

Finanzmonitoring: Verkehr

Prioritätensetzung und mehr Wettbewerb

31. Oktober 2005 Nummer 39 6. Jahrgang

dossierpolitik

Gelbe Karte für 1999 bis 2003

Das Wichtigste in Kürze

Für den Bereich Verkehr gab die öffentliche Hand 2003 gegenüber dem Vorjahr 4,4 Prozent weniger aus. 2002 war hingegen eine Zunahme von 4,1 Prozent zu verzeichnen. In der Vierjahresperiode 1999 bis 2003 nahmen die Ausgaben für Verkehr um durchschnittlich 3,8 Prozent pro Jahr zu. Bestimmungsfaktoren für die Entwicklung der Verkehrsausgaben sind vor allem die Eisenbahngrossprojekte, der Nationalstrassenbau und die Behebung von Kapazitätsengpässen im Agglomerationsverkehr.

Position von economiesuisse

Zu den Reformen im Verkehrsbereich gehören die Konzentration der Mittel auf möglichst rentable Infrastrukturprojekte und Angebote des öffentlichen und privaten Verkehrs. Massgebend ist dabei ein konsolidiertes (Bund, Kantone und Gemeinden) und transparentes Benchmarking bezüglich Verkehrsflüsse, Kapazitäten und Auslastungsgrade sowie betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Rentabilitätsberechnungen. Weitere Liberalisierungsschritte im Bereich der Bahn sind unumgänglich. Der schweizerische Luftverkehr braucht optimale Rahmenbedingungen, um im globalen Wettbewerb zu bestehen.

Die vorliegende Ausgabe „dossierpolitik“ ist Bestandteil eines umfassenden Monitorings der öffentlichen Ausgaben. Anknüpfungspunkt bildet das von economiesuisse im Jahr 2002 publizierte „Ausgabenkonzept“. Basierend auf diesen Prognosen wird die effektive Ausgabenentwicklung jedes Bereichs aktualisiert. Ziel ist es festzustellen, ob und wo sich die Ausgaben nachhaltig entwickeln.

Im Jahr 2002 stiegen die Verkehrsausgaben im Gleichschritt mit den Gesamtausgaben der öffentlichen Hand und der Sozialversicherungen um 4,1 Prozent auf 14,7 Mrd. Franken. 2003 wurde für den Verkehr mit 14,0 Mrd. Franken hingegen 4,4 Prozent weniger ausgegeben, während die Gesamtausgaben der öffentlichen Hand und der Sozialversicherungen um 3,0 Prozent auf 172,5 Mrd. Franken zulegten. Der Rückgang der Verkehrsausgaben gegenüber dem Vorjahr ist in erster Linie auf den Sonderfaktor „Swissair-Krise“ (rund 700 Mio. Franken), ferner auf Verspätungen auf den Baustellen am Gotthard zurückzuführen. Der Anteil des Verkehrsbereichs ging von 8,8 Prozent auf 8,1 Prozent zurück. Er ist hinter der Sozialen Wohlfahrt, der Bildung und der Gesundheit der viertgrösste Ausgabenposten des Staates. Gegenüber 1990 mit 8,7 Prozent nahm das anteilmässige Gewicht der Verkehrsausgaben 2003 ab. In Zukunft dürfte es weiter wachsen. Gemäss „Ausgabenkonzept“ liegt die Zielentwicklung für die Verkehrsausgaben bei plus 2,0 Prozent pro Jahr. Dies ist etwas mehr als die angestrebte Entwicklung für die Ge-

samtausgaben (plus 1,8 Prozent pro Jahr). Ohne Korrekturmassnahmen wird im „Ausgabenkonzept“ mit einer Trendentwicklung von 4,5 Prozent gerechnet.

Aufwändige Eisenbahngrossprojekte

Im Jahr 2003 verteilten sich die 14,0 Mrd. Franken Verkehrsausgaben zu 49,3 Prozent auf Strassen und zu 45,7 Prozent auf den öffentlichen Verkehr. Die restlichen 5,0 Prozent kamen unter anderem der Luftfahrt und der Nachrichtenübermittlung zugute.

