



12.016

**Volksinitiative
"für den öffentlichen Verkehr"
und Finanzierung und Ausbau
der Eisenbahninfrastruktur**

**Initiative populaire
"pour les transports publics"
et financement et aménagement
de l'infrastructure ferroviaire**

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 29.11.12 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 03.12.12 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.12.12 (FRIST - DÉLAI)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.06.13 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.06.13 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.06.13 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.06.13 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 13.06.13 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.06.13 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 19.06.13 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.06.13 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.13 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 21.06.13 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Heim Bea (S, SO): Sie haben gestern gehört, die Schweiz sei stolz auf ihren öffentlichen Verkehr, und so soll es auch in Zukunft bleiben; dafür ist diese Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" lanciert worden. Sie ist breit abgestützt. Sie wird von einer Allianz von zwanzig Organisationen getragen, auch von der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz, die ich präsidiere.

Der Ausbau der Bahnkapazitäten ist dringend nötig für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Schweiz, für den Tourismus und für die erfreulich steigende Zahl an Bahnfahrenden. Er ist also unbestritten dringend – bestritten war bisher nur die Finanzierung. Hier zeigt die Initiative einen einfachen und rasch realisierbaren Weg, ohne zusätzliche Steuern und Abgaben, indem die Mineralölsteuereinnahmen nicht wie heute grossmehrheitlich dem Strassenbau zukommen, sondern zur Hälfte in den Bahnbau investiert werden sollen. Damit würde die Initiative dem ewigen Gegeneinander von Strasse und Schiene endlich ein Ende setzen, denn vom Ausbau der Schiene profitieren Strasse und Schiene.

Ich sage "würde" – wir diskutieren ja heute auch über Fabi, über den Gegenvorschlag zur Initiative. Ich bin überzeugt, dass es der breiten Abstützung dieser Initiative zu verdanken ist, dass wir heute über den Ausbau des Schienennetzes und über die künftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sprechen. Sie hat den Bund zu kreativen Ideen angeregt. Fabi hat aus meiner Sicht, aus unserer Sicht drei entscheidende Vorteile – ein ähnliches Erfolgsrezept wie das unserer Eishockeyspieler vor einigen Wochen in Schweden:

Das Erfolgsrezept Nummer 1 ist das ausgewogene Team: Nicht die Superstars entschieden jeweils das Spiel, sondern ein auf hohem Niveau ausgeglichenes Team, und das ist Fabi-ähnlich. Nicht eine einzige Finanzierung muss alles richten, nein, es sind gleich vier Finanzierungen, nämlich die Kundenfinanzierung, die Kantonsfinanzierung, die Pendlerfinanzierung und die Finanzierung über Mehrwertsteuerpromille. Das ist sozusagen eine ausgewogene Symmetrie, ein Fondsspeisungsteam.

Das Erfolgsrezept Nummer 2: Die Schweizer haben in Schweden gewonnen, weil sie clever offensiv waren – so, wie der Finanzierungsmix des Bundes. Mit den Kantonen kommen sogar neue Player ins Spiel. Of-





fensives Powerplay – das wissen wir seit Schweden alle – zahlt sich aus. Den Kantonen bleibt es übrigens unbenommen, was sie beim Pendlerabzug tun; das möchte ich hier betonen. Sie können bei den kantonalen und kommunalen Steuern je nach regionalen Gegebenheiten auch beim unbeschränkten Pendlerabzug bleiben. Die Varianten, die wir hier diskutieren, betreffen ausschliesslich die Bundessteuer. Da empfehlen wir die Begrenzung auf maximal 3000 Franken. Der Vorschlag ist moderat; er wird vom Ständerat und von der Kommissionsmehrheit getragen, und er ist finanziell absolut nötig.

Das Erfolgsrezept Nummer 3: Die Schweizer auf dem Eis waren trotz ihres Erfolgs massvoll und ohne Überheblichkeit. Auch das kann man bei Fabi sehen: Die Autofahrer müssen zwar ihren Anteil daran leisten, dass die Bahnen immer grössere Beiträge zur Vermeidung von Staus auf den Strassen erbringen, aber dieser Anteil geht nach und nach zurück. Je besser der Modal Split zugunsten der Bahn wird, desto weniger sind Strassengelder für die Bahn nötig. Die Pendleruntersuchung hat es uns ja deutlich gezeigt: Die Bahn legt nicht nur leicht, sondern geradezu markant zu.

In diesem Sinn fordere ich Sie auf, sich weiterhin am WM-Silber von Schweden zu freuen, aber vor allem die Vorlage des Bundesrates und die Initiative zu unterstützen.

Feller Olivier (RL, VD): J'approuve la décision du Conseil des Etats de porter à 6,4 milliards de francs les investissements destinés au développement et à l'entretien des infrastructures ferroviaires de notre pays d'ici 2025.

On ne peut pas s'enorgueillir d'être le pays qui partage, avec le Japon, les records d'utilisation du train, en nombre de trajets et de kilomètres parcourus par habitant, et laisser prendre du retard à notre réseau ferroviaire. On ne peut pas se réjouir de voir une proportion de plus en plus grande de pendulaires recourir aux transports publics et renvoyer au-delà de 2025 des infrastructures qui seraient déjà bien utiles aujourd'hui même. On ne peut pas tenir en permanence un discours demandant à la population de recourir en priorité aux transports publics et continuer de laisser filer les investissements dans ce domaine. Il faut être cohérent, mettre en accord les actes avec les paroles, si nous ne voulons pas que la crédibilité des autorités s'affaiblisse dangereusement sur un sujet qui touche de manière sensible à la vie quotidienne.

Il y a urgence. Urgence face à l'augmentation importante de la population et à la difficulté des infrastructures ferroviaires de répondre à la demande. Urgence face à l'utilisation à plein régime des infrastructures actuelles, qui multiplie les risques de pannes du réseau. C'est maintenant qu'il faut agir pour maintenir cet atout tant vanté de déplacements faciles dans notre pays. Au-delà des infrastructures ferroviaires et de la mobilité qu'elles assurent, ce sont des conditions essentielles de la prospérité de notre pays qui sont en jeu: le dynamisme de notre économie et le maintien de l'emploi en dépendent largement.

J'approuve donc de consacrer, dès 2018, 0,1 pour cent de la TVA aux infrastructures ferroviaires et de leur assurer ce financement de manière permanente, au-delà de 2025. Pourquoi à partir de 2018? Parce que cette année-là le taux de TVA repassera automatiquement à 7,6 pour cent au lieu des 8 pour cent en vigueur actuellement. Avec ce 0,1 pour cent supplémentaire pour le rail, nous passerons donc à un taux de TVA de 7,7 pour cent en 2018. Ce 0,1 pour cent – qui rapportera quelque 300 millions de francs par an pour

AB 2013 N 758 / BO 2013 N 758

financer le rail – n'aura donc aucune incidence sur le pouvoir d'achat de la population par rapport à la situation actuelle.

Je tiens enfin à préciser une chose. Faire passer les investissements dans le rail à 6,4 milliards de francs, au lieu des 3,5 milliards proposés par le Conseil fédéral, est particulièrement utile à la Suisse romande, où l'état des lieux le justifie. Je m'en réjouis évidemment en tant que représentant du canton de Vaud. Mais c'est aussi l'investissement au niveau national que je soutiens aujourd'hui puisque le fonds d'infrastructure ferroviaire et les ressources prévues pour l'alimenter ont pour l'essentiel un caractère illimité dans le temps. Et qu'au-delà de 2025, ces mesures serviront davantage les intérêts de la Suisse allemande.

Kiener Nellen Margret (S, BE): Ich bin Mitglied des Clubs der Autofreien der Schweiz und des VCS sowie bekennender Fan des öffentlichen Verkehrs. Daher unterstütze ich selbstverständlich die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" des VCS.

Die Schweiz erstickt im Verkehr. Mit einem Strassennetz von rund 70 000 Kilometern und einem Bahnnetz von 5100 Kilometern hat sie bei der Verkehrsinfrastruktur weltweit eine absolute Spitzenposition inne. Während der Verkehrssektor weltweit im Durchschnitt 14 Prozent der Treibhausgasemissionen verursacht, ist der Verkehr in der Schweiz der Klimasünder Nummer 1. Bei uns entstehen durch den Strassenverkehr 30 Prozent der CO₂-Emissionen. 55 Prozent der Arbeitspendler und Arbeitspendlerinnen brauchen für ihren Arbeitsweg das Auto





oder ein anderes privates Motorfahrzeug. Rund 2 Millionen Menschen verschieben sich tagtäglich auf diese Weise. Es ist wirklich das Gebot der Stunde, diese Lawine verstärkt auf den öffentlichen Verkehr umzulagern. Dass die Anstrengungen, die Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu veranlassen, nicht unfruchtbar bleiben, zeigt die letzte Woche veröffentlichte Strukturhebung der eidgenössischen Volkszählung 2011. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist seit dem Jahr 2000 um 3 Prozentpunkte gesunken, während der Anteil des öffentlichen Verkehrs um 3 Prozentpunkte gestiegen ist. Das ist erfreulich, doch nun stösst der öffentliche Verkehr unweigerlich an seine Kapazitätsgrenzen. Letztes Jahr ist die Schweiz bevölkerungsmässig um die Grösse der Stadt Luzern gewachsen. Es drohen noch mehr Staus und noch mehr Umweltverschmutzung. Daher ist es dringlich, dass wir handeln.

Nun hat der Kommissionssprecher, Herr Kollege Fluri, von Finanzierungslücken gesprochen. Als Mitglied der Finanzkommission sage ich zu Ihnen, Herr Fluri, und auch zur Frau Bundesrätin: Helfen Sie von der bürgerlichen Seite bitte endlich mit, die Steuerhinterziehung im Inland wirksam zu bekämpfen! Helfen Sie, im Inland Leute einzusetzen, welche die Steuerhinterziehung auf allen Ebenen bekämpfen! Da sind viele Milliarden Franken zu holen, viel mehr, als die Schweizer Banken leider zugunsten von amerikanischen Kundinnen und Kunden zu verstecken geholfen haben. Milliarden an Steuerausfällen könnten durch eine wirksame Bekämpfung der Steuerhinterziehung im Inland verhindert werden, die Finanzierungslücke wäre bequem geschlossen, und auch der Herr Stadtpräsident von Solothurn hätte etwas mehr in seiner öffentlichen Kasse.

Mit dem Projekt "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur" (Fabi) stellte der Bundesrat der Initiative einen direkten Gegenvorschlag gegenüber, der fürs Erste nicht akzeptabel war. Fabi ist dann allerdings in den Beratungen im Ständerat in für uns entscheidenden Punkten nachgebessert worden – so, dass das Projekt jetzt durchaus eine gute Lösung darstellt. Fabi wird mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Step) umgesetzt, das auf den Planungen von Bahn 2030 beruht. Indem der Ständerat und die nationalrätliche Kommission anstelle der ursprünglich vom Bundesrat vorgeschlagenen 3,5 Milliarden nun 6,4 Milliarden Franken für die erste Ausbaustufe bis 2025 reservieren, schaffen sie die Grundlage, immerhin die dringendsten Projekte in die Wege zu leiten und umzusetzen.

Ich bitte Sie daher, die Initiative und auch den direkten Gegenvorschlag anzunehmen.

Glättli Balthasar (G, ZH): Ich möchte eine etwas grundsätzlichere Bemerkung an den Anfang stellen: Wenn wir über den Verkehr reden, wenn wir über die Mobilität reden, vergessen wir oft ein wesentliches Faktum, das all unseren Entwicklungen in den letzten Jahren zugrunde liegt, sei es im öffentlichen Verkehr, sei es bei der privaten Mobilität. Wir sprechen immer davon, dass die Mobilität wachse. Meistens finden wir das auch positiv. Das Problem ist allerdings: Wenn wir die Geschichte anschauen, sehen wir, dass die Mobilität nicht nach dem richtigen Massstab gewachsen ist. Ja, wir bewegen uns über längere Distanzen, ja, wir bewegen uns schneller, aber die Zeit, die wir im Durchschnitt täglich mit Pendeln verbringen, ist heute genau gleich lang wie vor zehn, vor zwanzig, vor dreissig Jahren. Das heisst, dass wir einfach mehr und schneller pendeln, aber mit dem gleichen Zeitaufwand. Ich denke, wenn wir von einer Perspektive einer Mobilitätspolitik sprechen wollen, wenn wir die Nebeneffekte, wie z. B. die Zersiedlung, die heute immer wieder unter den verschiedensten Aspekten kritisiert wird, auch betrachten, dann müssen wir ganz grundsätzlich ein Fragezeichen zum Ausbau der Mobilität setzen.

