel beizutragen, sofern ihre Interessen gewahrt sind (Nutzen für RPV). *Ergänzung LU:* Die vom Bundesrat vorgeschlagene Pauschalbeteiligung der Kantone am Bahninfrastrukturfond mit jährlich 300 Millionen Franken ist abzulehnen. Dadurch würden entscheidende Mittel der Kantone für die Erfüllung ihrer Aufgaben im Verkehrsbereich fehlen, so dass dieser Teil des Verkehrsnetzes nicht den Bedürfnissen entsprechend gebaut und unterhalten werden könnten. Der Kanton Luzern ist jedoch bereit, konkrete Projekte in bedeutendem Umfang mitzufinanzieren, wenn ihm dadurch ein konkreter ausgewiesener Nutzen entsteht. Dies ist beispielsweise beim Tiefbahnhof Luzern der Fall. Die Kantone Zug und Luzern haben diesen Absichten bereits Taten folgen lassen.

Wichtig ist zu definieren, von welcher Basis aus die Kantone ggf. mitfinanzieren sollen. Denn schon bisher hat sich der Mitfinanzierungsanteil der Kantone an Infrastrukturen, ohne dass dies gesetzlich vorgesehen gewesen wäre, laufend erhöht. *Ergänzung NW:* Wenn man diesen bisherigen Beitrag berücksichtigt, dürften die Kantone ihren Anteil bereits weitgehend geleistet haben. Sodann ist zu berücksichtigen, dass die Kantone über die Abgeltungen an den RPV auch die erhöhten Trassenpreise bezahlen werden. *Ergänzung LU:* Die vorgeschlagene Beteiligung der Kantone am Fonds ist aus den unter Ziffer 1 aufgeführten Gründen systemisch falsch und widerspricht den Grundsätzen des Finanzausgleiches. *Ergänzung NW:* Doppelbelastungen lehnen wir grundsätzlich ab.

ZG. Eine Lastenverschiebung vom Bund auf die Kantone wird abgelehnt. Der wachsende Bedarf bei den Privatbahnen verursacht auf Seiten der Kantone einen laufend höheren Finanzierungsbedarf. Auch bei den Abgeltungen im Verkehrsbereich, wo die Kantone nicht nur für ihren Anteil Mehrkosten übernehmen müssen, sondern schleichend immer mehr für die fehlende Finanzierung beim Bund einspringen müssen, werden die Kantone sehr stark gefordert werden.

Die Finanzierungslücke beim Bund ist vor allem auf die Finanzpolitik des Bundes in den letzten Jahren zurückzuführen. Dies ist durch den Bund zu korrigieren. Mit einem darauf ansetzenden „normalen“ Wachstum der Mittel für den Substanzerhalt könnte mindestens ein Grossteil der Folgekosten

der Grossprojekte gedeckt werden.

UR. Generell ist der Bund in der Pflicht, B2030 zu finanzieren. Diesbezüglich ist in der laufenden Bahnreform immer noch die Fragestellung über die Infrastrukturfinanzierung (Aufteilung Grund- und Ergänzungsnetz) offen. Eine einheitliche Infrastrukturfinanzierung durch den Bund wurde von der Mehrheit der Kantone begrüsst und wäre analog Strassennetz sinnvoll.

Sodann ist zu berücksichtigen, dass die Kantone über die Abgeltungen an den RPV auch die erhöhten Trassenpreise bezahlen müssen.

Der Kanton Uri trägt seit Jahren erhebliche Lasten (mit Abbau der Bundesstellen und Bau der neu- en Alpentransversale), welche weder finanziell noch durch Ressourcen vollständig aufgefangen wurden.

GR: Höchstens im Rahmen eines Gesamtpaketes bzw. einer „Opfersymmetrie“ Bund/Kantone denkbar. Es wäre hingegen anzustreben, im Sinne einer klaren Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen die Bahninfrastrukturkosten aus Bundesmitteln zu finanzieren.

Der Verzicht auf die Verzinsung und/oder die Rückzahlung der FinöV-Darlehen ergibt zusätzliche Mittel für den BIF von bis zu 800 Mio.Fr. pro Jahr. Damit könnte die Finanzierung ohne neue Kantonsbeiträge NFA-konform und einfach gelöst werden (Änderung Reglement FinöV-Fonds durch den Bundesrat). Neue Beiträge der Kantone von 300 Mio.Fr. müssten nicht beansprucht werden. Die Schieneninfrastruktur bleibt eine reine Bundesaufgabe, was die Steuerbarkeit und Effizienz erhöht.