Von den 6,9 Mrd. Franken Ausgaben im Strassenbereich entfielen 36,6 Prozent auf die Nationalstrassen, 28,5 Prozent auf die Kantonsstrassen und 34,7 Prozent auf die Gemeindestrassen. Die Finanzierung der Nationalstrassen erfolgt hauptsächlich über die Spezialfinanzierung „Strassenverkehr“ des Bundes. Diese Spezialfinanzierung wird aus zweckgebundenen Abgaben, nämlich Mineralölsteuern (die Hälfte des Reinertrags sowie 100 Prozent des Zuschlags) und Autobahnvignetten, alimentiert. Dadurch kommen die Strassenbenützer für die direkten Kosten der Nationalstrassen auf. Kantonsstrassen werden zu gut drei Fünfteln von den Kantonen finanziert, während sich der Bund mit gut 36 Prozent daran beteiligt. Gemeindestrassen werden im Wesentlichen von der betroffenen Staatsebene finanziell getragen.

Beim öffentlichen Verkehr beanspruchte die Infrastruk-

tur und der Betrieb (inkl. bestellte Leistungen des Regionalverkehrs) der Bundesbahnen 2003 mit 3,8 Mrd. Franken am meisten Mittel. Die SBB werden finanziell vom Bund getragen. In diesem Betrag enthalten sind ebenfalls die Einlagen des Bundes in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV). Diese umfassen die NEAT, die Bahn 2000, die Hochgeschwindigkeits-(HGV-)Anschlüsse und die Lärmsanierung. 2003 machten die Bundeseinlagen 1,1 Mrd. Franken aus. Sie stammten zu 40 Prozent aus der Schwerverkehrsabgabe, zu 30 Prozent aus der Mineralölsteuer und zu 27 Prozent aus der Mehrwertsteuer. Ferner hat der Bund 2003 dem FinöV-Fonds schuldenwirksame Darlehen und Bevorschussungen im Umfang von rund 1 Mrd. Franken gewährt. Diese Vorgänge erscheinen jedoch nicht in der Finanzrechnung des Bundes. Im Bereich des Regionalverkehrs fliessen die öffentlichen Gelder (2,6 Mrd. Franken) vorwiegend an Privatbahnen, sind aber auch für die Unterstützung der Nahverkehrsbetriebe vorgesehen. Alle drei Staatsebenen sind massgeblich an den Kosten des Regionalverkehrs beteiligt.

Ausgabenentwicklung: Wirtschaftlichkeitsüberlegungen im Hintergrund

Bisherige Entwicklung

Die Ausgaben für den Ausbau der Infrastruktur und des Angebots im öffentlichen Verkehr sind im Zeitraum 1990 bis 2003 um durchschnittlich 4,9 Prozent pro Jahr überproportional gestiegen. Das mittlere jährliche Wachstum der Gesamtausgaben belief sich in derselben Periode auf 3,5 Prozent. Die Zunahme der Ausgaben für den öffentlichen Verkehr wurde insbesondere dadurch verstärkt, dass gleichzeitig ein gewichtiger Teil des Finanzbedarfs der

Bahnen direkt über die Verschuldung der öffentlichen Hand – und nicht über das ordentliche Budget – durch entsprechende Bundesdarlehen gedeckt und 1998 durch die massive Sanierungsaktion der Bahnreform im Umfang von 15 Mrd. Franken abgeschrieben worden ist. Die Ausgaben für die Strassen entwickelten sich mit durchschnittlich plus 2,0 Prozent pro Jahr trotz verfügbarer Mittel der Spezialfinanzierung „Strassenverkehr“ dagegen verhältnismässig moderat. Insgesamt gehört der Verkehr 1990 bis 2003 zu den Aufgabengebieten mit einem relativ gemässigten Ausgabenwachstum von jährlich 3,8 Prozent. Der Spitzenwert für das Jahr 1998 ist zu bereinigen, weil er eine ausserordentliche Zahlungsspitze von 1,9 Mrd. Franken enthält (Umstellung des Systems der Infrastrukturfinanzierung im Rahmen der Bahnreform).

