



Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
Fax 031 321 60 10
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Schweizerischer Städteverband (SSV)
Frau Renate Amstutz, Direktorin
Florastrasse 13
3000 Bern 6

Bern, 16. Juni 2011

**Verkehrsfinanzierung: „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ und
„Änderung Nationalstrassenabgabegesetz“; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Amstutz

Der Gemeinderat der Stadt Bern bedankt sich für Ihre E-Mail vom 14. April 2011, in welcher Sie die Mitglieder des Städteverbands einladen, zu den beiden erwähnten Vernehmlassungsvorlagen bzw. zu einem ersten Entwurf einer Vernehmlassungsantwort Stellung zu nehmen. Gerne ergreift der Gemeinderat die Gelegenheit, sich wie folgt zu äussern:

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Der Gemeinderat ist mit dem Antwortentwurf in seiner grundsätzlichen Ausrichtung und seinen wesentlichen Elementen einverstanden. Im Einzelnen hat er zum Entwurf drei Bemerkungen:

Langfristige Sicherung der ÖV-Infrastrukturfinanzierung auch in den Regionen

Die Feststellung, dass mit dem Projekt FABI die Finanzierung des Infrastrukturfonds für Agglomerationsprojekte nicht gesichert wird, ist aus Sicht der Städte und Agglomerationen äusserst beunruhigend und von grosser Bedeutung. Nach Auffassung des Gemeinderats stellt dieser Umstand die eigentliche Kernaussage dar und sollte deshalb noch stärker ins Zentrum der Stellungnahme gerückt werden.

Verstärkte Nutzerbeteiligung an der Finanzierung der Bahninfrastruktur

Die hohen Zuwachsprognosen für den Gesamtverkehr drohen die grossen Bemühungen um einen Kapazitätsausbau der Verkehrsinfrastrukturen zu unterminieren. Eine rein angebotsorientierte Ausbaustrategie kann die Kapazitätsprobleme auf Schiene und Strasse gerade in den Städten und Agglomerationen nicht lösen. Der Gemeinderat ist deshalb der Auffassung, dass Bund, Kantone und Gemeinden nun rasch und ernsthaft prüfen müssen, wie eine verursachergerechte Beteiligung der Nutzer an den Kosten der

Verkehrsinfrastrukturen realisiert werden kann, damit zukünftig auch im Verkehr Nachfrage dämpfende Preissignale gesetzt werden können.

Wichtig scheint dem Gemeinderat in diesem Zusammenhang, dass die verstärkte Nutzerbeteiligung verkehrsträgerübergreifend angegangen wird und nicht einseitig auf die Bahninfrastruktur fokussiert. Entsprechend können die beiden nun zur Diskussion stehenden Vorlagen nicht unabhängig voneinander betrachtet werden. Denn sonst besteht die Gefahr, dass es zu unerwünschten Umsteigeeffekten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln kommt. Ziel muss es sein, auf allen Verkehrsträgern nach einheitlichen Kriterien eine verursachergerechte Beteiligung der Nutzer an den Kosten der Infrastrukturen zu etablieren. Interessant könnte in diesem Zusammenhang der Ansatz des Mobility Pricing sein.

Umfang der Ausbauschnitte bis 2030

Der Gemeinderat teilt die Auffassung, dass die bis 2030 für FABI vorgesehenen Mittel im Umfang von 8.5 - 9.5 Mia. Franken nicht genügen, da der ausgewiesene Investitionsbedarf weitaus höher ist. Er unterstützt deshalb die Forderung, den Finanzrahmen für den ersten Ausbauschritt von FABI sei zu erhöhen.

Er erachtet es in diesem Zusammenhang aus Sicht der Städte und Agglomerationen als sinnvoll, sich für die im Bericht des Bundesrats zur Vernehmlassung ausgeführten „Variante 2: Förderung Agglomerationen“ auszusprechen. Mit dieser Finanzierungsvariante könnte eine Reihe von dringlichen Agglomerationsprojekten in den grössten Agglomerationen der Schweiz zeitgerecht realisiert werden.