TI. Nous partageons entièrement l'avis de la CTP du 3.2.2011. Une participation cantonale au financement pourrait être envisagée seulement en présence d'un programme d'investissement qui porte des avantages spécifiques pour les régions touchées et/ou pour des mesures supplémentaires demandées par les Cantons.

OW. Wir wehren uns insbesondere auch im Sinne von Punkt 7 der Strategie gegen eine generelle, zusätzliche Beteiligung der Kantone an der Finanzierung der nationalen Verkehrsinfrastrukturen, sei dies über eine Umwidmung des Kantonsanteils an der LSVA oder über einen allgemeinen, nicht regional eingesetzten Kantonsbeitrag an den Bahninfrastrukturfonds (BIF).

C. Strasse

5. Haben Sie Bemerkungen bezüglich der von in der Studie identifizierten Mehrkosten der Strasseninfrastruktur?

Siehe Ecoplan-Studie Ziffer 2.1 c, Abb. 2-3: Wichtigste Ausbauvorhaben bei der Verkehrsinfrastruktur 2010-2030 und Ziffer 2.3 b, Abb. 2-6: Mehrbedarf Nationalstrassen 2010-2030.

Zusammenfassung

Die zu erwartenden Mehrkosten sind **nachvollziehbar**.

SG, TG. Die in der Ecoplan-Studie dargestellten zu erwartenden Mehrkosten in der Strasseninfrastruktur auf Bundesebene sind nachvollziehbar. Es muss festgehalten werden, dass der Druck auf die kantonalen Strassennetze steigen wird und auch hier massive zusätzliche Ausbaukosten anfallen werden.

GR. Die Ausbauten öV und MIV sind aufeinander abzustimmen.

AR, FR, LU, NW, SH, SZ, ZH. Keine Bemerkungen.

AI. Die Mittelknappheit entsteht zum Teil auch aufgrund von erwarteten Rückgängen bei der Mineralölsteuer. Diese Rückgänge treffen auch die Kantone über die Beiträge aus diesem Ertrag. Der Bund sollte diese Rückgänge der Beiträge an die Kantone kompensieren und in seinen Modellen berücksichtigen. (Es ist nicht ersichtlich, ob dies geschehen ist oder nicht).

TI. L'analyse est réaliste e plausible. Les besoins futurs sont élevés.

6.1. Um die Mehrkosten in der Strasseninfrastruktur in den nächsten 20 Jahren zu finanzieren, schlägt die Ecoplan-Studie in kurzfristiger (a, b) und mittelfristiger (c, d,) Hinsicht vor:

- a) Erhöhung der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken (Einnahmen von 270 Mio. Franken)⁶
- b) erste Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 8 Rp./l (Einnahmen von 440 Mio. Franken).
- c) zweite Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 8 Rp./l (Einnahmen von 440 Mio. Franken).
- d) dritte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 8 Rp./l (Einnahmen von 440 Mio. Franken).

Sind Sie mit der Gesamtheit dieser Massnahmen einverstanden und haben Sie Bemerkungen?

Im Falle der Ablehnung der einen oder anderen Massnahme siehe nächste Frage.

Siehe Ecoplan-Studie Ziffer 4.3, Abb. 4-5: Überblick über den vorgeschlagenen Lösungsansatz im Zeitverlauf

Zusammenfassung

Die vorgeschlagenen Massnahmen werden im Sinne des Verursacherprinzips und weil die Einnahmen zweckgebunden sind unterstützt.

ZH. Die Gesamtheit der Massnahmen erscheint uns ein gangbarer Weg, die Einzelheiten (Höhe der Zuschläge, Zeithorizonte der Einführung etc.) müssen – unter Einbezug der Kantone – sorgfältig weiter geplant werden. Es dürfen keine Erhöhungen „auf Vorrat“ vorgenommen werden.

Zu Punkt a) werden wir im Rahmen des ordentlichen Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes im Rahmen der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz Stellung nehmen.

GR. Die Erhöhung der Tarife/Trassenpreise beim öV müssen mit den Aufschlägen Strasse koordiniert werden.

LU, SH, SZ. Einverstanden.

BL. Zu a): Wir unterstützen die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette, die diese Finanzierung der Übernahme von ca. 400 km kantonalen Strassen durch den Bund dient.