Hier haben wir erst einen Zwischenschritt. Ich finde, dass es ein richtiger und wichtiger Zwischenschritt ist, aber es kann nicht der Schluss unserer Mobilitätspolitik sein. Der Gegenvorschlag bedeutet endlich gleich lange Spiesse für Schiene und Strasse in dem Sinne, dass die Finanzierung auch für die Zukunft wirklich klar festgeschrieben wird. Ich bin froh, dass dieser Gegenvorschlag verbessert wurde. Das heisst aber gleichzeitig auch, dass wir die Finanzierung zukünftig sichern müssen. Das heisst auch, dass wir jetzt nicht sagen dürfen, dass die Verwendung der Gelder für die Strasse noch ausgebaut werden müsse. Unser Ziel müsste es, wenn schon, sein, den öffentlichen Verkehr auszubauen, um die Mobilität mit dem Auto rückbauen zu können – das ist eine wirklich grüne Perspektive. Auch unter dem Aspekt der Energiewende, auch unter dem Aspekt der Klimafrage haben wir in der schweizerischen Politik einen blinden Fleck: Alle sind sich einig, dass man im Gebäudebereich etwas machen muss – je schneller, desto besser, so scheint es mir manchmal fast. Das ist auch richtig, weil das einen langen Timelag hat. Aber Umstellungen im Mobilitätsbereich brauchen auch eine lange Zeit, bis sie wirklich ankommen. Wenn man heute im Ernst meint, man könne zwei Infrastrukturen, Schiene und Strasse, gleichzeitig mit Milliarden Franken ausbauen, dann muss ich einfach sagen, dass das umwelt- wie finanzpolitisch verantwortungslos ist.

Deshalb werde ich diesem Gegenvorschlag zustimmen, natürlich mit Freude auch der Initiative. Ich bin aber Teil jener Minderheit der Grünen, die sich im Bereich der Steuerabzüge noch ernsthaft überlegt, ob das, was der Bundesrat vorschlägt, wirklich das Richtige ist und ob das, was die Minderheit I (Candinas) vorschlägt –



nämlich das Generalabonnement zweiter Klasse als Level –, wirklich das Richtige ist. Es scheint mir nur schon aus systematischen Gründen etwas problematisch zu sein, wenn die SBB dann in Bezug auf Steuertarife entscheiden. Ich habe da eine Tendenz, dem Antrag der Minderheit III (Grossen Jürg) zuzustimmen, denn ich weiss, dass die Kantone bei den Abzügen immer noch regionalspezifische Anliegen berücksichtigen können: Sie können dort, wo es regionalpolitisch angezeigt ist, weil der öffentliche Verkehr noch zu wenig ausgebaut ist, kantonale Abzüge gewähren. Im Grundsatz ist das "Geschenkli-Geben" mit Steuerabzügen für den einen, für den anderen oder für den dritten Zweck immer ein falscher Weg.

Birrer-Heimo Prisca (S, LU): Gestern und auch heute Morgen haben sich viele Votantinnen und Votanten zu Recht für einen gut ausgebauten, auch für künftige Entwicklungen gerüsteten öffentlichen Verkehr ausgesprochen, und sie unterstützen entweder die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" und die Fabi-Vorlage oder zumindest die Fabi-Vorlage. Viele von uns tun dies auch aus persönlicher Erfahrung: Wir

AB 2013 N 759 / BO 2013 N 759

nutzen die Bahn für den Arbeitsweg, für den Weg hier zur Session oder zu den Kommissionssitzungen und in der Freizeit. Auch wir kennen die Problematik der vollen Züge, die gravierendsten Engpässe, und wir wissen auch um allfällige Mängel im Angebot des öffentlichen Verkehrs unserer Regionen. Der Ständerat hat dem Rechnung getragen und die Vorlage entsprechend ergänzt. Deshalb erhält sie so viel Zustimmung, und ich hoffe sehr, dass der Nationalrat dieser Linie folgen wird, sowohl was den Ausbau der Bahninfrastruktur als auch was die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel anbelangt.

Mein Herz schlägt bei diesem Geschäft für einen gut ausgebauten und nachhaltig finanzierten öffentlichen Verkehr – im Speziellen auch für die Zentralschweiz. Ich vertrete hier auch ein äusserst wichtiges Projekt des öffentlichen Verkehrs für die Zentralschweiz, das ich in meiner Funktion als Mitglied des Ausschusses für den Tiefbahnhof Luzern kenne. Der Verkehrsknoten Luzern leidet unter grossen Kapazitätsengpässen, die sich in den kommenden Jahren noch verschärfen werden. Notwendige Angebotsverbesserungen sind wegen des Engpasses Gütschtunnel kaum mehr möglich. Gleichzeitig versucht die Agglomeration Luzern, ihre Verkehrsprobleme im Zentrum in den Griff zu bekommen, und sie will einen Teil des Busverkehrs auf die Bahn verlagern. Dazu braucht es aber einen Ausbau der Schienenkapazität mit einer neuen Linienführung, die unterirdisch in einen als Durchgangsbahnhof konzipierten Tiefbahnhof führt.

Für dieses Projekt haben die Stimmberechtigten des Kantons Luzern mit einem überwältigenden Ja bereits einen Kredit für die Erarbeitung eines Vorprojektes gesprochen. Entsprechende Vorarbeiten sind getätigt worden. Der Ständerat hat erfreulicherweise die Projektierung des Tief- bzw. Durchgangsbahnhofs Luzern in den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur aufgenommen. Wenn man aber die wichtige Funktion des Bahnknotens Luzern als Verkehrsdrehscheibe der Zentralschweiz und in der Nord-Süd-Verbindung anerkennt, so muss dieses Projekt eine höhere Priorisierung erfahren. Denn es geht nicht nur um die Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Raum Zentralschweiz, sondern auch um das Verlagerungsziel für den Güterverkehr, für das wir auf ausreichende Kapazität auf den verschiedenen Zubringerstrecken angewiesen sind.

Mit der Empfehlung, die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" anzunehmen, und mit der Zustimmung zur Fabi-Vorlage unterstützen Sie eine zukunftsweisende Entwicklung in verschiedenen Regionen unseres Landes, wie es auch die Städte-Allianz und viele weitere Organisationen tun. Stellen Sie also heute die Weichen richtig!

Buttet Yannick (CE, VS): Le financement des infrastructures de transport est l'un des défis les plus importants du XXI^e siècle pour notre pays. La mobilité des personnes et des marchandises est un élément indispensable au maintien du développement économique de la Suisse. Et cette mobilité doit être favorisée tant au niveau individuel que collectif, tant par la route que par le rail. Toute tentative d'opposer le rail à la route est néfaste aux deux. Cette opposition des moyens de transport, avec une course aux moyens alloués par la Confédération, ne permet pas de résoudre les vrais problèmes.

L'initiative "pour les transports publics" ne résout rien à la question globale du financement des infrastructures de transport, elle ne fait que de reporter le problème et veut assurer un développement du rail au détriment de la route. Cette position d'arrière-garde, tout comme celle qui vise à retirer tout transfert financier de la route au rail, est nuisible au maintien et au développement de nos infrastructures.

Afin de préparer l'avenir, le contre-projet du Conseil fédéral permettra de faire face à nos besoins en mobilité qui devraient encore croître dans les prochaines années. Nous devons toutefois rester vigilants et maintenir une solidarité confédérale forte dans le financement des infrastructures afin de ne pas pénaliser une nouvelle



fois les régions dans lesquelles les infrastructures routières sont encore plus indispensables et les transports publics moins performants. Chaque région de notre pays a droit à des infrastructures à la hauteur des besoins modernes.

Pour l'ensemble de ces raisons, je vous encourage à recommander le rejet de l'initiative dépassée de l'ATE et à soutenir, après une lecture critique, le contre-projet du Conseil fédéral.

Rösti Albert (V, BE): Die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" will die zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer je zur Hälfte auf die Verkehrsträger Strassenverkehr und öffentlicher Verkehr aufteilen. Allerdings übernimmt sie unverändert die heute aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanzierten Aufgaben im kombinierten Verkehr und im Agglomerationsverkehr. Dadurch werden gemäss Botschaft des Bundesrates künftig gesamthaft ganze 65 Prozent der Mineralölsteuergelder für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs reserviert. Eine entsprechende Finanzierungslücke im Strassenverkehr wäre nicht zu vermeiden.

Die Initiative widerspricht damit in krasser Weise der bisherigen Verkehrspolitik. Der öffentliche Verkehr würde zulasten des motorisierten Individualverkehrs begünstigt. Die Verkehrsträger würden nicht mehr wesensgerecht gefördert. Der ländliche Raum, insbesondere Regionen mit weniger dichtem öffentlichem Verkehr, würden benachteiligt, und vor allem dem Grundsatz der Verursacherfinanzierung würde beim öffentlichen Verkehr nicht Rechnung getragen. Damit würde das Ziel, auf eine klima- und umweltfreundliche Mobilität hinzuwirken, verfehlt. Die Initiative hätte aufgrund der fehlenden Mittel entsprechend gravierende Auswirkungen auf Funktionalität, Verfügbarkeit und Sicherheit der übrigen Strassen.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs würde zudem in Abhängigkeit von Abgaben auf fossilen Energieträgern gestellt. Dies steht in Widerspruch zur Zielsetzung, neue Antriebssysteme und auch neue Fahrzeuge mit reduziertem Treibstoffverbrauch zu fördern; ich verweise dazu auch auf die Energiestrategie 2050. Die Finanzierung wäre damit insbesondere nicht nachhaltig gelöst, und letztlich erhielten die Kantone nur noch die Hälfte der bisherigen Beiträge für die Strassen.

Aus all diesen Gründen lehnen wir die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" ab. Ich bitte Sie, die Initiative zu Ablehnung zu empfehlen. Ein Ausspielen der Schiene gegen die Strasse löst die Probleme des insgesamt zunehmenden Verkehrsaufkommens, das eben gerade den Ausbau aller Verkehrsträger erfordert, in keiner Weise.

Piller Carrard Valérie (S, FR): Depuis la mise en oeuvre des grands projets ferroviaires de ces dernières décennies, la population suisse utilise toujours plus les transports publics. Ces derniers sont devenus indispensables à notre quotidien. Mais avec un attrait toujours plus grand et une forte croissance de la demande, les coûts d'exploitation et de maintenance ont pris l'ascenseur. Aussi, actuellement, les ressources disponibles ne suffisent plus ni à l'entretien, ni au renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. Les limites de capacité sont bientôt atteintes. Si nous voulons que les transports publics soient toujours attractifs pour la population, des changements doivent intervenir afin de répondre aux diverses attentes.

L'initiative populaire "pour les transports publics" a le mérite de prendre le taureau par les cornes et de faire des propositions concrètes. Avec un accroissement de l'offre en transports publics, pour autant qu'ils soient adaptés, ils seront d'autant plus utilisés. Mais pour influencer les transports, il faut impérativement intervenir au niveau des infrastructures, et pour cela des investissements sont indispensables. Ils sont déterminants à moyen et long terme afin de rendre possible un développement de la capacité.

Les initiants estiment que la réorganisation des priorités en matière d'infrastructures est décisive pour améliorer la situation à long terme – à juste titre. C'est pourquoi l'initiative propose d'inscrire dans la Constitution le principe de

AB 2013 N 760 / BO 2013 N 760

l'encouragement des transports publics – une lacune qui sera comblée – ainsi que la modification de la répartition des recettes de l'imposition des huiles minérales, qui seraient partagées à parts égales en faveur de la route et du rail. Avec cette proposition, le financement des infrastructures de transports publics sera renforcé afin de garantir la réalisation de nombreux projets nécessaires. L'objectif de financement sûr, contenu dans l'initiative, est approuvé par le Conseil fédéral qui, par contre, rejette la méthode présentée. Cette initiative a le mérite d'avoir dirigé le Conseil fédéral sur la bonne voie. En effet, en créant un fonds d'infrastructure ferroviaire, le gouvernement assure le financement à long terme de l'exploitation, du maintien et de l'aménagement des infrastructures ferroviaires.

Le contre-projet est encore mieux que l'initiative puisqu'il revoit complètement le système de financement. Il



prévoit également un programme de développement stratégique sur la durée et propose une première étape d'aménagement concrète. Cette dernière ne va pas permettre de réaliser tous les grands projets du pays, mais elle profite à toutes les régions de notre pays.