Die von Ihnen am Schluss des Entwurfs zur Stellungnahme gestellten Fragen beantwortet der Gemeinderat wie folgt:

- Er befürwortet eine Pauschalierung des Fahrkostenabzugs bei der Bundessteuer in der Höhe eines öV-Abonnements in Agglomerationen. Dies umso mehr, als es sich hierbei um die Aufhebung eines Steuerabzugsprivilegs für Autopendlerinnen und -pendler handelt.
- Den Einsatz von Erträgen einer allfälligen Treibstoffabgabe für die Finanzierung von Strassen- und Schieneninfrastrukturen hält der Gemeinderat für eine prüfungswürdige Option. Dabei muss die Abgabe so gestaltet sein, dass sie einen messbaren Lenkungseffekt hat und damit der steuerfinanzierte Anteil an der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere derjenige der Gemeinden, reduziert werden kann.

Änderung Nationalstrassengesetz

Es ist richtig, die Finanzierung des Betriebs und Unterhalts sowie des Ausbaus der Nationalstrassen über die Autobahnvignette zu sichern. Die Entwicklung einer e-Vignette ist weiter zu verfolgen. Technisch gesehen wäre eine gemeinsame Entwicklung zusammen mit möglichen Roadpricing-Systemen zu begrüssen. Im Rahmen der Entwicklung muss dem Datenschutz grosses Gewicht beigemessen werden.

Abschliessend verweist der Gemeinderat auf die Stellungnahmen des Vereins Hauptstadtregion Schweiz vom 28. Mai 2011 und des Lötschberg-Komitees vom 3. Juni 2011 zur vorliegenden Vernehmlassung, deren Anliegen er inhaltlich teilt (s. Beilagen).

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen



Alexander Tschäppät
Stadtpräsident



Dr. Jürg Wichtermann
Stadtschreiber

Beilagen

- Schreiben des Vereins Hauptstadtregion Schweiz an den Bundesrat vom 27. Mai 2011
- Newsletter Nr. 3: Kernbotschaften des Lötschberg-Komitees zu FABI vom 3. Juni 2011



Bern, anfangs Juni 2011

Newsletter Nr. 3 an die Mitglieder und Partner des Lötschberg-Komitees

Kernbotschaften des Lötschberg-Komitees zu FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur)

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Lötschberg-Komitee, am 8. März 2011 unter Beteiligung der Kantone AG, BE, BL, BS, NE, SO und VS gegründet, hat entsprechend seiner Zielsetzung zu FABI Stellung bezogen. Die ausführliche Antwort finden Sie unter www.loetschberg-komitee.ch. Nachstehend die Kernbotschaften:

1. Die Mobilität in unserem Land steigt markant an. Der Trend und die Prognosen zeigen stark nach oben, im Personen- wie im Güterverkehr. **Ein Ausbau der Bahninfrastruktur ist deshalb unabdingbar und dringlich.** Dieser Ausbau darf nicht primär bzw. allein durch die finanziellen Fesseln eingegrenzt werden, sondern ist vor allem unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Ziele und Bedürfnisse voranzutreiben.
2. Im Personenverkehr sollen die Ausbauten auf die neuen Metropolitanräume ausgerichtet werden. Dieser Grundsatz ist richtig. Es darf aber deswegen **der Nord-Süd-Verkehr durch die Schweiz nicht vernachlässigt werden.** Dem Nord-Süd-Verkehr ist im Sinne der landesweiten und internationalen Netzwerke entsprechend ausreichend Beachtung zu schenken.
3. Für den Güterverkehr fehlt eine Vision. Speziell für die Nord-Süd-Achse ist das Nachfragewachstum gegenüber bisher bekannten Prognosen zurückhaltend berechnet worden. **Das Ziel der Verkehrsverlagerung** von der Strasse auf die Schiene darf aber nicht reduziert oder gar aufgegeben werden; insbesondere gilt es die Verkehrszunahme auf die Schiene zu bringen. Voraussetzung dafür ist, dass die benötigte Infrastruktur rechtzeitig bereitgestellt wird, andernfalls es zu massiven Kapazitätsengpässen und Trassenkonflikten mit dem Regionalverkehr kommen wird.
4. Ein **Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP)** mit verschiedenen Ausbausritten erachten wir als richtig. Dabei sind vorab der Takt zu erhöhen und damit die Kapazitäten zu erweitern. Geschwindigkeitserhöhungen auf einzelnen Strecken sind weniger prioritär einzustufen; sie sind nur zu realisieren, wenn sie für das Knotensystem von Bedeutung sind.
5. Der **erste Ausbauschritt**, u.a. mit den Knoten Bern (620 Mio CHF) und Basel-Ost (390 Mio CHF) ist mit total 3'500 Mio CHF entsprechend dem prognostizierten Wachstum **eindeutig zu tief ausgefallen**, er ist deshalb mit den beiden vorgeschlagenen Varianten zu ergänzen. Für das Lötschberg-Komitee besonders wichtig ist die Variante 2 (Agglomerationsverkehr), inkl. der Kapazitätssteigerung Gümligen – Münsingen (630 Mio CHF) und der Entflechtung Pratteln (510 Mio CHF). Sämtliche Anliegen des 1. Ausbauschlitts inkl. Varianten von rund 7 Milliarden CHF sind im Botschafts-Entwurf ausreichend begründet.
6. Zusätzlich sind Mittel für den **Ausbau des Lötschberg-Basistunnels** bereitzustellen, dies gemäss einem Sonderprogramm, mindestens aber 100 Mio CHF für die entsprechende Detailprojektierung.
7. **Der Wisenberg** ist neu in die erste Dringlichkeitsstufe aufzunehmen. Im ersten Ausbauschritt sind die Vorprojektkosten vorzusehen, im zweiten dann die Realisierung. Ein neuer, zusätzlicher Jura-Durchstich wird in den nächsten Jahrzehnten unabdingbar.

Verein zur Entwicklung der Lötschberg-Achse

Association pour le développement de l'axe du Lötschberg

Kramgasse 2 | Postfach 5464 | CH-3001 Bern | T+41 (0)31 388 60 30 | info@loetschberg-komitee.ch | www.loetschberg-komitee.ch

Zur Finanzierung

Die vorgeschlagene Finanzierung mit LSVA, Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer, Allgemeine Bundesmittel (alle bisher) und Beiträge der Kantone, Anpassung Trassenpreise sowie Pauschalierung des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer (alle neu) scheint weitgehend ausgewogen, aber klar nicht ausreichend zur Bewältigung der Probleme bzw. um mit dem Verkehrswachstum Schritt zu halten. Konkret unterbreitet das Lötschberg-Komitee folgende Vorschläge zur Erhöhung des Bundeanteils:

8. Bund und Kantone leisten bereits jetzt neben den Darlehen grosse Beiträge an Investitionen und in Form von Abgeltungen an den öffentlichen Verkehr. Auf diesen Beiträgen von heute jährlich rund 3,5 Milliarden CHF muss die Mehrwertsteuer bezahlt werden bzw. es wird den Infrastruktureigentümern die entsprechende Vorsteuer gekürzt. Wir empfehlen alle Beiträge der Kantone und des Bundes als **"Einlagen in die Unternehmung"** zu deklarieren, so dass sie nicht mehr besteuert werden. So kämen eben auch die bereits heute geleisteten Mittel der Kantone voll dem Ausbau der Infrastruktur zu Gute. Jährlich stünden so bereits rund 150 - 200 Mio CHF, bis 2025 total rund 2,0 - 2,5 Milliarden CHF mehr zur Verfügung.
9. Zur Auslösung eines grösseren Kredits für den ersten Ausbauschnitt meinen wir, dass auf die **Rückzahlung und vor allem die Verzinsung der bisherigen, bevorschussten Kredite verzichtet** werden solle. Je nach Lösung stünden bis zu 2 Milliarden CHF weitere Mittel zur Verfügung.
10. **"Der Lötschberg finanziert sich selbst"**. Die BLS nimmt heute für die NEAT am Lötschberg jährliche Abschreibungen von rund 75 Mio CHF vor. Übersteigen die verfügbaren Abschreibungsmittel die Investitionen, so sind diese Mittel an den Bahninfrastrukturfonds zurückzubezahlen oder mit andern Leistungen des Fonds zu verrechnen (Art. 51 a Absatz 2, neu). Wir empfehlen nun diese übersteigenden Abschreibungsmittel aus der NEAT am Lötschberg für den Bau der zweiten Röhre einzusetzen. Damit wäre innert zehn Jahren mindestens die Bahntechnische Ausrüstung zwischen Ferden und Mitholz in der Höhe von rund 770 Mio CHF voll finanziert. Die Weiterentwicklung des Lötschberg-Basistunnels ist deshalb als Sondermassnahme ebenfalls in den ersten Ausbauschnitt aufzunehmen.