Zu b) bis d): Diese Finanzierungsart hat den grossen Nachteil, dass sie ein „Auslaufmodell“ ist. Es wird angestrebt, die fossilen Brennstoffe zu ersetzen bzw. generell verbrauchsarme, energieeffiziente Fahrzeuge zu fördern. Mittel- bis langfristig muss ein Modell entwickelt werden, mit dem die Abgaben pro gefahrene km und Gewichtsklasse des Fahrzeuges erhoben werden können, was die Ablösung der Treibstoffbesteuerung zur Folge hat. Parallel sollen Lenkungssteuern für fossile Brennstoffe eingeführt werden; d.h. das Steuersystem soll primär pro gefahrene km greifen und muss den erwünschten Rückgang des Verbrauchs der fossilen Brennstoffe kompensieren (= leistungsabhängige Verkehrsabgaben auch für die PW's). Mittel- bis langfristig sollte das Mobility-Pricing, die zweckgebundene CO₂-Abgaben auf Treibstoffen und die zweckgebundene Energieabgabe für den MIV und den öV weiter verfolgt werden.

SG. Die in der Ecoplan-Studie vorgeschlagenen kurz- und mittelfristigen Massnahmen sind plausibel und im Sinne des Verursacherprinzips zu akzeptieren.

⁶ Damit die Belastung für ausländische Fahrzeuge nicht zunimmt, könnte eine 2-Monatsvignette zum Preis von 40 oder 50 Franken abgegeben werden (Ecoplanstudie, Anhang A, S. 70).

AI. Wir sind einverstanden mit der Einschränkung, dass diese Schritte jeweils erst bei Unterschreiten einer gewissen Limite in der Strassenverkehrsfinanzierung ausgelöst werden können.

AR. Wir sind mit den Massnahmen a) und b) einverstanden, sofern der regionale Ausgleich der Investitionen im Nationalstrassenbau sichergestellt ist. Wir fordern, dass die weiteren Erhöhungen des Mineralölzuschlages durch Einsparungen bei den Standards (nicht Thema der Studie) oder bereits durch eine angestrebte generelle Neuordnung der Verkehrsfinanzierung abgelöst werden können. Die Einführung einer Kurzzeitvignette wird ausdrücklich begrüsst.

FR. Nous sommes d'accord en précisant que la mise en place d'une politique de « Mobility Pricing » prévue comme objectif à long terme devrait être avancée à moyen terme.

NW. Wir sind mit der Gesamtheit dieser Massnahmen einverstanden und erachten diese als politisch adäquates Vorgehen.

TG. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind nachvollziehbar und werden – weil zweckgebunden – unterstützt.

TI. Une augmentation est justifiée. Il s'agit de l'échelloner sur plusieurs années d'une manière adéquate en considérant les décisions sur les tarifs dans le secteur des transports publics et l'acceptabilité politique.

L'augmentation de la taxe sur les carburants répond mieux que d'autres sources au principe de causalité.

6.2. Im Anhang der Ecoplan-Studie sind andere Lösungsansätze zur Finanzierung vorgestellt.

Welche dieser Lösungsansätze ziehen Sie als Alternative / als Ergänzung in Betracht?

Siehe Ecoplan-Studie Ziffer 5, Anhang A: Fact Sheets (S. 67 – 78).

Zusammenfassung

Die Finanzierung gemäss Ziffer 6.1 erscheint zweckmässig; die Überlegungen zu Mobility Pricing sollen weitergeführt werden.

ZH, FR. Wir begrüssen es sehr, wenn die bislang angestellten Überlegungen zu einer längerfristigen Einführung eines „Mobility-Pricing“ (Strasse und Schiene) weitergeführt und vertieft würden.

LU. Wir beurteilen die Finanzierung gemäss 6.1 als zweckmässig.

GR. Die Verwendung der 2018 auslaufenden MWSt-Erhöhung von 0.4% für die Sanierung der Invalidenversicherung zugunsten des BIF ist als zusätzliche Finanzierungsquelle in Betracht zu ziehen.

SG, SZ, TG. Keine Bemerkungen.

AI. Die vorgeschlagenen Instrumente scheinen die richtigen zu sein. Die anderen Formen können nicht unterstützt werden

AR. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden als Kanton der Rand- und Bergregionen kann nur zu Ansätzen ja sagen, die den ländlichen Raum nicht zusätzlich strafen, die den Freizeitverkehr gleichermaßen

sen einbinden und die sich im Vollzug auf kantonaler Ebene auf bestehende Zuständigkeiten und Prozesse stützen.

NW. Reduktion des Fahrkostenabzuges bei der direkten Bundessteuer.

TI. On pourrait envisager une hausse de la taxe sur le CO2 ou bien sur l'énergie, du fait que le trafic routier est à l'origine d'émissions importantes de CO2 et d'une forte consommation d'énergie non renouvelable.