



Herr
Bundesrat
Moritz Leuenberger
Vorsteher des UVEK
Bundeshaus
3003 Bern

Bern, 26. Juni 2007
N:\Benutzer\beug\VERNEHM\2007\Vn FinöV.doc

Gesamtschau FinöV - Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, dass wir die Auffassung der Städte zur Gesamtschau FinöV darlegen können.
Gerne nehmen wir Stellung.

Grundsätzliches

Es ist unbestreitbar, dass sich die Schweiz uns im Bereich der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in einer schwierigen Lage befindet. Einerseits schränkt der politische Kostenrahmen von 30,5 Milliarden Franken die Investitionsmöglichkeiten grundsätzlich ein, andererseits führen die steigenden Kosten der NEAT von schätzungsweise 19 bis 20 Milliarden Franken anstelle der 1998 geplanten 13,6 Milliarden Franken zu einer unzulässigen Einschränkung der Investitionen für den Binnenverkehr in und zwischen den bevölkerungsreichen Zentren. Insbesondere die beschlossenen Zusatzleistungen für die NEAT - ohne entsprechende Aufstockung des Gesamtkredits - schränken den Handlungsspielraum allzu stark ein. Dies führt dazu, dass das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) nur noch eine unerlässliche Minimalvariante darstellt, die überdies durch weitere Kreditüberschreitungen bei der NEAT gefährdet ist. Damit können die bereits fest eingeplanten Projekte nicht ausgeführt werden können. Dazu kommt noch, dass der Regionalverkehr in der ZEB-Vorlage weitgehend ausgeklammert ist. Es besteht deshalb die Gefahr, dass der Regionalverkehr vom nationalen Verkehr verdrängt wird. Wer soll dann die dadurch entstehenden Sprungkosten für die notwendigen Anpassungen im Regionalverkehr finanzieren?

Wie die neueren Zahlen zum Infrastrukturfonds zeigen, besteht auch hier bereits eine Diskrepanz zwischen den zur Verfügung stehenden Mitteln und den vorhandenen Projekten. Es ist deshalb nicht zulässig und möglich, allfällige Sprungkosten des Regionalverkehrs in einer späteren Phase dem Infrastrukturfonds anzulasten.

In Anbetracht dieser unerfreulichen Ausgangslage drängt sich aus Sicht der Städte ein Vorgehen auf, das sich an folgenden Grundsätzen orientiert:

- Der seinerzeit politisch und nicht rechtlich festgelegte Kostenrahmen von 30,5 Milliarden Franken für die Bahninvestitionen muss überprüft und mit grosser Wahrscheinlichkeit erhöht werden. (Auch beim Bau der Autobahnen wurden die ursprünglichen Kostenschätzungen stark übertroffen. Der Bau der Nationalstrassen wurde aber nicht durch einen ursprünglich festgelegten Kostenrahmen in ein zu enges Korsett gezwängt.)
- Die steigenden Kosten der NEAT und die NEAT-Zufahrten dürfen nicht dem übrigen nationalen Bahnverkehr belastet werden. Zusatzkosten der NEAT sind separat zu finanzieren und auszuweisen.
- Die NEAT ist ein Bauwerk für mehrere Generationen. Kaum ein anderes Land kann es sich leisten, derartige Kosten bis zum Jahre 2030 vollumfänglich zu finanzieren.
- Um der steigenden Nachfrage zu genügen, müssen die in der ZEB zusammengefassten unerlässlichen Minimalprojekte nicht erst 2015 sondern bereits 2011 in Angriff genommen werden.
- Die in Aussicht gestellte Zusatzbotschaft für die zurückgestellten Bauwerke wie die verschiedenen Tunnels (Zimmerberg, Wiesenberg, Heitersberg, Brüttenertunnel usw., das dritte Geleise Lausanne Genf, die bessere Anbindung der Region Luzern etc.) muss den eidgenössischen Räten wesentlich früher als 2016 unterbreitet werden.
- Damit eine unergiebigere Finanzierungsdiskussion die zeitgerechte Verwirklichung der ZEB und der Zusatzbotschaft nicht verunmöglicht, sind dringende Finanzierungsmassnahmen im Rahmen des Fonds zu verwirklichen.
- Die nötige Liquidität des Fonds ist durch eine Verlängerung der Rückzahlungsfristen bereitzustellen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die eingereichte Motion von Ständerat Thomas Pfisterer und vierzig Mitunterzeichnern.
- Im Falle von Finanzierungsengpässen ist auch die vorübergehende Erhöhung der Bevorschussungslimite zu prüfen und umzusetzen.
- Finanzierungsvorschläge wie eine Umlagerung der Motorfahrzeugsteuern auf die Treibstoffpreise, die Verwendung eines Teils einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen und das Road-Pricing sind zur gegebenen Zeit zu diskutieren. Diese Finanzierungsvorschläge dürfen aber nicht mit der Finanzierung der ZEB und der Zusatzbotschaft für die zurückgestellten Bauwerke verknüpft werden, sonst besteht die Gefahr, dass beide Vorlagen wegen der Finanzierungsdiskussion scheitern werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