Le financement proposé par le Conseil fédéral est équilibré puisqu'il tient compte également de sources de financement supplémentaires indispensables pour les investissements et le développement à long terme. Ce projet est nécessaire afin de garantir à long terme l'exploitation de nos infrastructures et maintenir des offres attractives et performantes pour tout le pays.

Je vous invite donc à soutenir massivement le contre-projet.

Bugnon André (V, VD): Dans le domaine politique, il est logique qu'une idéologie et des objectifs politiques soient définis par les groupes politiques de façon à permettre l'atteinte de résultats correspondant aux attentes de leurs électrices et électeurs.

En matière de maîtrise financière, j'ai toujours défendu une gestion rigoureuse des deniers publics permettant ainsi à notre Etat fédéral de maintenir un niveau d'endettement acceptable en comparaison internationale.

Ainsi, le Conseil fédéral ne fait que son devoir lorsqu'il propose un montant de 3,5 milliards de francs pour le développement des infrastructures ferroviaires. Il respecte ainsi les règles qui régissent notre système de gestion financière permettant d'éviter un surendettement. Toutefois, quelles que soient les lignes politiques d'un parti ou les règles en vigueur, elles ne doivent pas être appliquées de manière dogmatique. Il y a en effet certaines circonstances où les intérêts du pays et de sa population impliquent que nous devons dépasser ces barrages sous peine de devoir en payer les conséquences plus tard, que ce soit sur le plan financier, social ou environnemental.

Sur la question des investissements ferroviaires, il m'apparaît que, si nous ne faisons pas l'effort maintenant d'adapter nos infrastructures aux besoins de la population, nous le repayerons plus tard. Car trop, c'est trop. Il y a trop longtemps que les autorités de notre pays ont fait des promesses en matière de développement ferroviaire sans que celles-ci aient été entièrement réalisées. Lors de la votation sur Rail 2000, il y a 25 ans maintenant, le peuple suisse a accepté le projet présenté parce que toutes les régions du pays étaient concernées; or combien de ces projets n'ont pas été réalisés faute de moyens financiers, ceux-ci ayant été épuisés notamment par la réalisation de la NLFA?

Les investissements ferroviaires ont pris trop de retard et si nous ne faisons pas un effort de rattrapage, nous irons alors tranquillement vers un chaos en matière de déplacements. En effet, au vu de la croissance de la population dans notre pays, il est pratiquement certain que d'ici quelques années tant le réseau ferroviaire que le réseau routier seront à saturation totale faute d'adaptation. Cela se traduira par des encombrements dans les gares et sur les routes, générant ainsi pollution, colère et incompréhension.

Il faut bien sûr veiller à l'équilibre de traitement entre les divers moyens de transport utilisés par notre population, à savoir le domaine ferroviaire et le domaine routier. Les minorités présentées dans les dépliants 2 à 5 soulèvent d'ailleurs la question de cet équilibre: j'invite le Conseil fédéral à créer le plus vite possible un fonds d'infrastructure routière basé sur le même système de financement que le fonds d'infrastructure ferroviaire qui va être créé. Les deux systèmes de transport utilisés par les Suisses ne doivent pas être opposés mais doivent être totalement complémentaires car nous avons besoin des deux systèmes, et encore plus dans les années à venir.

Le dépliant 4 du projet d'arrêté détaille les étapes d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire. Nous voyons bien que toutes les régions du pays sont concernées par ces développements, que ceux-ci sont nécessaires et qu'il est nécessaire de les réaliser dans les plus brefs délais.

C'est pourquoi je vous invite à recommander au peuple de rejeter l'initiative "pour les transports publics", qui n'est pas équilibrée en matière de développement des réseaux du rail et de la route, et d'accepter le contre-projet. Je vous remercie également d'accepter le crédit de 6,4 milliards de francs présenté par le Conseil des Etats et de prendre les décisions adéquates concernant le financement de ces investissements. Ainsi nous pourrions rattraper le retard en matière de développement ferroviaire, ce qui permettra à notre population de maintenir la confiance qu'elle place actuellement dans l'utilisation des transports publics.

Candinas Martin (CE, GR): Die VCS-Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" hat ihren Dienst getan. Sie gab den Anstoss für einen ausgewogenen und guten Gegenentwurf für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Somit kann man sagen: eine schlechte Initiative mit positiver Wirkung. Der Gegenentwurf wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet – unabhängig von der Initiative.

Der Gegenentwurf des Bundesrates wurde vom Ständerat sinnvoll erweitert. Es wurden nicht nur zusätzliche Projekte in die Vorlage aufgenommen, was eine regional ausgewogene Bewältigung des prognostizierten Ver-



kehrswachstums ermöglicht, sondern gleichzeitig wurde auch die entsprechende Finanzierung gesichert. Sehr zu begrüßen ist, dass der Gegenentwurf, im Gegensatz zur Initiative, nicht Schiene gegen Strasse ausspielt, sondern langfristig für zusätzliche Mittel für das Schienennetz sorgt. Der öffentliche Verkehr findet nämlich nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Strasse statt. Somit gilt es zu hoffen, dass die Initiative nach der Beratung des Gegenentwurfes zurückgezogen wird, damit man gemeinsam für eine gute Vorlage kämpfen kann.

Mit dem vorgesehenen Ausbausritt kann das schweizerische Bahnsystem sinnvoll erweitert werden. Das heutige Schienennetz kann die künftige Mobilität nicht bewältigen. Bis 2030 muss mit einem Wachstum von 45 Prozent beim Personenverkehr und von 85 Prozent beim Güterverkehr auf der Schiene gerechnet werden. Dieses Mobilitätsbedürfnis ist Anlass genug, heute zu handeln.

Über den Bahninfrastrukturfonds werden nebst dem Ausbau auch der Betrieb und der Unterhalt des Schienennetzes finanziert. Dies ermöglicht eine zuverlässige und planbare Entwicklung, und zwar für den Bund, die Kantone, die Transportunternehmen und insbesondere auch für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Wichtig ist, dass der Bahninfrastrukturfonds und seine Finanzierungsquellen unbefristet ausgestaltet werden, natürlich mit Ausnahme des Neat-Viertels. Die Realisation von Infrastrukturen, unabhängig davon, ob für Schiene oder für Strasse, dauert nicht selten Jahrzehnte. Insofern sind für die Finanzierung Langfristigkeit und Investitionssicherheit Pflicht. Wird der Bahninfrastrukturfonds nun befristet, sind die weiteren Projekte, welche für den zweiten Ausbausritt oder später vorgesehen sind, wiederum in der Schwebe.

Die Finanzierung ist ausgewogen: Alle, die von einem funktionierenden Infrastrukturnetz profitieren, zahlen ihren Anteil, sei es der Bund, seien es die Kantone, die Benutzer des öffentlichen Verkehrs oder die Pendler. Diese Vorlage darf somit mit Fug und Recht als Meilenstein für die Mobilität der Schweiz bezeichnet werden. Wir haben mit dem

AB 2013 N 761 / BO 2013 N 761

Gegenentwurf eine pragmatische und austarierte Lösung für das künftige Schienennetz gefunden.

Den Rückweisungsantrag der Minderheit Binder werde ich ablehnen. Eine Vorlage zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur ist aufgegleist und wird bald in die Vernehmlassung gehen. Das ist wichtig, ich unterstütze dieses Vorhaben. Nichtsdestotrotz ist eine Koppelung der beiden Vorhaben falsch.

Wie meine Partei, die CVP, werde ich die Initiative ablehnen und mich für den Gegenentwurf engagieren.

Gysi Barbara (S, SG): Zuerst möchte ich meine Interessen offenlegen: Ich bin Kopräsidentin der Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz. Ich besitze kein Auto und benütze konsequent den öffentlichen Verkehr.

Ich unterstütze sowohl die VCS-Initiative als auch den direkten Gegenvorschlag in der erweiterten Variante gemäss Ständerat und KVF-NR. Ich bitte Sie, dies ebenfalls zu tun. Es ist wichtig, keine Abstriche an der uns vorliegenden Variante zu machen, denn die Fabi-Vorlage muss ausgewogen daherkommen und alle Regionen berücksichtigen. Der bundesrätliche Entwurf tut dies meines Erachtens zu wenig. Mit dieser Vorlage bauen wir "unsere Bahn" weiter und beseitigen Nadelöhre, wir schaffen neue Kapazitäten auf stark belasteten Strecken. Als Vertreterin der Ostschweiz ist es mir wichtig, aufzuzeigen, dass wir unbedingt die erweiterte Fabi-Vorlage durchbringen müssen. Es ist wichtig, dass einige der Projekte aus der Ostschweiz, aber auch aus der Zentralschweiz rascher an die Hand genommen werden, als dies der Bundesrat vorsieht. Es geht auch darum, einige zusätzliche Projekte, die eine zukunftsgerichtete Weiterentwicklung darstellen, aufzunehmen. Für die Ostschweiz von zentraler Bedeutung ist eine rasche Realisierung des Brüttener Tunnels. Doch die Schweiz hört nicht in Winterthur auf. Darum müssen die Projekte im Linthgebiet – das Projekt Stadtbahn Obersee – und im Rheintal beschleunigt respektive neu aufgenommen werden. Seit vielen Jahren warten wir auf die Doppelspur und auf Beschleunigungen im Rheintal. Das Y-Projekt ist mehr als eine Vision, es ist eine notwendige Perspektive für den Osten unseres Landes, mit der Spange von Chur bis Romanshorn, mit der Anbindung Richtung Österreich und Deutschland. Für unsere Wirtschaft sind die Verbindungen über die Grenze von grosser Bedeutung und zeigen, dass das Rheintal als grenzüberschreitender Wirtschaftsraum mit grosser Innovationskraft Potenzial hat.

Wir müssen im öffentlichen Verkehr im grenznahen Raum gewisse Dinge neu denken und auch die Grenzen in den Köpfen respektive im Denken überwinden. Darum unterstütze ich auch das für den Nordosten, Norden und Nordwesten wichtige Projekt der Elektrifizierung der Hochrheinbahn; im HGV-Topf sind noch genügend Mittel vorhanden, um dieses Projekt zu finanzieren.

Als Finanzpolitikerin ist mir die Sicherstellung der Finanzierung ein wichtiges Anliegen. Es geht nicht darum, nur Zusatzwünsche zu bewilligen, sondern zuerst muss deren Finanzierung geklärt sein. Das ist hier der



Fall und vertretbar. Die moderate Erhöhung der Mehrwertsteuer ist für Privathaushalte mit einem sehr guten Gegenwert verbunden, und auch die Beteiligung der Kantone ist richtig und wird von diesen mitgetragen. Uneinigkeit herrscht höchstens darüber, in welcher Form diese Beteiligung erfolgen soll.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäss dem Beschluss des Ständerates und dem Antrag der Kommissionmehrheit gutzuheissen. Wir machen damit einen wichtigen Schritt für eine schweizweite Weiterentwicklung des Bahnbaus.

Killer Hans (V, AG): Diese Initiative versucht, die Geldmittel, welche die Strassenbenützer unter verschiedenen Titeln leisten, in vermehrtem Masse dem öffentlichen Verkehr zukommen zu lassen. Ich möchte nicht auf den alten Grabenkrieg eingehen, welche Verkehrsart – der öffentliche Verkehr oder der Individualverkehr – die verursachten Kosten in welchem Umfang selber trägt. Der Individualverkehr erbringt hier klar die grösseren Anteile. Es kann festgestellt werden, dass der öffentliche Verkehr seit Jahren in erheblichem Umfang unter Ausnützung des gesetzlichen Spielraums seine Ausbauprojekte und Systemverbesserungen mit Geldern der Automobilisten finanziert.

Unser Land und unsere Wirtschaft sind auf ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem angewiesen. Weder das eine noch das andere System kann auch nur annähernd die Mobilitätsbedürfnisse allein bewältigen. In beiden Systemen besteht Erneuerungs- und Ausbaubedarf, und bei beiden Systemen sind die Mittel knapp.