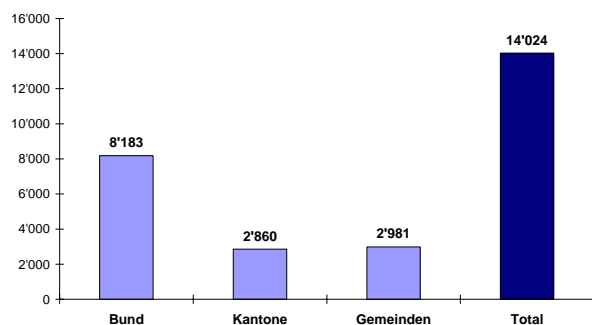
Trendentwicklung

Die Weichen der Verkehrsausgaben sind auf Expansion gestellt. Zwar sollen sie für die Finanzplanperiode 2004 bis 2008 des Bundes moderat um durchschnittlich 1,9 Prozent pro Jahr zunehmen. 2008 ist jedoch wieder eine Steigerung um rund 4,5 Prozent vorgesehen, was der im „Ausgabenkonzept“ befürchteten Trendentwicklung entspricht. Allein die Strassenausgaben des Bundes sollen dann zumal um 6,0 Prozent wachsen, beim öffentlichen Verkehr sind es 3,8 Prozent.

Die wichtigsten Wachstumsfaktoren im Bereich des Strassenverkehrs liegen in höheren Aufwendungen für den Nationalstrassenunterhalt. Damit wird der Abnutzung zahlreicher Nationalstrassenabschnitte, vor allem der ältesten, Rechnung getragen. Die Beiträge an den Nationalstrassenbetrieb erhöhen sich nur leicht. Der Nationalstrassenbau wird in den Jahren 2006 und 2007 stark reduziert, erreicht aber 2008 wieder das Niveau von beinahe 1,5 Mrd. Franken.

Sämtliche finanziellen Dämme scheinen beim FinöV-Fonds (Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte NEAT, Bahn 2000, die Hochgeschwindigkeits-(HGV-)Anschlüsse und Lärmsanierung) zu brechen. Dieser absorbiert erheblich mehr Mittel. Ein Teil davon stammt aus der Erhöhung des Satzes der zweckgebundenen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Trotzdem erhöhen sich die Tresoriereschüsse an den Fonds stark. Der Grund liegt in der vom Bundesrat vorgeschlagenen und vom Parlament angenommenen Änderung in der Finanzierung der FinöV-Projekte. Im Rahmen der so genannten Finis-Vorlage wurde erstmals anerkannt, dass entgegen den Voraussagen im Vorfeld der Volksabstimmung zum FinöV-Beschluss die erhoffte minimale Projektrentabilität komplett ausbleiben wird. Da das Bauprogramm des FinöV-Fonds kaum redimensioniert wird, fehlen für die Finanzierung infolge der fehlenden Projektrentabilität 5 Mrd. Franken. Diese wer-

Aufteilung der Verkehrsausgaben nach Staatsebene (2003, in Mio. Franken)



Quelle: EFD, öffentliche Finanzen der Schweiz 2003

den im Rahmen der „Finis-Vorlage“ kompensiert durch eine verlängerte Erhebung von zweckgebundenen Steuern und eine verdoppelte Bevorschussungslimite. Gleichzeitig werden die Bahnen aus ihrer finanziellen Verantwortung entlassen, indem ihnen für die FinöV-Projekte künftig keine verzinslichen Darlehen mehr gewährt werden. Ohne Ausschöpfung von Sparpotenzialen werden die Bundesschulden über eine Erhöhung der Bevorschussungslimite weiter ansteigen. Darüber hinaus kommt die verlängerte Erhebung zweckgebundener Steuern einer Steuererhöhung gleich.