Zum Ausbau des Lötschberg-Basistunnels

11. Die Etappierung des Lötschberg-Basistunnels wurde im Rahmen von FinöV aus politischen Gründen zwingend. Die Basistrecke ist bereits heute an Werktagen mit über 110 Zügen praktisch ausgelastet. Ohne eine Kapazitätserweiterung ist weder die Takterhöhung (Bern – Visp – Brig, 30-Minuten-Takt) noch die Steigerung des Güterverkehrs möglich. Die dafür vorgesehene Weiterentwicklung in Form der **Bahntechnischen Ausrüstung** zwischen Ferden und Mitholz ist sachlich unbestritten und deshalb eben auch rasch zu verwirklichen.
12. Wird nur der Abschnitt Ferden-Mitholz ausgerüstet, verbleiben zum Ausbau der noch einspurige Abschnitt Frutigen-Mitholz sowie die Umfahrung Frutigen übrig. Das Lötschberg-Komitee betrachtet eine **zusätzliche Etappierung bei einer derartig komplexen Baustelle als falsch und bittet deshalb für die zweite Etappe gleich den Vollausbau ins Programm aufzunehmen**. Es sind dringend weitere Abklärungen bzw. die Projektierung voranzutreiben. Die aufgezeigte Sonderfinanzierung (Ziffer 10) müsste dann etwas länger dauern, könnte diesen Entscheid aber erleichtern und wäre auf eine langfristige Lösung ausgerichtet.

Wir bitten Sie, unsere Kernbotschaften weiter zu verbreiten. Besten Dank.

Freundliche Grüsse

Lötschberg-Komitee



Dr. Mathias Tromp
Geschäftsführer

Geschäftsstelle

c/o ADVOCATE
Rudolf Muggli

& ECOPLAN
Felix Walter

Secrétariat

Helvetiastr. 5 – Postfach, 3000 Bern 6
Tel. 031 350 01 80
Fax 031 350 01 89

Thunstrasse 22, 3005 Bern
Tel. 031 356 61 61
Fax 031 356 61 60

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
3003 Bern

Bern, 27. Mai 2011

Stellungnahme zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns, dass Sie uns die Möglichkeit geben, unsere Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ einzureichen. Der Vorstand des Vereins Hauptstadtregion Schweiz, dem fünf Kantone und rund 20 Städte, Gemeinden und Regionen angehören, hat die Stellungnahme an seiner Sitzung vom 27. Mai 2011 gutgeheissen. In unserer Stellungnahme beschränken wir uns auf grundsätzliche Aspekte und verweisen im Übrigen auf die Stellungnahmen der einzelnen Kantone, Regionen und Gemeinden sowie überkantonalen und überkommunalen Gremien und Institutionen wie der KöV oder des schweizerischen Städteverbandes.

Die Hauptstadtregion Schweiz begrüsst die zur Diskussion gestellte Vorlage grundsätzlich. Es ist für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung von zentraler Bedeutung, die Verkehrsfinanzierung auf eine solide Basis zu stellen. Der gewählte Ansatz, die Finanzierung von Unterhalt und Ausbau gemeinsam zu planen, ist richtig. Die Ausbauschritte müssen so dimensioniert sein, dass sie auf die wachsenden Verkehrsbedürfnisse eingehen, aber auch für alle Beteiligten finanzierbar bleiben. Dies erfordert ein grosses finanzielles Engagement insbesondere des Bundes. Der in der Vorlage vorgesehene finanzielle Rahmen für die erste Etappe ist tendenziell zu klein und muss erhöht werden. Aus Sicht der Hauptstadtregion Schweiz scheint insbesondere die vorgeschlagene Variante 2 „Förderung der Agglomerationen“ attraktiv zu sein. Trotz finanzieller Etappierung muss zudem sichergestellt bleiben, dass insbesondere für Grossprojekte ausreichend Planungssicherheit besteht.