Wenn nun versucht wird, zusätzliche Ausbauwünsche des öffentlichen Verkehrs statt über höhere Benutzergebühren über grössere Anteile von den Abgaben der Automobilisten zu finanzieren, verbreitet das keine Freude bei den zahlenden Autofahrern. Jede Vergrösserung des Anteils zugunsten des öffentlichen Verkehrs führt zwangsläufig zu einer Reduktion der Mittel des Fonds für den Individualverkehr. Das ist angesichts der momentanen Entwicklung, wonach die Erträge wegen des Rückgangs des Treibstoffverbrauchs stagnieren und sehr berechtigte Ausbauwünsche im Strassenbereich vorhanden sind, nicht akzeptabel.

Der öffentliche Verkehr hat dort seine unbestrittene Berechtigung, wo grosse Benutzerfrequenzen vorhanden sind. Er hat aber auch dort seine Grenzen, wo keine wirtschaftlich vertretbare minimale Kostendeckung vorhanden ist. Aus dieser Sicht sind Ausbauwünsche für den öffentlichen Verkehr jeweils kritisch zu prüfen und zu hinterfragen.

Bei der Beratung des Gegenvorschlages zu dieser Initiative sind im Geschäft Fabi die nötigen Ausbauwünsche beim öffentlichen Verkehr und die wünschbaren Ausbauten der Regionen aufgelistet und in einen nichtfinanzierten Kostenrahmen gepackt worden; darüber werden wir ja anschliessend noch beraten. Parallel dazu ist die Verwaltung aufgrund eines parlamentarischen Vorstosses daran, auch für den Strassenverkehr eine adäquate Lösung aufzuzeigen. Diese Vorlagen zum Bedarf und zur Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastrukturen sollen für diesen Bereich die gleiche Übersicht ermöglichen, wie das beim Bahnverkehr nun erfolgt ist. Beide Bereiche haben für unsere Wirtschaft eine funktionierende Mobilität herzustellen. Stauzeiten sind wirtschaftliche Schäden, die es zu vermeiden gilt.

So einfach es ist, neue Projekte für verschiedene Regionen zu fordern, so schwierig ist es, diese zu finanzieren. Wir haben in den letzten Referaten ja Wünsche gehört. Dass dabei der Griff in die Kasse der Automobilisten versucht wird, ist aber nicht zu akzeptieren. Beide Verkehrsträger, der öffentliche Verkehr und der Individualverkehr, haben ihre Beiträge angemessen aus Benutzerkreisen zu leisten. Mit dieser Darstellung wird klar, dass es nicht im Sinne eines funktionierenden gesamten Verkehrssystems sein kann, bei der Zuteilung die Mittel aus dem Individualverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen.

Die Initiative schießt über das Ziel hinaus, und ich bitte Sie, dieses Volksbegehren klar abzulehnen und den Gegenvorschlag zu beraten.

Trede Aline (G, BE): Wir haben schon viel gehört, ich werde mich deshalb kurzhalten.

Das Ziel der Initiative und des Gegenvorschlages Fabi ist klar: Es ist die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, welche für die Zukunft gesichert werden muss. Die Pendlerströme haben jahrelang zugenommen, in jüngster Vergangenheit haben sie das erste Mal stagniert bzw. sogar ein bisschen abgenommen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist also vonnöten, vor allem solange die Strasse weiterausgebaut wird. Die vorherigen Voten haben gezeigt, dass wir uns nicht einig werden, welches System jetzt ausgebaut werden soll und welches wirklich mehr ausgebaut wird. Die Frage, ob wir uns in Zukunft zwei parallele Systeme leisten können und ob wir das auch wollen, stellt sich zu Recht. Aber heute geht es einmal mehr nur um ein System. Wir haben ja dank der Mithilfe der Bürgerlichen einen ersten Schritt für weniger Strassenbau erreicht, indem das Referendum zum Vignettenbeschluss zustande gekommen ist – vielen Dank! Wir wissen aus Erfahrung, dass wir



mit mehr Strassen auch mehr Verkehr generieren, was natürlich nicht in meinem und auch nicht im Sinne der Grünen ist.

Es zeigt sich mit dem Entscheid des Ständerates aber auch, dass die Kantone Fabi wollen und brauchen. Wir alle kennen die Situation in unseren Kantonen. Ich zum Beispiel lebe im Kanton Bern, und hier werden Projekte möglich wie zum Beispiel der Ausbau des Bahnhofs Bern, welcher auch Ihnen zugutekommen wird. Ich erwähne weiter den Ausbau des RBS-Bahnhofs oder auch der Linien zwischen den Agglomerationen und den Städten. Wir alle wissen, dass die Kantone all diese Projekte auch brauchen. Die Schweiz ist anscheinend momentan nicht bereit, auf das Pendeln zu verzichten, obwohl diese Diskussion eigentlich die wichtigste wäre. Wir haben momentan in Stosszeiten am Bahnhof Zürich vier Personen pro Quadratmeter, in Bombay sind es sechzehn, also das Vierfache. Das heisst, dass wir nach oben noch viel Luft haben, aber wir sollten uns doch einmal die Frage stellen, wie weit wir da noch gehen wollen.

Die Freiheit, dort zu wohnen, wo man will, dort zu arbeiten, wo man will, ist aber so gross, dass die Mobilität steigt. Diese Mobilität muss in unseren Augen so umweltfreundlich wie möglich gestaltet werden. Wir müssen versuchen, darauf hinzuwirken, dass diese Pendlerinnen und Pendler ein umweltfreundliches Verkehrsmittel brauchen.

Es ist mir aber auch klar, dass nicht alle auf ein Auto verzichten können, weil sie dieses beruflich brauchen. Die meisten jedoch arbeiten irgendwo mit einem Laptop und können gut am Morgen den Zug nehmen. So ist auch denen geholfen, die wirklich aufs Auto angewiesen sind und sonst auf der Strasse keine Ausweichmöglichkeiten haben und im Stau stecken bleiben.

Zum Schluss stelle ich fest, dass wir mit der Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" einen innovativen Vorschlag und mit Fabi einen gutschweizerischen Kompromiss haben, der für unsere gutschweizerische Eisenbahn genau richtig ist.

Büchel Roland Rino (V, SG): Geschätzte Kollegin Trede, Sie wissen sicher auch, dass sich mehr als 80 Prozent des Verkehrs in der Schweiz auf der Strasse abspielen – auch ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs. Vorhin hat man von Herrn Glättli und jetzt auch von Ihnen gehört, dass man die Mobilität mit dem Auto zurückbauen sollte. Sie haben Zürich und sogar Bombay mit den extremen Frequenzen erwähnt, die es dort geben soll. Sind Sie sich eigentlich bewusst, dass im ländlichen Gebiet nicht jeder ein Tram oder eine S-Bahn vor der Türe hat, die alle paar Minuten abfährt?

Trede Aline (G, BE): Ich habe in meinem Votum gesagt, dass es mir bewusst ist, dass nicht alle auf ein Auto verzichten können. Ich bin aber auch der Meinung, dass es gerade auch diesen hilft, wenn wir den öffentlichen Verkehr ausbauen. Denn dann fahren weniger Leute auf der Strasse und behindern diejenigen weniger, die ihr Auto oder das Postauto auch wirklich brauchen.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Die Initiative des VCS hat einen Gegenvorschlag ermöglicht, der so viele Bedürfnisse befriedigt und so viele Wünsche erfüllt, dass es für Gegnerinnen und Gegner wohl nur sehr wenig Platz gibt – dem VCS sei Dank dafür!

Zum Schluss der Debatte ein paar grundsätzliche Bemerkungen zur Verkehrspolitik. Von einer guten Verkehrsinfrastruktur profitieren wir alle, und von einer guten Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ganz besonders: als Nutzerin oder Nutzer, wenn wir in guten Zügen, Trams, Bussen mit dichten Fahrplänen zu bezahlbaren Preisen, verlässlich und sicher in vernünftiger Zeit dorthin gelangen, wo wir hinwollen oder hinmüssen; als Lastwagenchauffeuse oder Lastwagenchauffeur und als Autofahrerin oder Autofahrer, wenn all jene nicht auf der Strasse sind, die nicht unbedingt auf die Strasse müssen; als Arbeitgeber, wenn die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter pünktlich zur Arbeit kommen und keine Parkplätze brauchen; als Steuerzahlerin oder Steuerzahler, indem wir in den öffentlichen Verkehr als ein effizientes Verkehrssystem investieren, das pro investierten Franken eine hohe Transportleistung ermöglicht; als Unternehmen, wenn wir am Bau oder Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur direkt oder indirekt beteiligt sind.

Eine gute Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs hält unser Land zusammen und ist Teil unserer Demokratie. Das ist nicht nur der Fall, weil die jeweiligen Ausbauschritte in den letzten Jahrzehnten mit grossen Mehrheiten vom Volk unterstützt wurden und damit bewiesen wird, dass eine direkte Demokratie sehr wohl in der Lage ist, über mehrere Generationen hinweg eine kohärente Politik zu entwickeln und umzusetzen; der öffentliche Verkehr hat auch einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung unseres Landes geleistet und die Schweiz erst zu dem gemacht, was sie heute ist: ein über verschiedene Kulturen und Sprachen eng verbundenes Land, das den Austausch pflegt und den Ausgleich anstrebt.

Die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs wurde von Pionieren mit Visionen gebaut, von Menschen, die an die Zukunft glaubten, die keine Erbsenzähler und Kleinkrämer waren, die oft jedoch auch nicht vor zu Recht



warnenden Stimmen haltmachten. Das sage ich als Winterthurerin und damit als Vertreterin einer Stadt, die achtzig Jahre lang Schulden tilgen musste, weil sich die Stadtoberen von der Idee hatten verführen lassen, ihre Konkurrenzstadt Zürich mit einer eigenen Bahn zu umfahren.

Vor rund hundert Jahren wurden die vormals privaten Bahnen verstaatlicht. Die SBB, die Schweizerischen Bundesbahnen, entstanden. Es ist unvorstellbar, wo wir heute stehen würden, wenn die damaligen Freisinnigen diese Weitsicht nicht gehabt hätten. Es ist unvorstellbar, dass wir heute noch lauter kleinere und grössere Bahnunternehmen hätten, die um die Vorherrschaft auf den grossen Strecken kämpfen und die Versorgung der Randregionen vernachlässigen würden. Das hätte etwa gleich absurde Folgen wie die heutige Pseudokonkurrenz bei den Krankenkassen. Das ist der Kontext, in dem sich diese Initiative und die Fabi-Vorlage bewegen. Das ist der Kontext einer Erfolgsgeschichte. Die schweizerische Verkehrspolitik ist ein politischer Exportschlager. Alle beneiden uns darum, umso mehr, als unsere Verkehrspolitik auf den Pfeilern der Demokratie steht: Bahn 2000, Alpen-Initiative, Neat, LSVA, FinöV, Anti-Avanti und nun Fabi. Man muss keine politische Prophetin sein, um zu erahnen, dass auch der Fabi-Match mit 26 zu 0 gewonnen werden wird.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nach dieser langen Eintretensdebatte bedanke ich mich zuerst einmal für die wohlwollende Aufnahme der Fabi-Vorlage und erlaube mir trotzdem noch ein paar Ergänzungen und Reaktionen auf Ihre Voten.

Es hat mich gefreut, von allen zu hören, wie wichtig Infrastrukturen sind, Infrastrukturen in hoher Qualität, dass Infrastrukturen auch für den Wirtschaftsstandort Schweiz wichtig sind. Dazu gehört aber nicht nur die Bahninfrastruktur, dazu gehört auch die Strasseninfrastruktur. Der Handlungsbedarf heute ist zweifellos unbestritten; deshalb hat das Parlament schon 2009, also lange vor der VCS-Initiative, den Auftrag erteilt, weiter gehende Abklärungen zum künftigen Ausbau und zur Finanzierung der Bahninfrastruktur zu treffen.

Die heutige Finanzierung der Bahninfrastruktur ist sehr komplex, weil sie auf drei Gefässen beruht: auf dem allgemeinen Bundeshaushalt, auf dem FinöV-Fonds für die Grossanlagen und auf dem Infrastrukturfonds für die Projekte aus den Agglomerationsprogrammen. Neu ist deshalb in der Vorlage zentral ein Fonds vorgesehen, ein im Gegensatz zum befristeten FinöV-Fonds unbefristeter Fonds, der Unterhalt, Substanzerhalt und Ausbau aus einer Quelle ermöglichen wird.