Ins Gewicht fallen während der Planungsperiode sodann höhere Aufwendungen für die Substanzerhaltung in der SBB-Infrastruktur. Ein weiterer kostentreibender Faktor stellt die Abgeltung des Regionalverkehrs dar.

Bei den HGV-Anschlüssen beschloss das Parlament die Maximalvariante. Dafür waren regionalpolitische Sonderinteressen massgebend. Rentabilitätsüberlegungen traten in den Hintergrund. Auch hier sind Mehrbelastungen für die öffentlichen Haushalte vorprogrammiert. Die Bahn 2000 droht zu einem Verlustgeschäft zu werden. Es ist zu befürchten, dass trotz grösserer Nachfrage die Kosten stärker steigen werden als die Erträge.

In den Agglomerationen nehmen die Verkehrsprobleme zu. Diese gilt es zu beheben, um wachsende volkswirtschaftliche Kosten zu vermeiden. Das Verkehrsdepartement schlägt vor, die Verkehrsengpässe in den Agglomerationen und beim Nationalstrassennetz ab 2011 über einen auf mindestens 20 Jahre angelegten 20-Milliarden-Infrastrukturfonds zu lösen. Zur Finanzierung schon baureifer Projekte soll zusätzlich ab 2007 ein befristeter Dringlichkeitsfonds von 2,2 Mrd. Franken installiert wer-

den. Zudem wären mehr Mittel für den Strassenunterhalt in den Rand- und Berggebieten zu reservieren. Beide Fonds würden vorab aus zweckgebundenen Strassengeldern alimentiert. Die vorgeschlagene Lösung könnte angesichts der ungenügenden Transparenz bei der Finanzierung und der fehlenden langfristigen Finanzplanung über die Verwendung der zweckgebundenen Verkehrsabgaben zu einem Ausgabentreiber werden.

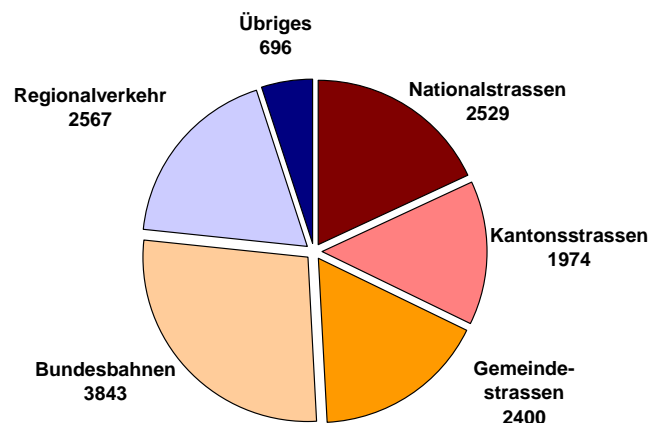
Angesichts der Grossprojekte im öffentlichen Verkehr mit ihren unsicheren Kostenfolgen und der Forderungen nach einem Investitionsschub im Agglomerationsverkehr und zugunsten der Strasseninfrastruktur dürften die Verkehrsausgaben bis 2010 mit jährlich 4,5 Prozent deutlich stärker als im Bundesfinanzplan vorgesehen wachsen. Mit der Umsetzung der im „Ausgabenkonzept“ von economie-suisse von 2002 skizzierten Leitlinien und Massnahmen sollte es allerdings möglich sein, das Ausgabenwachstum auf 2,0 Prozent pro Jahr zu mässigen.