Zu mehr finanziellem Spielraum beitragen würde u. a. ein Verzicht auf eine Verzinsung der Bevorschussung nach FINÖV-Fonds und die zeitliche Erstreckung der Rückzahlung der entsprechenden Darlehen. Zu prüfen wäre auch die Neuregelung der Mehrwertsteuer-

Vorsteuerkürzungen bei Subventionen und Wiederverwendung von Abschreibungen betreffend NEAT.

Wir stimmen der Stossrichtung zu, dass die Nutzer zukünftig einen grösseren Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen leisten sollen. In Anbetracht der wachsenden Nachfrage nach Mobilität bei gleichzeitig knappen öffentlichen Mitteln ist dies unvermeidbar. Gleichzeitig mit der hier behandelten Vorlage hat das UVEK die Vernehmlassung zur Vorlage „Nationalstrassenabgabegesetz“ eröffnet. Diese beiden Vorlagen können nicht unabhängig voneinander betrachtet werden. Damit auch in Zukunft ein effizientes und erträgliches Verkehrssystem gewährleistet ist, muss das prognostizierte Verkehrswachstum primär im öffentlichen Verkehr stattfinden. Deshalb halten wir es für unverzichtbar, dass die Preise im Bahnverkehr und im Strassenverkehr in gleichem Masse angehoben werden.

Wichtig scheint uns zudem, dass in die Überlegungen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur auch der Infrastrukturfonds einbezogen wird. Dieser Fonds ist von zentraler Bedeutung für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen. Er muss deshalb tendenziell gestärkt und auf eine unbefristete Laufdauer ausgelegt werden. Die Finanzierung der beiden Fonds soll sich nicht konkurrenzieren. Den notwendigen Investitionen auf dem Privatbahnnetz wird in der Vorlage nicht genügend Rechnung getragen. Die entsprechenden Mittel sind im Bahninfrastrukturfonds vorzusehen.

Die Stossrichtung, mehr Kapazitäten auf überlasteten Strecken zu schaffen, begrüssen wir grundsätzlich. Wichtiges Ziel der HSR-CH ist es, leistungsfähige Verbindungen zwischen den Zentren der Region zu schaffen und die Anbindung an die übrigen Metropolitanräume sicherzustellen. Dazu sind sowohl Ausbauten auf der Nord-Süd-Achse als auch auf der West-Ost-Achse notwendig und prioritär zu behandeln, um Kapazitätsengpässe zu vermindern und Reisezeiten zu verkürzen (z.B. Bern-Lausanne und Engpass Ligerz). Dazu gehört auch der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels: Die Hauptstadtregion Schweiz unterstützt die entsprechenden Anliegen des Lötschberg-Komitees (vgl. unsere Medienmitteilung vom 8. März 2011 unter www.hauptstadtregion.ch). Von zentraler Bedeutung ist schliesslich die Leistungsfähigkeit der wichtigen Bahnknoten.

Eines unserer soeben lancierten Projekte befasst sich mit der Optimierung der Bahnverbindungen für die Hauptstadtregion. Mit diesem Projekt werden wir im Raum HSR-CH gemeinsam mit den Transportunternehmungen Verbesserungsvorschläge erarbeiten, die wir gerne mit Ihnen besprechen werden. Damit werden wir einen Beitrag zu einem zweckmässigen Ausbauprogramm leisten.

Wir bitten Sie unsere Anliegen zu berücksichtigen und stehen für weitere Diskussionen und Gespräche gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Verein Hauptstadtregion Schweiz

Andreas Rickenbacher
Co-Präsident
Regierungsrat
Volkswirtschaftsdirektor
des Kantons Bern

Felix Walter
Co-Geschäftsführer