Wir stehen aber auch noch vor einer zweiten Herausforderung: Es gilt, auch die Frage des Finanzbedarfs zu lösen. Schon 2010 hat der Bundesrat publiziert, was an Mitteln für Unterhalt und Ausbau bis 2040 ansteht und von den Kantonen auch gewünscht wird. Wir haben gleichzeitig 2010 aus dem Netzaudit alleine bei den SBB erkannt, dass man in den vergangenen Jahren ausgebaut hat, dass der Unterhalt

AB 2013 N 763 / BO 2013 N 763

finanzpolitisch aber leider nicht entsprechend nachgezogen worden ist. Allein für den Substanzerhalt und den Unterhalt fehlen jedes Jahr Mittel im Umfang von einer halben Milliarde Franken; auch dieses Problem muss gelöst werden. Es kommt hinzu, dass beim heutigen FinöV-Fonds die Rückzahlung des Darlehens vorgesehen ist, was alleine für die Verzinsung jährlich mit 600 Millionen Franken zu Buche schlägt; auch das ist ein ungelöstes Problem. Gestützt auf die bestehenden finanziellen Möglichkeiten, die heutigen und zusätzlichen Mittel, hat der Bundesrat den ersten Ausbauschnitt auf 3,5 Milliarden Franken beschränkt.

Die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" hat zweifellos ihre Verdienste. Ich staune aber schon ein bisschen über die Elogen. In Tat und Wahrheit finden Sie nicht sehr viel von dieser Initiative in der Fabi-Vorlage. Beim Hauptelement nämlich, bei der Finanzierung, hat die Konstruktion der Initiative einen Mangel, weil Mittel, die bisher für den Strassenverkehr zur Verfügung standen, einfach auf den Bahnverkehr umgelagert werden sollen. Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zulasten des Strassenverkehrs würde massive Probleme nach sich ziehen. Die Initiantinnen und Initianten haben natürlich keine Lösung angeboten, sie haben nicht gesagt, wie man dann das Loch bei der Strasse stopfen möchte. Die Initiative verschiebt deshalb nur die Probleme von der Schiene auf die Strasse, und das ist ja wohl keine Lösung. Deshalb haben die Vernehmlassungsteilnehmer, die Kantone, der Bundesrat, der Ständerat und auch die vorberatende Kommission des Nationalrates die Initiative abgelehnt.

Es wurde gesagt, man wolle Schiene und Strasse nicht gegeneinander ausspielen. Die Initiative macht genau das, indem sie der Schiene Mittel zufließen lässt, ohne bei der Strassenfinanzierung Hand für eine Lösung zu bieten. Das entspricht nicht dem Verständnis des Bundesrates, entspricht nicht einem Miteinander der wichtigen Infrastrukturen.

Die Mineralölsteuer ist zudem langfristig ein ungesichertes Finanzmittel. Wie Sie wissen, haben wir durch die geringeren Verbrauchszahlen des motorisierten Verkehrs rückläufige Einnahmen aus dieser Quelle. Fabi verfolgt deshalb primär zwei Ziele: erstens die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau durch



eine langfristige, unbefristete Quelle, den Bahninfrastrukturfonds; zweitens eben auch, dass wir für die weiteren Ausbauschritte der Schieneninfrastruktur ein schrittweises Vorgehen mit dem Step beschliessen, wo dann das Parlament auch immer wieder tranchenweise Mittel für die nächsten Infrastrukturprojekte der Kantone freigeben kann.

Der unbefristete Bahninfrastrukturfonds ist tatsächlich ein exzellentes Instrument, um künftig eben auch den Unterhalt gemäss den Investitionen im Ausbau sorgfältig anpassen zu können. Für den Ausbau sind pro Ausbauschritt jeweils Bundesbeschlüsse und entsprechende Verpflichtungskredite vorgesehen. Mit den einzelnen Eisenbahnunternehmen werden bereits heute Leistungsvereinbarungen festgelegt. Der erste Ausbauschritt, der Ausbauschritt 2025, ist Teil dieser Vorlage, dieser Diskussion. Insofern beinhaltet dieser Bahninfrastrukturfonds neue, bessere Funktionsweisen im Vergleich zum heutigen FinöV-Fonds.

Der Bundesrat hat nach der Vernehmlassung etwelche Korrekturen an der Vorlage vorgenommen. Erstens haben wir den Bundesanteil an der Finanzierung der Bahninfrastruktur um jährlich 100 Millionen Franken erhöht. Zweitens haben wir die Mitfinanzierung mit Strassenmitteln zeitlich begrenzt, indem die Gelder aus der Mineralölsteuer, die heute in den FinöV-Fonds fliessen, nicht unbefristet dem Bahninfrastrukturfonds zufließen, sondern eben nur so lange, wie die FinöV-Bevorschussung nicht zurückbezahlt ist; das wird voraussichtlich im Jahr 2030 enden. Drittens wird der steuerliche Fahrkostenabzug weniger stark beschnitten, als wir das in der Vernehmlassung noch vorgesehen haben, indem wir jetzt einen Maximalbetrag von 3000 Franken vorschlagen. Vierte Korrektur: Wir sind den Kantonen entgegengekommen, indem wir ihren Beitrag von 300 auf 200 Millionen Franken reduziert haben.

Es ist gefordert worden – diese Forderung ist auch Bestandteil des Rückweisungsantrages der Minderheit Binder –, dass man die ganze Vorlage mit der Finanzierung des Strassenverkehrs abstimmt. Ich habe fast in jeder Session darüber gesprochen, und ich wiederhole es an dieser Stelle gerne noch einmal: Es ist vom Bundesrat im Januar beschlossen worden, dass wir für die komplexe Finanzierung der Strasse auch einen Fonds vorschlagen werden, mit dem die Finanzierung von Unterhalt, Betrieb, Ausbau und Engpassbeseitigung aus einer Quelle vorgesehen wird. Diese Frage ist durch den Bundesrat bereits behandelt worden. Sie können darauf vertrauen, dass auch die Vernehmlassungsvorlage einen solchen Fonds vorsehen wird. Über die Finanzierungsquellen werden wir noch vor den Sommerferien beschliessen, und nach den Sommerferien werden Sie die Vernehmlassungsvorlage sichten können.

Mit dem üblichen Ablauf bei der Beratung heisst das: Das Parlament dürfte sich ab der zweiten Hälfte des Jahres 2014 mit der Strassenfinanzierung beschäftigen. Wenn Sie so lange zuwarten wollen, heisst das natürlich auch, dass viele Projekte, die im Programm Step 1 vorgesehen sind, nicht vorangetrieben werden können und auf der Strecke bleiben. Das ist nicht zielführend. Ich erkenne keinen Vorteil, wenn Sie diese Vorlage mit der Botschaft zur Strassenfinanzierung zu beraten haben, denn das dürfte im Parlament erneut anderthalb bis zwei Jahre in Anspruch nehmen. Sie würden die Umsetzung der Bahnvorlage also noch einmal verschieben. Das macht schlichtweg keinen Sinn, zumal wir uns Ende 2016 der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und dem Ende des FinöV-Fonds nähern. Deshalb bitte ich Sie, die Diskussion jetzt nicht einfach auf die lange Bank zu schieben. Ich kann Ihnen hier und heute nochmals versichern, dass der Bundesrat für die Strasse eine sehr homogene und sehr ähnliche Finanzierungsstruktur wie bei der Bahn vorschlagen wird. Das haben wir mehrmals versprochen, und daran werden wir uns halten.

Ich bitte Sie deshalb, von einer Rückweisung abzusehen.

Die Fabi-Vorlage ist ausgewogen, weil sie, im Gegensatz zur VCS-Initiative, den öffentlichen Verkehr und die Strasse nicht gegeneinander ausspielt, sondern auch Strassengelder, eben diesen Neat-Viertel, wieder an die Strasse zurückfliessen lässt. Sie ist ausgewogen, weil sie auch die unterschiedlichen Situationen von Stadt und Land berücksichtigt. Es ist so, dass fast 35 Prozent unserer Bevölkerung nicht in Städten und Agglomerationen, sondern im ländlichen Raum leben. Da ist die Möglichkeit, schnell zum öffentlichen Verkehr zu kommen, eingeschränkt. Deshalb ist es falsch, wenn einige von Ihnen immer die autofreie Schweiz propagieren, wenn einige von Ihnen den ländlichen Raum bestrafen und verändern wollen. Er hat nun einmal andere Möglichkeiten und Voraussetzungen als Städte und Agglomerationen, die enorm gut erschlossen sind. Ich glaube, dass wir die Solidarität zwischen Stadt und Land nicht durch eine einseitige Verkehrspolitik aufs Spiel setzen sollten. Es kommt hinzu, dass nach wie vor der Modal Split zu berücksichtigen ist: Bis heute liegt der Anteil der Strasse zwischen 78 und 80 Prozent und jener des öffentlichen Verkehrs eben nur bei 20 bis 22 Prozent. Beim Güterverkehr haben wir deutlich bessere Resultate, indem beim alpenquerenden Güterverkehr 61 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert werden; beim gesamten Güterverkehr kommt die Schiene immerhin auf 40 Prozent. Das sind Realitäten, die man zu berücksichtigen hat, wenn man eine Gesamtverkehrspolitik für alle Interessenlagen, für alle Regionen und für das tatsächliche Verhalten punkto Mobilität zimmern will.

Herr Binder hat gesagt, dass beim öffentlichen Verkehr und bei der Strasse mit völlig unterschiedlichen Ellen



gemessen werde. Hier muss ich Sie korrigieren: Bei der Strasse werden die Kosten, wie jemand korrekt gesagt hat, zu je einem Drittel von Bund, Kantonen und Gemeinden getragen. Insofern ist es eben falsch zu behaupten, dass die Strasse eine Milchkuh sei oder dass ihr wesentliche Mittel entzogen würden. Bei der Strasse müssen Sie eben alle drei Staatsebenen berücksichtigen, um den Finanzierungsschlüssel korrekt wiederzugeben.

AB 2013 N 764 / BO 2013 N 764

Beim öffentlichen Verkehr ist es anders: Hier finanziert der Bund praktisch zwei Drittel aller Ausgaben; das wurde mit dem NFA verstärkt. Die Kantone und Gemeinden haben nur etwa einen Drittel der Ausgaben für den öffentlichen Verkehr zu bewältigen. Recht hat aber wiederum die rechte Seite, wenn sie auf den Kostendeckungsgrad hinweist: Es ist so, dass wir beim öffentlichen Verkehr mit einem Kostendeckungsgrad von rund 50 Prozent eine Quersubventionierung haben. Ohne die Mittel der Strasse, ohne Steuermittel der Allgemeinheit könnten wir nicht derart günstige Situationen und Leistungen offerieren. Das muss auch immer wieder gesagt werden.

Erlauben Sie mir zum Schluss einen Hinweis auf die Erhöhung der Mittel für den ersten Ausbauschritt auf 6,4 Milliarden Franken, wie sie der Ständerat beschlossen hat und Ihre vorberatende Kommission beantragt: Der Bundesrat setzt sich dem nicht entgegen, weil man mit einer Erhöhung der Mehrwertsteuer korrekterweise auch die Finanzierung dafür gefunden hat. Insofern ist das Anliegen des Bundesrates, nicht nur Plafonds zu erhöhen, sondern dann auch die Finanzierung sicherzustellen, durch diese Vorlage gewährleistet. Es ist für mich auch verständlich, dass jeder Kanton sich hier im ersten Ausbauschritt und in den vorgesehenen Planungen für den zweiten Ausbauschritt besser wiederfindet. Jede Region hat ihre legitimen Bedürfnisse, es ist eine Frage der Priorisierung.

Aber – jetzt kommt mein Aber – ich möchte hier zuhänden des Amtlichen Bulletins Folgendes sagen, weil ich ziemlich sicher bin, dass wir in ein paar Jahren dann die Folgen dieser Ausbauschritte wieder diskutieren werden: Der erste Ausbauschritt mit 6,4 Milliarden Franken, mit der höheren Finanzierung, und der zweite Ausbauschritt, der damit auf 8 bis 10 Milliarden anwachsen wird, sind sehr sinnvoll, aber das wird massiv höhere Investitionen ins Rollmaterial und massiv höhere Betriebskosten für die Bahnunternehmen zur Folge haben. Das wiederum wird sich auf die Preise für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs niederschlagen.