Gelbe Karte

für die effektive Ausgabenentwicklung

Die Verkehrsausgaben 2002 stiegen gegenüber dem Vorjahr um 4,1 Prozent. 2003 gingen sie um 4,4 Prozent zurück – hauptsächlich eine Folge des Sonderfaktors „Swissair-Krise“, welcher die Ausgaben 2001 und 2002 aufgebläht hatte. Im Zeitraum 1999 bis 2003 erhöhten sich die Verkehrsausgaben im Mittel um jährlich 3,8 Prozent. Diese Zunahme liegt unter der im „Ausgabenkonzept“ angenommenen Trendentwicklung von 4,5 Prozent pro Jahr, aber über der postulierten Zielentwicklung von 2,0 Prozent. Dies bedeutet eine gelbe Karte. Die Ausgabenent-

Ausgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden für den Verkehr, nach Funktionen (2003, in Mio. Franken)



Quelle: EFD, öffentliche Finanzen der Schweiz 2003

wicklung 1999 bis 2003 liegt auch über der durchschnittlichen Zunahme von jährlich 3,1 Prozent in den 90er-Jahren.

Hauptursache für den kräftigen Anstieg der Verkehrsausgaben 2002 sind Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr von 15,5 Prozent für die Bundesbahnen. Ins Gewicht fallen vor allem höhere Einlagen des Bundes in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte FinöV (NEAT, Bahn 2000, Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz sowie Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken). Die Aufwendungen für den Regionalverkehr erhöhten sich 2002 gegenüber dem Vorjahr um 9,1 Prozent. Insgesamt erforderte der öffentliche Verkehr 2002 12,9 Prozent mehr Mittel als 2001. Einen bescheidenen Ausgabenzuwachs von 0,6 Prozent verzeichneten die Strassen. Für die Kantonsstrassen gingen die Aufwendungen sogar leicht zurück.

Der Ausgabenrückgang 2003 ist hauptsächlich auf den Sonderfaktor „Swissair-Krise“ im Vorjahr zurückzuführen, ferner auf Verzögerungen auf der NEAT-Baustelle am Gotthard. Mehrauslagen verursachten auf Bundesebene namentlich höhere Einlagen in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte. Insgesamt lagen die Aufwendungen für die Bundesbahnen nur geringfügig über dem Vorjahresniveau. Beim Regionalverkehr glitten die Ausgaben um 1,1 Prozent zurück. Insgesamt gaben 2003 alle drei Staatsebenen für den öffentlichen Verkehr 0,4 Prozent weniger aus als im Vorjahr. Im Strassenbereich erhöhten sich die Ausgaben um 2,4 Prozent. Am kräftigsten nahmen mit 6,4 Pro-

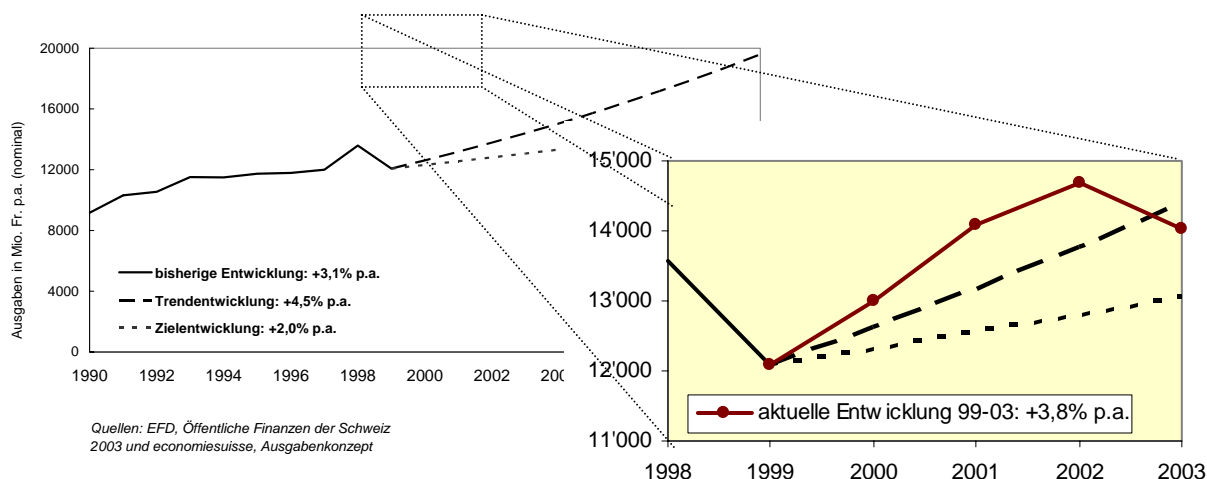
zent die Ausgaben für Gemeindestrassen zu, jene für Kantonsstrassen stiegen leicht, während die Nationalstrassenausgaben um 1,8 Prozent zurückgingen.

