

Zielkonflikt behindert die Verlagerung des Güterverkehrs

16.02.2012

Auf einen Blick

An ihrer heutigen Medienkonferenz präsentierten der Verband der verladenden Wirtschaft VAP, der Swiss Shippers Council, die HUPAC, Cargo Domizil und die Transwaggon AG ihre Positionen zum Schienengüterverkehr aus Sicht der Bahnkunden. economiesuisse konnte in diesem Kreis aktuelle Ansichten zur Verkehrsfinanzierung einbringen: Die Nutzerfinanzierung ist im Schienenverkehr noch deutlicher zu forcieren, und der Zielkonflikt zwischen Verlagerung und Prioritätenordnung muss gelöst werden.

Der VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr», die weitere Strassengelder in die Schieneninfrastruktur umleiten will, stellt der Bundesrat die FABI-Vorlage («Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur») gegenüber. Mit FABI wird eine andere Finanzierungslösung für den Schienenverkehr vorgeschlagen: Ein neuer Bahninfrastrukturfonds (BIF) soll Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Schieneninfrastruktur aus einem Gefäss finanzieren und den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) ablösen. Die heutigen Finanzmittel des FinöV sollen teilweise unbefristet dem neuen Fonds zukommen. Dies führt jedoch zu einer Zementierung der bereits heute bestehenden, allerdings befristeten Querfinanzierung.

Die VCS-Initiative lehnt *economiesuisse* ab und einen Gegenentwurf erachtet der Wirtschaftsdachverband als nicht zielführend. Aus finanzpolitischer Sicht stellt der unter FABI vorgeschlagene Fonds lediglich eine «second best»-Lösung dar. Die Pauschalierung des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer, an der der Bundesrat festhalten will, stellt ferner eine Steuererhöhung dar, die wir auch in der überarbeiteten Version ablehnen. Zudem wird vom Bundesrat vorgeschlagen, bezüglich der Verwendung der Mittel aus der Mineralölsteuer, der Nationalstrassenabgabe und der LSVA in der Verfassung den Begriff «Strassenverkehr» durch den Begriff «Landverkehr» zu ersetzen. Dies öffnet Tür und Tor für weitere Querfinanzierungen zwischen Strasse und Schiene, was *economiesuisse* entschieden ablehnt.

Allfälliger Fonds zwingend befristen und strikte Bedingungen einhalten

Wird tatsächlich ein Fonds angestrebt, ist er aus Sicht von *economiesuisse* zwingend zu befristen. Unbefristete Lösungen entziehen sich einer periodischen Überprüfung. Weiter wäre die Schaffung des Fonds an folgende Bedingungen zu knüpfen: keine Verschuldung, Rückzahlung und Verzinsung der gesamten FinöV-Schulden gegenüber dem Bund, Anwendung der Schuldenbremse, keine Ausdehnung der Quersubventionierung zugunsten der Schiene und keine versteckte Steuererhöhung (z.B. durch unbefristetes Weiterführen des MWST-Promilles für die Bahn oder durch eine Pauschalierung des Pendlerabzugs).

Einen kohärenten Ansatz für die Schweizer Bahninfrastruktur, in dem die Finanzierung ein zentrales Element darstellt, begrüsst *economiesuisse*. Einmalige und laufende Kosten müssen gedeckt sein. Aus unserer Sicht muss

aber die Nutzerfinanzierung noch viel deutlicher als vorgesehen gestärkt werden. Es kann nicht sein, dass die Nutzer des Eisenbahnnetzes nicht einmal 25 Prozent der Kosten für dessen Betrieb und Unterhalt tragen. In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass ein Zielkonflikt zwischen dem Güterverlagerungsauftrag in der Bundesverfassung und der niedrigen Priorität des Güterverkehrs (nach dem Personenverkehr) besteht. Dieser muss gelöst werden. Infrastrukturprojekte sind weiter strikt nach einheitlichen und transparenten volks- und betriebswirtschaftlichen Rentabilitätskriterien zu priorisieren.

Weitere Informationen:

[Medienmitteilung zur Medienkonferenz](#)