SCHWEIZERISCHER STÄDTEVERBAND
Präsident Direktor

Dr. Marcel Guignard Dr. U. Geissmann
Stadtpräsident Aarau

Fragenkatalog

Kopie:

info@bav.admin.ch

Schweizerischer Gemeindeverband

Fragenkatalog Gesamtschau FinöV

1. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Mit der generellen Zielsetzung der Vorlage sind wir einverstanden. Das ZEB-Angebot ist unerlässlich und muss bereits ab 2011 umgesetzt werden. Es darf nicht durch die Kostenüberschreitungen bei der NEAT gefährdet werden. Die klare Gesetzesstruktur von vier genau umschriebenen Grossprojekten (NEAT, HGV, Bahn 2000 und Lärmsanierung) darf nicht aufgegeben werden. Die steigenden NEAT-Kosten sind durch eine Zusatzfinanzierung sicherzustellen. Unerlässlich ist eine Zusatzbotschaft für die ausstehenden Projekte.

2. Wie beurteilen Sie das neue Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und den entsprechenden Bundesbeschluss zum Gesamtkredit?

NEAT und Bahn 2000 sind in der Botschaft und in den Gesetzen getrennt zu behandeln. Die NEAT-Zufahrten sind über den NEAT-Kredit zu finanzieren. Artikel 9 des Gesetzes ist durch eine Verpflichtung zu ergänzen, wonach der Bundesrat den eidgenössischen Räten bis 2012 eine neue Vorlage unterbreitet, welche im Rahmen einer Gesamtschau die weiteren Eisenbahngrossprojekte enthält und den Bundesrat verpflichtet Finanzierungsvorschläge darzulegen. Zudem ist eine echte Gesamtschau zu erarbeiten, welche über die momentanen Finanzierungsmöglichkeiten hinausgeht.

3. Wie beurteilen Sie die Anpassungen im Alpentransitbeschluss (Streichung des Zimmerberg-Basistunnels und des Hirzeltunnels) und im Erlass 2000? (Streichung der Strecke Sivriez-Villars-sur-Glâne, der Strecke Olten-Liestal (Wisenbergtunnel) und der Strecke Zürich Flughafen – Winterthur (Brüttenertunnel)?

Die vorgeschlagenen Anpassungen vermögen uns nicht zu befriedigen. Es braucht eine Gesamtschau über die weitere Entwicklung von Eisenbahngrossprojekten und deren Finanzierung. Grundsätzlich muss an den Netzbeschlüssen für die zur Diskussion stehenden Grossprojekte festgehalten werden. Wir erwarten deshalb, dass der Bundesrat bis 2012 eine neue Vorlage unterbreitet, welche im Rahmen dieser Gesamtschau die weiteren Eisenbahngrossprojekte enthält und Finanzierungsvorschläge darlegt.

4. Unterstützen Sie den Vorschlag des Bundesrates bis spätestens 2016 in einer Vorlage darzulegen, ob und wie der Wisenbergtunnel, der Zimmerberg-Basistunnel und andere Projekte realisiert werden sollen?

Wir erachten den Zeitpunkt 2016 als eindeutig zu spät und erwarten eine Vorlage bis 2012. Siehe dazu auch unsere Antwort zu Frage 3.

5. Wie beurteilen Sie die Anpassung des NEAT-Gesamtkredites?

Die NEAT muss fertig gestellt werden. Die Mehrkosten der NEAT dürfen nicht zu Lasten der andern Grossprojekte gehen. Da es sich bei der NEAT um ein Projekt für mehrere Generationen handelt, ist für die Zusatzkosten eine Spezialfinanzierung zu suchen.

6. Sind Sie mit der temporär höheren Verschuldung des Bundes und der Erstreckung der Rückzahlung der Bevorschussung einverstanden?

Wir befürworten diese Massnahmen, welche einen kurzfristigen Beitrag zur Lösung der Liquiditätsprobleme darstellen. Es müssen aber ergänzende Finanzierungswege gesucht und vorgeschlagen werden.

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir verweisen auf unsere grundsätzlichen Ausführungen. Wir möchten aber nochmals festhalten, dass der Infrastrukturfonds nicht für zweckfremde Investitionen angetastet werden darf. Zudem weisen wir darauf hin, dass die Vorlage die Probleme des Regionalverkehrs nicht löst. Eine echte Gesamtschau muss auch den Regionalverkehr enthalten.