Da sich die aktuelle Ausgabenentwicklung im Verkehrsbereich nicht auf Zielkurs befindet, sind die im „Ausgabenkonzept“ von economiesuisse erläuterten Leitlinien für Reformen nach wie vor zu berücksichtigen.

Leitlinien für eine nachhaltig tragbare Verkehrspolitik

Eine leistungsfähige, zukunftsweisende und flächendeckende Verkehrsinfrastruktur mit effizienten Verkehrsmitteln bildet einen zentralen Standortfaktor für Bevölkerung und Wirtschaft. Die ökologische Tragbarkeit ist dabei zu berücksichtigen. Alle Verkehrsträger sind deshalb integriert zu betrachten; das Gesamtangebot muss möglichst abgestimmt werden, um Synergien zu erzielen und Überkapazitäten zu vermeiden. Heutige und voraussehbare Kapazitätsengpässe gilt es zu beseitigen. Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern muss möglichst unverzerrt stattfinden. Dabei sind Quersubventionierungen und Zweckentfremdungen zu vermeiden. Sowohl für die öffentlichen Verkehrsmittel wie auch für den Strassenverkehr haben sich das Grundangebot und die Ausbauprojekte an der Nachfrage zu orientieren. Kritische Verkehrsmengen, Rentabilitätsüberlegungen und Benchmarking zwischen konkurrierenden Projekten stehen dabei im Vordergrund. Nicht nur externe Kosten, sondern auch externe Nutzen sind mit verhältnismässigem Aufwand zu berücksichtigen. Die Grundversorgung muss sichergestellt wer-

Entwicklung der Ausgaben für den Verkehr: gelbe Karte 1999 bis 2003



Quellen: EFD, Öffentliche Finanzen der Schweiz 2003 und economiesuisse, Ausgabenkonzept

den; regionalpolitisch motivierte Bedürfnisse sind jedoch – dank der im Rahmen der NFA erweiterten Finanzautonomie – durch die interessierten öffentlichen Körperschaften selbst zu tragen.

Beim Strassenverkehr ist grundsätzlich vom Äquivalenzprinzip auszugehen, wonach der Benutzer die Kosten der Infrastruktur selbst zu tragen hat. Für Grosswerke und geschlossene, in sich kohärente Netzwerke oder Abschnitte ist die Privatisierung von Bau und/oder Betrieb staatlich finanzierten Lösungen vorzuziehen. Dies muss mit einer entsprechenden Senkung der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette gekoppelt sein. Für die übrigen Strecken des Strassennetzes ist, wo lokalisierte Kapazitätsengpässe bestehen, die Einführung von adäquaten Verkehrsmanagementmassnahmen zu prüfen. Die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen sind zu beheben. Für die Schweizer Wirtschaft ist es wichtig, dass der Verkehrsfluss unter Berücksichtigung ordnungspolitischer, wirtschaftlicher, sozialer, ökologischer und raumplanerischer Faktoren gefördert wird.

Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist ganzheitlich zu betrachten. Um die Eisenbahninfrastruktur zu modernisieren und die Verlagerungsziele zu erfüllen, sind einerseits die in Angriff genommenen Schienengrossprojekte zeit- und kostengerecht zu realisieren und andererseits zukunftssträchtige Projekte voranzutreiben. Dabei muss sich das Angebot immer am Bedarf orientieren. Dies bedeutet, auf nicht zwingende Ausbauprojekte zu verzichten, Überkapazitäten abzubauen (z.B. unrentable Strecken im Regionalverkehr) und Synergien zwischen den verschiedenen Leistungserbringern bzw. Verkehrsträgern zu suchen. Bei der Finanzierung sind klare Kompetenzen nötig: Gemäss dem Subsidiaritätsprinzip müssen sich vorrangig – und im Rahmen der NFA – die kantonalen bzw. kommunalen Nutzniesser finanziell beteiligen. Der Bund soll sich nach klaren Kriterien nur noch dort engagieren, wo ein nationales Interesse vorliegt. Wo möglich sollen vermehrt Private in Finanzierung, Bau und Betrieb einbezogen werden.