Ich erwarte deshalb auch, dass Sie dann hinstehen, dass Sie der Bevölkerung sagen: "Ja, wir offerieren nochmals bessere Leistungen, ja, das Netz wird nochmals dichter: Wir haben überall mindestens den Halbstundentakt, an vielen Orten den Viertelstundentakt. Dafür stehen wir ein, das ist Service public – aber das wird am Schluss für den Bahnkunden einen Preis haben!" Wenn also die Bahnunternehmen – es ist ja dann nicht der Bundesrat – aufgrund der jetzt natürlich steigenden Investitionen auch die Preise für ihre Abos werden aufschlagen müssen, dann werden Sie im Parlament auch konsequent sein müssen und sich nicht in Empörung üben dürfen, was es für eine Frechheit sei, dass die Bahnpreise gestiegen seien. Das möchte ich hier und heute zuhänden des Amtlichen Bulletins klarstellen, weil ich mir noch nicht so sicher bin, ob dann alle bis am Schluss diese Euphorie weitertragen werden. Erlauben Sie mir, das zu sagen, weil es auch Verantwortung ist, dass man nicht nur investiert, sondern dann eben auch dazu steht, dass der Betrieb nicht gratis ist: Jemand bezahlt das. Wir leisten Beiträge in die Infrastruktur, aber es gibt immer auch den Nutzer, den Pendler, der hier auch Folgen zu tragen hat.

Die Vorlage ist wichtig. Wir sind überzeugt, dass sie für die Schweiz nochmals einen Schub bringen wird, für die Struktur des öffentlichen Verkehrs, für Angebote, um die zunehmende Mobilität bewältigen zu können. Wir hoffen aber auch, dass die Mobilität in der Freizeit, deren Anteil bei bald 50 Prozent liegt, nicht noch mehr zunimmt. Sonst führt dies zu einem Teufelskreis, und wir werden in ein paar Jahren erneut vor Engpässen stehen.

Ich bedanke mich auch sehr bei den Kantonen, die konstruktiv bei der Erarbeitung der Vorlage mitgeholfen haben, und bei den Kommissionen, die sich der Thematik fundiert angenommen haben.

Ich bitte Sie daher, einzutreten und den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Büchel Roland Rino (V, SG): Frau Bundesrätin, Sie haben bei Ihren Ausführungen zur Strassenfinanzierung zu Recht gesagt, dass man alle drei Staatsebenen berücksichtigen sollte. Sie wissen sicher, dass selbst dann die Strasse über eine Milliarde Franken über der Kostendeckung liegt. Ist das so?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Über alle drei Ebenen gerechnet? – Nein, das stimmt so nicht, denn Sie haben natürlich immer auch Unterhaltsleistungen, die vor allem die Kantone über die allgemeinen Steuermittel und



nicht über die Erträge der Mineralölsteuer finanzieren. Beim Bund ist es sicher so, weil 50 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Wenn Sie das auch berücksichtigen würden, dann sähen Sie, dass es so ist.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Herr Binder möchte zum Rückweisungsantrag seiner Minderheit eine Erklärung abgeben.

Binder Max (V, ZH): Ich könnte sagen: Die Frau Bundesrätin hat erfüllt. Sie hat uns davon überzeugen können, dass ein analoger – das ist für uns wichtig – Vorschlag für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur derzeit schon recht weit gediehen ist. Wir sehen ein, dass diese Vorlagen zeitlich nicht mehr zusammenzulegen sind. Wir werden die Vernehmlassungsvorlage allerdings an dieser Aussage messen. Ich ziehe deshalb den Rückweisungsantrag meiner Minderheit zurück, denn ich stelle nicht gerne chancenlose Anträge.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir haben mit grosser Genugtuung davon Kenntnis genommen, dass der Tenor gegenüber der gesamten Vorlage hier im Saal offensichtlich sehr positiv ist, je nachdem mit verschiedener Akzentsetzung. Grundsätzlich ist es doch ein breitverankertes Wissen, dass der unideologische Verkehrsteilnehmer, die unideologische Verkehrsteilnehmerin in der Regel Benutzer oder Benutzerin aller Verkehrsmittel ist. Ausnahmen, wo möglicherweise das eine oder andere Verkehrsmittel kaum oder nie benützt wird, bestehen auf der einen Seite des Spektrums sicher in gewissen ländlichen Gegenden unseres Landes und auf der anderen Seite in städtischen Zentren. Aber der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr, der Langsamverkehr – die sogenannte Human Powered Mobility –, all das wird im Alltag doch abwechselungsweise dann benützt, wenn es einem am meisten dient. Eine praktische Verkehrsanwendung erfordert auch eine pragmatische Verkehrspolitik.

Vom Rückzug des Rückweisungsantrages haben wir Kenntnis genommen. Allerdings waren doch die meisten von Herrn Binder genannten Kriterien bereits in der Kommission bekannt – aber umso besser, wenn wir jetzt nicht mehr darüber abzustimmen haben.

Die VCS-Initiative ist tatsächlich von sehr vielen Seiten sehr gerühmt worden. Ihr ist zuzubilligen, dass sie die Diskussion über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des Gegenvorschlages des Bundesrates, ergänzt vom Ständerat und von unserer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, bewirkt hat. Das VCS-Finanzierungskonzept hingegen ist sehr einseitig. Davon hat der Gegenvorschlag nichts übernommen. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass dieses Finanzierungskonzept für unsere Verkehrsfinanzierungsstruktur schlecht wäre. Es würde nämlich 61 statt 23 Prozent der zweckgebundenen Strassengelder in den öffentlichen Verkehr fliessen lassen. Wir werden über diese Thematik ja noch weiter zu diskutieren und irgendwann auch zu entscheiden haben. Die Milchkuh-Initiative ist lanciert worden, und sie wird zweifellos auch in unserem Rat landen. Auch im Zusammenhang mit der Autobahnvignette wird die Finanzierung des Strassenverkehrs ein Thema bilden, das hier und vor dem Volk diskutiert und über das entschieden werden muss.

AB 2013 N 765 / BO 2013 N 765

Wir haben zur Kenntnis genommen, dass auch eine Gewichtung der Mehrwertsteuererhöhung vorgenommen worden ist, auch von den bürgerlichen Fraktionen. Es ist aus unserer Sicht richtig gesagt worden, dass die Auswirkungen auf die Kaufkraft minimal sein werden, wenn auch Steuererhöhungen irgendwelchen Ausmasses an sich natürlich sehr unerfreulich sind. Es gilt aber doch zu unterscheiden zwischen Steuererhöhungen, die volkswirtschaftlich negative Auswirkungen haben können, und dieser wirklich marginalen Erhöhung.

Dann sind im Zusammenhang mit der Fabi-Vorlage auch andere Sachpolitiken ins Spiel geführt worden. Frau Kiener Nellen hat die Frage der Steuerhinterziehung angetönt; andere wiederum haben die energiepolitische Seite der Fabi-Vorlage betont, und Frau Fehr hat eine Verbindung zur Krankenversicherungsinitiative gemacht. Glücklicherweise ist aber bis dato kein Antrag gestellt worden, eine dieser Sachpolitiken auch noch in die Übergangsbestimmungen zur Fabi-Vorlage hineinzunehmen und das Diskussionsspektrum in diesem Sinne auszuweiten.

Selbstverständlich war auch in unserer Kommission die langfristige Finanzierung ein Thema. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass irgendwann auch die Tarife zur Diskussion stehen werden. Es gibt sehr unterschiedliche Meinungen darüber, inwieweit die Nachfrage im Verhältnis zur Tarifausgestaltung elastisch ist. Wahrscheinlich ist es eben so, dass die Auswirkungen von allfälligen Tariferhöhungen sehr unterschiedlich ausfallen werden, je nachdem, ob es sich um den Agglomerationsverkehr oder um den Freizeit- oder den touristischen Verkehr handelt. Das ist aber ein Thema, das heute nicht zur Diskussion steht; darüber gibt es nichts



zu entscheiden.

Wir bitten Sie also, der Kommission zu folgen und auf das Geschäft einzutreten, wo doch Eintreten völlig unbestritten ist. Ich danke Ihnen im Namen der KVF für die positive Aufnahme.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Wir kommen nun zur Detailberatung der verschiedenen Vorlagen. Wie wir es bereits bei anderen umfangreichen Geschäften getan haben, führen wir auch diese Detailberatung in Blöcken. Dazu wurde Ihnen eine Übersicht verteilt. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass die Blöcke thematisch gegliedert sind. In den Blöcken werden inhaltlich zusammengehörende Artikel aus den verschiedenen Vorlagen gemeinsam behandelt.

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr"
1. Arrêté fédéral sur l'initiative populaire "pour les transports publics"

Eintreten ist obligatorisch
L'entrée en matière est acquise de plein droit

2. Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr")
2. Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire "pour les transports publics")

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

4. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur
4. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

5. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur
5. Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Rückweisungsantrag der Minderheit Binder, der sich auf die Vorlagen 2 bis 5 bezog, wurde zurückgezogen.

Detailberatung – Discussion par article

Block 1 – Bloc 1

Finanzierung
(Entwurf 3 Ziff. II Ziff. 1, 2; Entwurf 2 Art. 87a Abs. 2 Bst. c, Art. 196 Ziff. 3, 14)
Financement
(Projet 3 ch. II ch. 1, 2; projet 2 art. 87a al. 2 let. c, art. 196 ch. 3, 14)

Candinas Martin (CE, GR): Der Pendlerabzug bewegt die Gemüter! Die Meinungen könnten nicht weiter auseinandergehen. Genau aus diesem Grund plädiere ich mit meinem Minderheitsantrag für einen vernünftigen Kompromiss. Ich bin für eine Lösung, die eine gewisse Logik hat und auch ausserhalb dieses Saales verstanden wird. Der maximale Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer soll den Kosten eines Generalabonnements zweiter Klasse entsprechen. Folgende Gründe sprechen dafür:

1. Der Höchstbetrag von 3000 Franken für Fahrkostenabzüge bei der direkten Bundessteuer ist ein zufällig gewählter Betrag. Zuerst wurde festgelegt, wie viel Geld durch diese Massnahme in die Fabi-Vorlage fliessen



soll, und danach wurde der Höchstbetrag festgelegt. Damit werden die Pendler zwar unabhängig vom benutzten Verkehrsträger gleichgestellt, die Limitierung auf einen Betrag von 3000 Franken ist aber nur schwer verständlich und nachvollziehbar. Wenn wir schon den Fahrkostenabzug begrenzen, soll das Volk unsere Beweggründe verstehen. Ich kann zwar mit einer Beschränkung des Fahrkostenabzugs leben, auch wenn mir dies sehr schwer fällt. Wir haben im Berggebiet andere Gründe für das Pendeln als im Unterland. Die vorgeschlagene Lösung scheint mir nicht optimal zu sein.

2. Wird der Höchstbetrag auf der Höhe der Kosten für ein Generalabonnement zweiter Klasse festgelegt, beträgt er aktuell 3550 Franken. Von diesem höheren Betrag profitieren Pendler des öffentlichen Verkehrs und Autopendler gleichermaßen. Es ist falsch, wenn man so tut, als würden nur die Pendler, die mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind, davon profitieren.

3. Mit meinem Minderheitsantrag geben wir nicht alle Macht den SBB, welche die Tarife für das Generalabonnement zweiter Klasse festlegen. In der Antwort vom 6. März 2013 auf das Postulat Bieri 10.3713, "Grundlagen der Preisdifferenzierung im öffentlichen Verkehr", bringt der Bundesrat zum Ausdruck, dass er – trotz der Tarifautonomie der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs – in unterschiedlichen Rollen direkt oder indirekt die Tarifgestaltung im Personenverkehr beeinflusst.

4. Der durchschnittliche Pendlerabzug der Autofahrer beträgt 3100 Franken. Mit meinem Minderheitsantrag setzen wir den Maximalbetrag höher fest. Dies macht sicher Sinn und zeigt, dass das Pendeln heute für viele Menschen in diesem Land gewollt oder ungewollt eine Realität darstellt.

5. Mit meinem Minderheitsantrag müssten eigentlich alle gut leben können, vielleicht mit Ausnahme der Grünliberalen, die sämtliche Mobilität verurteilen. Mit meinem Antrag schaffen wir einen gewissen Anreiz, wenn möglich mit dem öffentlichen Verkehr zu pendeln, da dann alle Kosten abgezogen werden können. Nicht zuletzt darum hatte ich zumindest in der Kommission auch die Unterstützung der Grünen und von Teilen der SP. Für jene, die den unbeschränkten

AB 2013 N 766 / BO 2013 N 766

Fahrkostenabzug weiterhin wollen, müsste mein Minderheitsantrag das kleinere Übel sein als der Entwurf des Bundesrates.