Im Luftverkehr soll der Staat durch geeignete Rahmenbedingungen für einen funktionsfähigen Flughafenbetrieb sorgen. Damit sollen die Voraussetzungen für optimale Anbindungen an den internationalen Luftverkehr sichergestellt werden. Wettbewerbsverzerrungen sind – insbesondere im Rahmen bilateraler Luftverkehrsabkommen – abzubauen, um nachhaltig ein effizientes System zu gewährleisten.

Wie will das „Ausgabenkonzept“ die Entwicklung der Verkehrsausgaben auf einen nachhaltigen Pfad bringen?

Die fünf wichtigsten Massnahmen

- Bau und/oder Unterhalt der Nationalstrassen ganz oder teilweise staatlichen, privaten oder gemischten Trägerschaften übertragen. Ähnliche Lösung bei Grossprojekten für kantonale Hauptstrassen und im Agglomerationsverkehr. Zu solchen Zwecken können Mauten eingeführt werden. Im Gegenzug Mineralölsteuer senken und Autobahnvignette aufheben.
- Bei den SBB Erhöhung der Zielvorgaben und entsprechende Anpassung des Zahlungsrahmens für die Infrastruktur. Gründe: bessere Konkurrenzfähigkeit dank Neubaustrecken; keine doppelte Subventionierung zuerst beim Neubau und danach bei der Abschreibung; höhere Attraktivität der Bahnen im Falle von Mauten.
- Nachfrageorientierte Mindestanforderungen im Regionalverkehr. Bei der Konzessionsvergabe den Wettbewerb konsequent ausschöpfen. Synergienmöglichkeiten unter den verschiedenen Verkehrsträgern/Leistungserbringern nutzen. Evtl. vermehrt Busse einsetzen. Über die Mindestanforderungen hinausgehende regionale Wünsche sind von den betroffenen Kantonen bzw. Gemeinden zu tragen.
- Öffentlicher Agglomerationsverkehr als Kantonssache im Sinne einer interkantonalen Zusammenarbeitsform. Auf Stufe Bund gewisse Verlagerung der vorhandenen Mittel vom Regional- zum Agglomerationsverkehr. Nach Möglichkeit Einbezug von Privaten bei Bau, Betrieb und/oder Finanzierung.
- Den geplanten Kostenrahmen für den FinöV-Fonds für Eisenbahngrossprojekte einhalten und Mehrkosten durch Verzichtspläne oder Redimensionierungen zwingend kompensieren. Grossprojekte nachfrageorientiert auswählen. Benchmarking- und Rentabilitätsüberlegungen strikt anwenden. Evtl. Einbezug von Privaten bei Finanzierung, Bau und/oder Betrieb.

Kommentar

Die Verkehrsausgaben haben – unter Ausklammerung von Sonderfaktoren – einen deutlich nach oben weisenden Trend. Verantwortlich dafür sind die Eisenbahngrossprojekte, die Behebung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen und der wachsende Nationalstrassenunterhalt. Die Entlastungsprogramme 2003 und 2004 des Bundes ändern daran nichts Grundsätzliches. Eine leistungsfähige, zukunftsweisende Verkehrsinfrastruktur bildet einen zentralen Standortfaktor, dem eine entsprechende Priorität zukommen muss. Trotzdem muss das Verkehrsangebot effizient und finanziell tragbar erbracht werden, um die Verkehrsausgaben auf den Zielpfad zu bringen. Die Mittel müssen auf betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich möglichst rentable Projekte konzentriert werden.

Um das Preis-Leistungs-Verhältnis des Bahnangebots zu verbessern, braucht es einen echten Wettbewerb auf der Schiene. Nach Überzeugung von *economiesuisse* bildet dies die Voraussetzung, die Bahn gegenüber der Strasse attraktiver zu machen und die Grossinvestitionen in die NEAT auszunützen. Die Bahnreform 2 sollte in diesem Sinn ausgestaltet werden. Ferner ist die komplexe Struktur der „Bahnlandschaft Schweiz“ auf Überkapazitäten und Doppelspurigkeiten zu überprüfen. So sollte zum Beispiel auf unrentable Strecken im Regionalverkehr verzichtet werden. Die frei werdenden Mittel könnten zur Behebung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen verwendet werden.

Mehr Effizienz bei der Gewährung von Subventionen für den öffentlichen Verkehr bringt eine weitere mittel- bis langfristig erhebliche finanzielle Potenzialwirkung. Dies betrifft laut „Ausgabenkonzept“ etwa das Abgeltungssystem für den Abschreibungsbedarf der SBB (Substanzerhaltung), welches Folgekosten von errichteten Grossinfrastrukturen fördert. Dieses System führt zu einer Doppelsubventionierung (ein erstes Mal als Subvention bei der

Infrastrukturerstellung und ein zweites Mal bei der Substanzerhaltung), was sich auch im Finanzplan mit entsprechenden Mehrkosten niederschlägt. Da die SBB ferner mit der Inbetriebnahme von Neubaustrecken konkurrenzfähig werden, kann die Messlatte für die Zielvorgaben erhöht und entsprechend der Zahlungsrahmen für die Infrastruktur angepasst werden. Die Grundversorgung im Regionalverkehr ist an Mindestanforderungen bezüglich Nachfrage zu knüpfen. Bei der Konzessionsvergabe ist der Wettbewerb konsequent auszuschöpfen. In dieser Hinsicht sind Fortschritte zu verzeichnen. Beim FinöV-Fonds für Eisenbahngrossprojekte soll gemäss „Ausgabenkonzept“ der geplante Kostenrahmen eingehalten werden, notfalls durch die Kompensierung von Mehrkosten durch Verzichtspläne oder Redimensionierungen. Trotz der fehlenden Projektrentabilität wird das Bauprogramm des FinöV-Fonds jedoch kaum redimensioniert. Stattdessen wird die Finanzierung einnahmenseitig an ein praktisch unverändertes Bauvolumen angepasst. Regionalpolitische Wünsche statt Kostenbewusstsein waren im Parlament zudem massgebend für die Durchsetzung der Maximalvariante bei den HGV-Anschlüssen.

Der Vorschlag des Bundesrats für einen Infrastrukturfonds zur Behebung der Verkehrsengpässe in den Agglomerationen – eine Reaktion auf den vom Volk klar verworfenen Avanti-Gegenvorschlag – geht in die richtige Richtung. Allerdings vermisst *economiesuisse* die nötige Transparenz bei der Finanzierung, ebenso einen ganzheitlichen Überblick und eine langfristige Finanzplanung über die Verwendung der zweckgebundenen Verkehrsabgaben. Im Strassenbereich regt das „Ausgabenkonzept“ an, beim Bau und Betrieb der Nationalstrassen private oder gemischte Trägerschaften (inklusive Erhebung von Mauten) rein staatlich finanzierten Lösungen vorzuziehen. Damit könnte die Finanzierung vieler akuter Verkehrsengpässe – insbesondere in Agglomerationen – auf eine verlässlichere finanzielle Basis gestellt und gleichzeitig die öffentliche

Hand geschont werden. Im Gegenzug müsste jedoch zwingend die Mineralölsteuer reduziert bzw. die Autobahnvignette aufgehoben werden. Ähnliche Lösungen wie bei den Nationalstrassen sind bei Grossprojekten für kantonale Hauptstrassen denkbar. ER

Rückfragen:

pascal.gentinetta@economiesuisse.ch

gregor.kuendig@economiesuisse.ch