Machen wir eine verständliche Politik für das Volk. In diesem Sinne bitte ich Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Quadri Lorenzo (V, TI): Bei diesem Minderheitsantrag geht es um den sogenannten Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer. Mit Fabi will man diesen Pendlerabzug bei 3000 Franken plafonieren. Damit will man die Einnahmen der direkten Bundessteuer um rund 200 Millionen Franken erhöhen und diese zusätzlichen Mittel in den Bahninfrastrukturfonds einfließen lassen. Das ist meines Erachtens unangebracht. Eine starke Minderheit der Kommission ist gegen diese Plafonierung. Diese Massnahme würde einmal mehr die Autopendler belasten, was angesichts der bereits bestehenden Zweckentfremdung der Strassengelder und aufgrund der Tatsache, dass der Strassenverkehr bereits heute seine Kosten deckt, klar abzulehnen ist.

Die Finanzierung des Bahnausbaus über die Begrenzung des Pendlerabzuges ist eine indirekte Querfinanzierung von der Strasse auf die Schiene, und das wird langsam zu viel. Die Folge ist, dass Volksinitiativen wie die Milchkuh-Initiative lanciert werden – ich hoffe, mit Erfolg. Wer die Bahn benützt, soll für den Ausbau zahlen, nicht jene, die mit dem Auto zur Arbeit fahren. Mit der Plafonierung des Pendlerabzuges würde man zudem die ländlichen Regionen benachteiligen. In solchen Regionen hat man oft keine andere Wahl, als mit dem "bösen" Auto zur Arbeit zu fahren. Im Tessin zum Beispiel gibt es eine grosse Zahl von Arbeitnehmern, die über 35 Kilometer pro Arbeitstag mit dem Auto pendeln müssen. Ich betone "müssen"; es ist nicht so, dass sie das wollen. Eine zusätzliche Benachteiligung der Bewohner der Randregionen wäre zudem mit dem Grundsatz der dezentralen Besiedlung unvereinbar.

Es ist auch nicht so, dass es heute einen steuerlichen Anreiz gibt, möglichst weit zu pendeln. Es wird gesagt, dass 78 Prozent der Steuerpflichtigen heute schon weniger als 3000 Franken abziehen. Aber 22 Prozent liegen offenbar darüber, und diese sollen das selber berappen oder dafür sorgen, dass sie näher beim Arbeitsplatz wohnen können. Das ist bei der heutigen Situation auf dem Wohnungsmarkt nicht so einfach.

Noch weniger einfach ist es bei der heutigen Arbeitsmarktsituation: Der Unselbstständigerwerbende hat keine Wahl, wenn sein Arbeitgeber ihm sagt, er solle ab morgen statt zum Beispiel in Airolo in Ascona arbeiten. Der Arbeitnehmer aus der Leventina muss sich fügen und nach Ascona pendeln, sonst verliert er seinen Arbeitsplatz.

Auch wichtig zu erwähnen ist, dass gemäss einem Bericht von Price Waterhouse Coopers die Begrenzung des Abzuges, das heisst die Mehrbelastung, die mittleren Einkommen am stärksten treffen würde. Zudem muss



auch unterstrichen werden, dass man mit dieser Fixierung einer Obergrenze des Pendler- bzw. Fahrkostenabzuges Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer erzielen will. Diese Mehreinnahmen sollen für den öffentlichen Verkehr zweckgebunden werden. Genau diese Zweckbindung bei der direkten Bundessteuer ist abzulehnen.

Con il disegno del Consiglio federale, appoggiato dalla maggioranza della commissione, si penalizza in particolare chi vive nelle regioni discoste. Chi ha ancora la volontà di rimanere o di trasferirsi in queste regioni, spesso lontane dal posto di lavoro, non deve venire ulteriormente penalizzato e quindi spinto ad andarsene, caricandolo di costi aggiuntivi o, come nel caso concreto, tagliandogli delle deduzioni. Si tratterà forse di importi modesti ma la somma di piccole penalizzazioni fa una penalizzazione grande; qui è il principio ad essere sbagliato. Inoltre, gli automobilisti hanno già dato e stanno già dando troppo.

Ich bitte Sie somit um die Unterstützung meines Minderheitsantrages. Kompensieren sollte man entweder mit einer stärkeren Nutzerfinanzierung oder mit schon vorhandenen allgemeinen Bundesmitteln.

Grossen Jürg (GL, BE): Beim Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur beantrage ich mit meiner Minderheit III bei Artikel 26 Absatz 1 die Streichung von Buchstabe a, also eine komplette Abschaffung des Fahrkostenabzuges bei der direkten Bundessteuer. Damit, das ist mir klar, bin ich nicht Everybody's Darling. Ich bitte Sie aber, genau hinzuschauen: Dieses Anliegen ist ökologisch, ökonomisch und erst noch sozial. Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass im vorliegenden Geschäft beim Entwurf 2 bei Artikel 81a Absatz 2 Folgendes gefordert wird: "Die Kosten für den öffentlichen Verkehr werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt." Diesem Anliegen wird unseres Erachtens mit der heute vorliegenden Vorlage zu wenig Rechnung getragen.

Der Ansatz, die Abzugsfähigkeit der Pendlerkosten zu begrenzen, wie ihn Bundesrat und Ständerat gewählt haben, geht in die richtige Richtung, er geht jedoch klar zu wenig weit. Dass heute ausgerechnet der Bund via Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer die Mobilität direkt subventioniert und fördert, ist für uns Grünliberale unverständlich. Diese Steuerbegünstigung kommt nämlich vor allem Personen mit hohem Einkommen und Eigenheim in der Agglomeration zugute, wie die Antwort des Bundesrates zu meiner Interpellation 13.3267 zeigt. Dies geht zulasten vieler verantwortungsvoller Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Stadt und auf dem Land, die ihren Wohnsitz möglichst nahe bei ihrem Arbeitsort wählen. Personen mit geringen und mittleren Einkommen haben von diesem Steuerabzug bisher kaum profitiert, weil sie wegen des progressiven Steuersystems meist keine oder zumindest nur sehr wenig direkte Bundessteuern bezahlen. Die geplante Erhöhung der Mehrwertsteuer würde sie aber treffen.

Zudem zeigt die Antwort des Bundesrates auf, dass Steuerpflichtige aus Rand- und Bergregionen von der Streichung des Fahrkostenabzuges kaum betroffen wären. Unsere Berechnungen auf der Basis der Antwort des Bundesrates zeigen gar Folgendes auf: Die meisten Steuerpflichtigen, also Steuerpflichtige mit einem Bruttoeinkommen bis zu 150 000 Franken, würden von der Streichung des Fahrkostenabzuges über die Entlastung bei den Steuern insgesamt profitieren; Steuerpflichtige mit etwa 200 000 Franken Bruttoeinkommen würden in etwa gleich stark belastet; erst ab einem Bruttoeinkommen über 200 000 Franken käme es zu einer stärkeren Steuerbelastung. Beim heutigen Fahrkostenabzug handelt es sich folglich um einen klassischen Fehlanreiz mit entsprechend negativen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen. Das Resultat zeigt sich in der fortschreitenden Zersiedlung, insbesondere in der Agglomeration, wo der Siedlungsbrei heute augenscheinlich ist. Das wollen wir Grünliberalen sicher nicht mehr subventionieren.

Es gibt noch einen weiteren wichtigen Aspekt. Mit der Begrenzung des Fahrkostenabzuges auf 3000 Franken werden vor allem diejenigen Pendler, die auf das Auto angewiesen sind, und das gibt es in den Landregionen, zur Kasse gebeten, die Bahnpendler hingegen fast gar nicht. Gerade bei den Bahnpendlern ist der Anteil der Weitpendler aber enorm hoch, wie die Mikrozensus-Studie vom Mai 2012 zeigt. Es ist deshalb absolut gerechtfertigt, dass auch diese Pendler nicht mehr direkt subventioniert werden und dass die zusätzlichen Einnahmen der Bahnfinanzierung zugutekommen.

Die gänzliche Abschaffung des Fahrkostenabzuges bei der direkten Bundessteuer würde rund 220 Millionen Franken Mehreinnahmen in die Bundeskasse respektive in den Bahninfrastrukturfonds bringen. Die Aufhebung des Fahrkostenabzuges soll aus unserer Sicht aber staatsquotenneutral erfolgen, wir wollen die gesamte Steuerbelastung nicht erhöhen. Deshalb habe ich, das ist ein Konzept, weitere Minderheitsanträge eingereicht, die zu einer ausgeglichenen Rechnung führen würden.

Einen Minderheitsantrag habe ich im Entwurf 2 zu Artikel 196 Ziffer 14 Absatz 4 gestellt, zur deutlichen Verkürzung der Dauer der Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozentpunkte, nämlich bis maximal 31. Dezember 2020 anstatt 31. Dezember 2030. Mit meinem anderen Minderheitsantrag



AB 2013 N 767 / BO 2013 N 767

zu Artikel 87a Absatz 2c im Entwurf 2 sollen die Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen auf 5 Prozent erhöht werden. Es ist nichts als verursachergerecht und fair, wenn wir für die Infrastrukturprojekte die Pendlerinnen und Pendler und nicht, über die Mehrwertsteuer, wahllos alle Konsumenten und Konsumentinnen zur Kasse bitten. Diese Minderheitsanträge sind also Teil eines Konzepts und würden im Falle einer Ablehnung der Streichung des Fahrkostenabzuges obsolet.

Ich bitte Sie im Namen der Grünliberalen, den Antrag zur Streichung des Fahrkostenabzuges zu unterstützen und damit zumindest einen kleinen Schritt in Richtung ökologisches, ökonomisches und soziales Steuersystem zu tun.

Hurter Thomas (V, SH): Ich spreche zu Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2. Hier geht es um die Verwendung der Schwerverkehrsabgabe. Diese geplante Verwendung der Schwerverkehrsabgabe ist eigentlich ordnungspolitisch falsch. Die Schwerverkehrsabgabe sollte auf der einen Seite eine Lenkungsabgabe sein, aber auf der anderen Seite fordern wir hier immer wieder, Kostentransparenz bei den verschiedenen Verkehrsträgern zu erreichen. Nur so wissen unsere Bürgerinnen und Bürger, was wo wie viel kostet. Sämtliche Politikerinnen und Politiker reden immer wieder davon, dass sie die Bahn nicht gegen die Strasse ausspielen wollen oder umgekehrt. Doch für eine Entflechtung dieser Finanzierung bietet dann kaum jemand Hand. Da in den kommenden Jahren bei den verschiedenen Verkehrsträgern aber Milliarden fehlen werden, wäre es unumgänglich, diese Entflechtung endlich an die Hand zu nehmen.

Ich bin mir auch im Klaren, dass wir heute diese Entflechtung nicht erreichen können. Aber wir sollten die Frage des Systems hier diskutieren. Was wir dringend diskutieren müssen, ist die klare Zuweisung dieser Mittel. In diesem Zusammenhang ist es interessant, dass die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen eindeutig zu weit gehen will. Die Mehrheit will nämlich neu Teile des Ertrages der Schwerverkehrsabgabe neben den ursprünglichen vier Grossprojekten – Bahn 2000, Neat, Lärmsanierung der Eisenbahnen und Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz – noch für weitere Eisenbahninfrastrukturen verwenden. Damit öffnen die Befürworter einer solchen Lösung die Büchse der Pandora. Auf der anderen Seite werden sie hier wortbrüchig, denn bei der damaligen Festlegung der Schwerverkehrsabgabe haben sie ausdrücklich auf deren Verwendung für diese vier Grossprojekte hingewiesen.

Ich bitte Sie deshalb im Sinne der Verlässlichkeit Ihres Handelns und der Kostentransparenz, meine Minderheit zu unterstützen und damit das geltende Recht beizubehalten.

Huber Gabi (RL, UR): Das Konzept meines Minderheitsantrages II ist relativ einfach: Es heisst "gemäss Bundesrat". Hier kommt der erste Artikel, bei dem man das bewirken kann. Hier, bei Artikel 196 Ziffer 14 Absätze 4 und 5, hat der Ständerat gegenüber dem Bundesrat die zusätzlichen Mehrwertsteuereinnahmen beschlossen. Im Gegenzug hat er dann bei der Vorlage 4 zusätzliche Ausbauten und Projektierungen formuliert und schliesslich in der Vorlage 5 den Kredit für die Ausbauten von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken aufgestockt. Mein Minderheitsantrag entspricht also schlicht und ergreifend der Vorlage des Bundesrates und bedeutet in einem ersten Schritt keine zusätzliche Mehrwertsteuererhöhung gegenüber der bereits in der bundesrätlichen Vorlage vorgesehenen Erhöhung.

In der Botschaft ist das bundesrätliche Konzept schlüssig und in finanzieller Hinsicht tragbar aufgegleist: ein erster Ausbauschnitt bis 2025 mit entsprechender Finanzierung bzw. mit neuerschlossenen Finanzierungsquellen, wie es das Parlament im ZEB-Gesetz verlangte. Die Innovation der Fabi-Vorlage besteht ja gerade darin, dass eine Region, im Gegensatz zu Bahn 2030, nicht für dreissig Jahre aussen vor bleibt, wenn sie in der ersten Tranche nicht berücksichtigt wird. Deshalb ist es kein Drama, wenn man beim ersten Ausbauschnitt bleibt und dann wie geplant zum zweiten übergeht. Dieser zweite Schritt ist in der Botschaft bereits mit dem Zeithorizont 2030 angekündigt. Eine entsprechende Vorlage soll dem Parlament laut Vorgabe des Ständerates bis 2028 vorgelegt werden. Der Ständerat war nur, aber immerhin konsequent, indem er zu seinem Wunschkonzept eine Finanzierung vorgelegt hat. Trotzdem ist ein weiteres sogenannt befristetes Mehrwertsteuerpromille stossend und unglaubwürdig: Die Mehrwertsteuer droht zu einem Gefäss zu werden, aus dem man sich zur Erfüllung politischer Wünsche beliebig bedienen kann. Sie kennen die Wunschliste selbst. Ein effizientes Schienennetz ist für die Schweiz wichtig; dies gilt aber auch für tragbare Steuerbelastungen für die Privathaushalte und Unternehmen, welche letztlich die Schiene finanzieren.

Man darf sich auch fragen, ob auf dem Markt überhaupt die Kapazitäten bestehen, um diese riesigen Summen verbauen zu können. Denn neben Fabi werden bis 2025 weitere rund 10 Milliarden Franken aus bereits bestehenden Ausbauprogrammen in die Schiene investiert werden; Stichworte dazu sind die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, der Hochgeschwindigkeitsverkehr, die Neat. Ein überdimensioniertes Ausbauprojekt bei



Fabi birgt die Gefahr von Kapazitätsengpässen bei Planung und Bau mit entsprechend kostentreibenden Folgen. Zudem müssen bei knappen Mitteln und gegenüber der Aufgabenkonkurrenz Ausbauten im Schienennetz wie andere wichtige Aufgaben auch priorisiert werden. Das hat der Bundesrat ja mit seinem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur getan. Ich hoffe, dass der Bundesrat heute zumindest noch für seine eigene Vorlage eintritt.

Um es gleich vorwegzunehmen: In der FDP-Liberalen Fraktion findet mein Minderheitsantrag auch nur die Zustimmung einer Minderheit. Es ist mir klar: Verkehrspolitik ist in der Regel Regionalpolitik. Es geht bei meinem Minderheitsantrag aber auch darum, dass sich der Rat ausdrücklich zu seinen Aufstockungs- und Ausbauwünschen bekennen soll, wenn er denn nicht davon lassen kann. Es wäre ja sehr praktisch gewesen, wenn es gar keine Differenz zum Ständerat gegeben hätte. Diese Freude verdirbt Ihnen nun die immerhin elfköpfige Minderheit Ihrer Kommission. Ich mache Ihnen beliebt, sich uns möglichst zahlreich anzuschliessen.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Die SP steht hinter dem Ausbausritt, welchen der Ständerat verabschiedet hat. Wir brauchen aber auch zusätzliche finanzielle Mittel, um den Betrieb der Infrastrukturen sicherzustellen und den Substanzerhalt zu gewährleisten, damit unser Erfolgsmodell "öffentlicher Verkehr" die Kapazitäten weiterhin zur Verfügung stellen kann.

Für die SP steht aber auch ganz klar im Vordergrund, dass wir keine ungedeckten Checks ausstellen. Deshalb werden wir einer befristeten Erhöhung um ein Mehrwertsteuerpromille zustimmen – zwar mit Murren, aber wir stehen dahinter. Wir haben heute auch die Möglichkeit, einer breiten Finanzierung zuzustimmen. Kantone, Verkehrsunternehmen, Benutzerinnen und Benutzer tragen alle in einer gewissen Opfersymmetrie zu einer nachhaltigen Finanzierung bei, weil sie auch den Nutzen des öffentlichen Verkehrs haben.

Zu dieser nachhaltigen Finanzierung gehört aus Sicht der SP eben auch, dass der Pendlerabzug ganz klar auf 3000 Franken beschränkt wird. Weshalb? Es gibt vier zentrale Gründe dafür:

1. Mit einer klaren Begrenzung auf 3000 Franken wird das Langstreckenpendeln nicht länger steuerlich gefördert.
 2. Die Kosten für das Kurzstreckenpendeln bleiben weiterhin abzugsfähig.
 3. Die Pendlerinnen und Pendler werden einander gleichgestellt, unabhängig davon, ob sie jetzt den öffentlichen Verkehr oder ein privates Transportmittel benützen.
 4. Als Fazit daraus: Wenn wir uns auf die 3000 Franken konzentrieren, ist auch die Planungssicherheit gegeben. Wir gehen davon aus, dass es rund 200 Millionen Franken an finanziellen Mitteln gibt, welche die Pendlerinnen und Pendler an den öffentlichen Verkehr beisteuern werden.
- Tatsache ist auch, dass die Autopendlerinnen und -pendler nicht stärker benachteiligt werden. Sie bringen heute im

AB 2013 N 768 / BO 2013 N 768

Durchschnitt 3100 Franken zum Abzug. Es sind also nicht die Bauern und die "Büezer", die benachteiligt werden. Für rund 80 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer ergeben sich bei einer Plafonierung auf 3000 Franken gegenüber der heutigen Regelung keine finanziellen Auswirkungen.

Bei der Finanzierung ist es aber auch ganz zentral: Wir in diesem Saal sprechen ja viel lieber von Neubauten, die wir unseren Regionen bescheren können – das sind wichtige Bereiche –, aber unser öffentlicher Verkehr funktioniert nur dann, wenn wir eben auch in den Unterhalt investieren. Dazu haben wir mit dem Bahninfrastrukturfonds wirklich ein sehr gutes Gefäss geschaffen, indem Unterhalt, Betrieb und Ausbau zukünftig aus derselben Kasse bezahlt werden und dabei ganz klare Priorität auf Substanzerhalt und die Sicherungsanlagen gelegt werden muss. Tatsache ist, dass bei den Infrastrukturen heute ein Nachholbedarf von 2 Milliarden Franken besteht, auch weil unsere Netze immer stärker benützt werden.

Last, but not least: Weshalb lehnt die SP-Fraktion alle Minderheitsanträge in diesem Block ab? Es geht doch auch darum, dass die Kantone und Verkehrsunternehmen eine Planungssicherheit haben. In vielen Kantonen sind Verbesserungen auf 2018 geplant. Die Finanzierung muss sichergestellt werden. Es sind kantonale Abstimmungen notwendig, um den Kostenverteilungsschlüssel zu klären. Deshalb ist es wichtig, dass wir klare Leitplanken setzen, dass die Spielregeln auch bezüglich der zukünftigen Finanzierung sowohl für die Kantone wie auch für die Bahnunternehmen klar und verlässlich sind.

Aus diesem Grund bitte ich Sie im Namen der SP-Fraktion, alle Minderheitsanträge abzulehnen. Wir stehen ganz klar hinter einer nachhaltigen Finanzierung, einer gesicherten Finanzierung. Keine ungedeckten Checks!

Amherd Viola (CE, VS): Die Finanzierung von Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Schieneninfrastruktur erfolgt mit Fabi erstmals aus einem Topf, und zwar aus dem neugeschaffenen Bahninfrastrukturfonds. Dieser wird aus folgenden Quellen gespeist: wie bis anhin durch die LSVA, die Mineralölsteuer, durch allgemeine Bun-



desmittel, ein Mehrwertsteuerpromille und neu zusätzlich durch Kantonsbeiträge, eine Trassenpreiserhöhung, eine Reduktion des Pendlerabzuges bei der direkten Bundessteuer und durch ein zusätzliches, von 2018 bis 2030 befristetes Mehrwertsteuerpromille. Mit diesem Finanzierungsmix wurde eine ausgewogene Lösung gefunden, zu welcher alle Interessierten einen Beitrag leisten: die allgemeine Bundeskasse, die Kantone, die Nutzerinnen und Nutzer wie auch die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Die notwendigen Mittel können auf diese Art bereitgestellt werden. Wenn nun an einer dieser Geldquellen massiv geschraubt wird, gerät die gesamte Finanzierung in Schräglage.

Die CVP/EVP-Fraktion unterstützt insbesondere die neuvorgesehenen Beiträge und wehrt sich gegen jegliche Reduktion der bisherigen Finanzierungsquellen wie auch gegen eine Befristung, ausgenommen die bereits bestehende Befristung bei der Mineralölsteuer und des neuen, zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles. Dementsprechend wird die CVP/EVP-Fraktion grundsätzlich jeweils der Kommissionsmehrheit zustimmen.

Zu einzelnen umstrittenen Punkten Folgendes:

Zu Artikel 26 DBG: Bundesrat und Ständerat sehen vor, dass der Maximalbetrag des Pendlerabzuges bei der direkten Bundessteuer auf 3000 Franken festgelegt wird. Dies führt zu Mehreinnahmen von 200 Millionen Franken. Die Mehrheit der Kommission stimmt diesem Vorschlag zu. Daneben gibt es drei Minderheitsanträge. Die Minderheit III (Grossen Jürg) will den Pendlerabzug aufheben. Dem kann unsere Fraktion nicht zustimmen. Es gibt Menschen, die pendeln müssen, um ihrer Arbeit nachzugehen. Vor allem im ländlichen Gebiet und in Bergregionen mit wenigen Arbeitsplätzen vor Ort bleibt oft keine andere Wahl. Diese Personen müssen zumindest einen Teil ihrer Fahrkosten abziehen können. Die Minderheit II (Quadri) verlangt das andere Extrem, nämlich die Beibehaltung des heutigen Systems, wonach sämtliche Fahrkosten in Abzug gebracht werden können. Dies würde zu einer Finanzierungslücke von 200 Millionen Franken wie auch zu einer unerwünschten Förderung des Pendlerverkehrs führen. Zwischen diesen Anträgen, sozusagen in der goldenen Mitte, befindet sich der Antrag der Minderheit I (Candinas), welche die Höhe des Pendlerabzuges an die Kosten des Generalabonnements zweiter Klasse bindet. Persönlich bringe ich dem Antrag dieser Minderheit I grosse Sympathie entgegen, wie Sie der Fahne unschwer entnehmen können. Die Anträge der Minderheiten II (Quadri) und III (Grossen Jürg) werden von der CVP/EVP-Fraktion mit Entschiedenheit abgelehnt.

Zu Artikel 196 Ziffer 14: Sowohl die Minderheit I (Hurter Thomas) als auch die Minderheit II (Huber) wollen keine Aufstockung der Mittel, weshalb sie die befristete Erhöhung des Mehrwertsteuerpromilles ablehnen. Wenn wir für 6,4 Milliarden Franken ausbauen wollen, dann brauchen wir dieses zusätzliche Promille. Ich kann verstehen, wenn jene, wie beispielsweise Frau Huber, die den Ausbau auf 3,5 Milliarden Franken reduzieren, d. h. dem Bundesrat folgen wollen, gegen dieses zusätzliche Promille sind – das geht auf. Mühe habe ich mit jenen, die für 6,4 Milliarden Franken ausbauen und trotzdem kein zusätzliches Mehrwertsteuerpromille wollen. Diese Rechnung geht definitiv nicht auf.

Zusammenfassend beantragt die CVP/EVP-Fraktion Folgendes: Die Anträge der Minderheiten II (Quadri) und III (Grossen Jürg) bei Artikel 26 DBG sind abzulehnen. Die Anträge der Mehrheit sowie der Minderheit I (Candinas) finden die Zustimmung von jeweils einem Teil unserer Fraktion. Der Antrag der Minderheit I (Hurter Thomas) zu Artikel 196 Ziffer 3 im Entwurf 2 wird abgelehnt. Ebenso werden die Anträge der Minderheiten I (Grossen Jürg) und II (Huber) zu Artikel 196 Ziffer 14 abgelehnt.

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu