

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
Herrn Markus Liechti
Sektionschef Direktionsgeschäfte
3003 Bern

Bern, 30. Juni 2011

**Vernehmlassung Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
(FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Vernehmlassung über die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI). Wir nehmen gerne dazu Stellung und werden dazu gemäss Ihrem Wunsch den Fragebogen beantworten, erlauben uns aber vorweg einige grundsätzliche Bemerkungen zum Problemkreis.

Grundsätzliches

Dank einer fortschrittlichen Politik für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz, verfügt unser Land über eine im internationalen Vergleich hervorragende öffentliche Bahn- und Businfrastruktur, deren Angebote in den letzten Jahren flächendeckend – in den Agglomerationen wie in Randgebieten – systematisch verbessert worden ist. Insbesondere die ausgebaute Bahninfrastruktur und deren Finanzierung beruht auf Volksentscheiden, die mehrmals zu verschiedenen Fragen bestätigt worden sind. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB hat zusammen mit den ihm angeschlossenen Gewerkschaften die Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene, Bahn 2000, die Neat, den Ausbau und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs explizit unterstützt und mitgetragen. Der Erfolg des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz beruht auf einer breit abgestützten politischen Mehrheit und damit auch auf einer hohen Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit der dahinter stehenden Politik, Institutionen und öffentlichen Betrieben. Auf dieser Identifikation und dem dazu gehörenden politischen Konsens muss auch das vorliegende Projekt aufbauen.

Neueste Untersuchungen der SBB und danach des BAV haben gezeigt, dass der Unterhalt mit dem schnellen Ausbau sowie den erhöhten Belastungen der Infrastruktur und des Rollmaterials nicht hat Schritt halten können. Soll die erfreuliche Entwicklung hin zum öffentlichen Verkehr mit höheren Auslastungen nicht gebremst oder gar rückgängig gemacht werden, müssen auch die Ausbau-Investitionen – Stichworte waren bisher ZEB oder Bahn 2030 – nochmals zunehmen. Der SGB hat deshalb mit der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV schon vor Jahresfrist Vorstellungen für eine verstärkte und dauerhafte Finanzierung der Schweizer Bahninfrastruktur entwickelt und sie im November 2010 der Öffentlichkeit präsentiert. Für den SGB ist klar, dass

der Infrastruktur-Ausbau und -Unterhalt garantiert sein und deshalb auf eine kontinuierlich stabile Basis gestellt werden müssen. Dies braucht mehr Mittel, aus gesicherten Quellen und ohne zeitliche Befristung.

Das nun vorliegende Projekt für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) mit seinem Kernstück eines unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) begrüßen wir deshalb grundsätzlich, insbesondere auch, dass er nicht nur für die grossen Investitionsvorhaben, sondern als integraler Fonds auch für Betrieb und Unterhalt die nötigen Mittel bereitstellen muss. Es ist aber nicht sinnvoll, dass die erfreulich stabilere Finanzierung des BIF gleich beim Start mit der Schuldenlast des alten FinöV-Fonds einen Bremsklotz verpasst bekommt, der ihn mit einer kleinlich gebauten „Politik der leeren Kasse“ dauernd in Schiefelage halten wird. Wir wiederholen deshalb unsere Forderung vom November 2010, dass der Bund die FinöV-Bevorschussung für die Bahngrossprojekte von insgesamt ca. 8 Milliarden übernehmen soll. Die Bundesfinanzlage lässt dies problemlos zu. Selbst eine allfällige Zusatzverschuldung dafür ist bei der heutigen Finanzmarktlage eine leicht tragbare Investition in die Zukunft. Der schuldenfreie Start des BIF bzw. die Entschuldung des FinöV-Fonds stellt die neue Finanzierung von Anfang an auf gesunde Füsse und erlaubt auch sofort die dringlichsten Probleme beim Ausbau und Unterhalt mit ausreichenden Mitteln anzupacken. Angesichts des geschätzten Mittelbedarfs bis 2040 von über 42 Milliarden Franken sind die vorgeschlagenen Ausbauschritte – bis etwa 2025 mit 3,5 Milliarden und danach bis 2030 mit 5-6 Milliarden – offensichtlich zu gering veranschlagt. Wir sehen nicht ein, dass die Ausbauten auf die Ost-West-Achse reduziert und insbesondere die Fahrzeitverkürzung zwischen der Westschweiz und Bern zurückgestellt werden. Dies ist auch staatspolitisch unklug. Wichtig ist für uns auch die für den Gütertransit auf der Schiene dringlich nötige Realisierung des 4-m-Korridors an der Gotthardachse. Er muss schnell kommen und darf deshalb nicht an einem überwindbaren Finanzengpass scheitern. Ohne Schulden- und entsprechend hoher Zinsenlast sind nämlich vor allem in der Anfangsphase bis zum voraussehbaren Rückzahlungsjahr 2027 ausreichend Mittel vorhanden. Mit Blick auf die vorgeschlagenen, aber nicht gesicherten Zusatzfinanzierungen wird die Schuldenlast eine noch grössere unnötige Hypothek. Sie ist für uns ein Schlüsselfaktor der Vorlage. Er könnte verkehrs- und finanzpolitische Knacknüsse für alle befriedigend elegant öffnen.

Wie bereits erwähnt, basiert die bisher erfolgreiche Politik für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr auf einem stabilen und breit abgestützten Konsens. Diesen Konsens gilt es zu bewahren. Unsichere bzw. umstrittene Finanzierungsvorschläge, die die Passagiere zusätzlich zu den von der SBB bereits angedrohten Preisaufschlägen belasten wollen, den Kantonen neue Auflagen machen oder Berufspendler, die keine Wahl haben, stärker zur Kasse bitten, sollten deshalb auch auf ihre Konsensstauglichkeit hin geprüft werden. Ebenfalls heikel sind regional einseitig interpretierbare verkehrspolitische Priorisierungen.

Die Vorlage ist im Grundsatz sehr gut, der Teufel steckt jedoch bekanntlich im Detail. Die Vorlage muss an der Konsenspolitik der jüngsten verkehrspolitischen Vergangenheit anknüpfen. Dann hat sie eine sehr gute Chance.

ANTWORTEN GEMÄSS FRAGEBOGEN

1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

a) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

JA, sehr sogar, wie oben grundsätzlich dargelegt. Es geht jetzt aber darum, dass ihre Finanzierung und die verkehrspolitischen Prioritäten bzw. die Ausbauschritte so konzipiert werden, dass sie breit abgestützte Mehrheiten findet.

b) Sind Sie einverstanden, dass mit FABI der ÖV-Initiative ein direkter Gegenentwurf gegenübergestellt werden soll?

JA. Der BIF nimmt ihr verkehrspolitisches Grundanliegen gut auf und erweitert den Lösungsrahmen sogar mit den Bereichen Betrieb und Unterhalt. Soll der Gegenvorschlag aber wirklich tragfähig sein, muss er der Initiative auch bei der entscheidenden Finanzierung mehr entgegenkommen.

c) Sind Sie einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden soll?

JA. Wie oben dargelegt, erachten wir den BIF als wichtige Massnahme für eine dauerhafte Fortsetzung einer erfolgreichen und planbaren Bahnpolitik der Schweiz. Die Finanzierung des Ganzen aus einer Hand bzw. einem Fonds ist sehr wichtig. Soll der BIF aber Erfolg haben, braucht er mehr Mittel und darf deshalb auch keinesfalls mit dem Bremsklotz geerbter Schulden starten.

d) Sind Sie damit einverstanden, dass FABI auch eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält?

JA. Wir sehen aber nicht ein, weshalb die mit der ZEB geplanten Vorhaben reduziert werden. Engpässe müssen schnell beseitigt werden. Eine Zurückstellung des Chestenbergtunnels und der Verbesserungen zwischen Westschweiz – Bern sind u.E. nicht sinnvoll.

e) Sind Sie damit einverstanden, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fliessen sollen?

JA, selbstverständlich. Die heutigen Mittel allein genügen offensichtlich nicht, um nebst dem Betrieb auch den Ausbau und den Unterhalt zu finanzieren. Die in den Unterlagen prognostizierte Lücke von durchschnittlich einer Milliarde Franken jährlich – für Ausbau und Unterhalt – dürfte eher zu knapp geschätzt sein. Die geschätzte Nachfragezunahme von 60 % beim Personen- und 70 % beim Güterverkehr kommt auch noch hinzu.

2) Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?

a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus diesem Fonds Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden?

JA, wie oben bereits dargelegt. Dies ist ein wegweisender Fortschritt.

b) Sind Sie damit einverstanden, dass dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist? Falls nicht, welche Befristung schlagen Sie vor?

JA, sehr einverstanden. Die Befristung macht grundsätzlich keinen Sinn, umso weniger für den richtigerweise breit gefassten Zweck des Fonds. Der öffentliche Schienenverkehr ist eine Daueraufgabe des Bundes, sie muss auch dauerhaft und unbefristet finanziert sein. Um es nochmals zu betonen: Auch zu dieser unbefristeten Anlage des BIF passt die dem neuen Fonds aufgehalste „Erbschuld“ des alten befristeten Fonds selbstverständlich nicht!

3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?

a) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisher befristeten Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fließen, weiterhin im selben Umfang in den BIF fließen?

JA, selbstverständlich. Dies dürfte und muss unbestritten sein.

b) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fließen?

JA. Dies ist notwendig und logisch, weil die bisherigen Bundesmittel zum selben Zweck dafür gebraucht werden. Die Bundesmittel sind so zu bemessen, dass nicht nur die Teuerung, sondern auch das Wirtschaftswachstum berücksichtigt wird, sonst hinkt man der Realität hinterher.

c) Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden (Erhöhung Trassenpreise, Pauschalierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer, Beitrag Kantone)?

NEIN, oder höchstens bedingt. Diese Finanzierungsquellen sind geeignet, das nötige Konsensmodell zu gefährden und die politische Diskussion an einem falschen Ort zu führen. Folgende Bemerkung zu den einzelnen Vorschlägen:

- *Die Trassenpreiserhöhung von 10 – 12 % wird voll auf die Fahr- bzw. Billet- und Abonnementspreise übergewälzt werden, zusätzlich zu den bereits angekündigten Preisrunden der Bahnen. Dies ist für die Passagiere nicht zumutbar und bedroht das gute und stets bessere Verhältnis beim Modal-Split in unserem Land unnötigerweise. Das kann nicht das Ziel sein. Die treuesten Bahnfahrenden sollen nicht bestraft werden.*
- *Der pauschale Fahrkostenabzug bei der Bundessteuer zielt auf die höhere Belastung der Berufspendlerinnen und -pendler. Sie können diesen Kosten kaum ausweichen. Sympathisch am Vorschlag ist immerhin, dass die ÖV-Benutzenden damit besser wegkommen werden. Dennoch: Steuerabzüge privilegieren immer die höheren Einkommen gegenüber den Normalverdienenden. Das ist unsozial. Unsere Skepsis ist deshalb gross. Als Kompromiss könnten wir uns allenfalls einen Pauschalabzug in der Höhe der Kosten eines Zweitklass-Generalabonnements vorstellen, womit der Anreiz zur ÖV-Nutzung verstärkt würde.*
- *Kantonsbeitrag: Der BIF finanziert eine Bundesaufgabe. Ein Kantonsbeitrag ist zwar denkbar, weil die Kantone auch einen Nutzen davon haben. Dies gilt auch noch für viele andere Aufgaben. Auch hier gilt: Man soll die Diskussion nicht am falschen Ort führen. Wenn die Kantone sich wider Erwarten und gegen ihre ersten Reaktionen positiv äussern sollten, sind wir selbstverständlich nicht dagegen. Dieser Kantonsbeitrag dürfte aber nicht mit den heutigen kantonalen Beiträgen an den Regionalverkehr verrechnet werden.*

d) **Falls Sie eine oder mehrere der vorgenannten Fragen mit Nein beantworten, welchen alternativen Finanzierungsquellen würden Sie den Vorzug geben?**

- *Wie bereits ausführlich mit den oben gemachten Grundsatzüberlegungen begründet, erachten wir eine **Entschuldung** des Bahninfrastrukturfonds BIF, das heisst seinen schuldenfreien Start, als die entscheidende alternative Finanzierung zu den vorgeschlagenen schwer politisch zu rechtfertigenden Quellen. Der Bund kann die Bevorschussung des FinöV-Fonds gut tragen oder eine allfällige Verschuldung dafür ist völlig problemlos. Umgekehrt belasten Amortisation der schliesslich über 8 Milliarden alten Schulden und die dafür fälligen Zinsen den BIF viel zu sehr: Allein die Rückzahlung zwischen 2017 und 2027 jährlich 850 Millionen und Zinsen zusätzlich, je nach Zeitpunkt 100 bis 260 Millionen zusätzlich. Ohne diese Last wird das Finanzierungsproblem vor allem in den kommenden Jahren entscheidend kleiner. Je nach Rechnung jährlich in der eben genannten beachtlichen Größenordnung oder verteilt auf 2010 bis 2040 immerhin noch 360 Millionen pro Jahr. Wir erachten die Entschuldung im Sinne des traditionellen Konsenses als mehrheitsfähig.*
- *Der BIF wird gemäss der Vorlage mit dem bisherigen Anteil an der Mineralölsteuer von 310 Millionen Franken gespiesen werden. Die Vorlage ist als Gegenvorschlag zur ÖV-Initiative noch ungenügend. Die Aufstockung des Mineralölsteuer-Anteils kann dies verbessern. Wir beantragen dafür die*

von der Initiative geforderten 860 Millionen bzw. 50 % des Reinertrags. Der Bahnverkehr entlastet die Strasse beträchtlich. Die stärkere Mitfinanzierung über die Mineralölsteuer ist gut legitimiert. In die gleiche Richtung gehen auch Vorschläge einer entsprechenden Erhöhung der Mineralölsteuer von kantonalen Seite. Wir könnten uns allenfalls auch ihnen anschliessen.

- Schliesslich sollten aus unserer Sicht anstelle der Pendler vielmehr die die Pendler „verursachenden“ Betriebe zur Finanzierung beigezogen werden. Sie haben die in Frankreich praktizierte Abgabe des „Versement transport“ der Unternehmen geprüft und verworfen. Wir könnten uns so eine Abgabe im Ausmass von 100 bis 200 Millionen durchaus vorstellen (Stichwort Verursacherprinzip), wobei wir nicht die Details ihrer Ausgestaltung meinen. Da gibt es auch viele steuerliche Varianten. Eine seriöse Prüfung scheint uns jedenfalls angebracht.
- Schliesslich noch zur Klarheit betreffend allenfalls von anderer Seite vorgeschlagener Alternativen: Wir halten überhaupt nichts von Experimenten wie „Mobility Pricing“. Sie bestrafen die Pendler noch mehr als die oben kritisierten Massnahmen und schaden der problemlos unkomplizierten Benützung des ÖV nur. Auch andere Modelle differenzierter Billetpreise oder differenzierte Rabatte (z.B. für RentnerInnen) lehnen wir ab. Solche Vorschläge erachten wir als unausgereift, intransparent, abschreckend und nicht konsensfähig. Ausländische Erfahrungen sind mehrheitlich negativ.

4) Auswirkungen auf die Kantone?

a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus dem neuen BIF auch Ausbauprojekte, die primär dem Agglomerationsverkehr dienen, voll via BIF bezahlt werden sollen, wissend, dass dies so zu einer indirekten Entlastung der Kantone beiträgt?

JA, wie oben schon angedeutet, unterstreicht dies, dass der Bahnverkehr in erster Linie eine Bundesaufgabe ist.

b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einen Beitrag von rund 300 Millionen Franken pro Jahr an den BIF leisten?

Eher NEIN, wie oben ausgeführt. Wir widersetzen uns aber einer Einigung mit Kantonen selbstverständlich nicht, wenn sie zu Lasten der Finanzierung des Regionalverkehrs geht.

c) Falls Sie damit nicht einverstanden sind: sollten die Kantone gar keinen, einen tieferen oder einen höheren Beitrag leisten?

Wir sind wie oben gesagt grundsätzlich skeptisch. Wenn überhaupt, muss das Ausmass mit den Kantonen ausgehandelt werden.

d) Sind Sie damit einverstanden, dass der Beitrag der Kantone nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt wird?

Wenn überhaupt, macht ein Schlüssel selbstverständlich Sinn.

e) Welcher Schlüssel wird aus Ihrer Sicht dem bei den Kantonen anfallenden Nutzen am ehesten gerecht?

Siehe Antwort unter c und d.

f) Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer beschränkt?

Wenn überhaupt, werden dies letztlich die Kantone beurteilen müssen, wobei ebenfalls für die Zweckbindung der neuen Einnahmen zu sorgen wäre.

g) Soll die Finanzierung des Betriebs und der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen – mit Ausnahme der Infrastruktur nationaler Bedeutung – weiterhin gemeinsam durch Bund

und Kantone finanziert werden (heutige Regelung / FABI-Regelung) oder sollte diese – mit dem entsprechenden finanziellen Ausgleich durch die Kantone -neu gänzlich über den BIF laufen?

Wir erachten die Bahninfrastruktur als Bundesaufgabe auch bei den konzessionierten Betrieben und angesichts der möglichen Entlastung durch die Kantone von etwa 200 Millionen auch tragbar.

5) Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone?

a) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen vorfinanzieren können?

Es gibt ja schon Beispiele, denen wir uns nicht widersetzen wollen. Wir sind aber skeptisch: Die kantonale Vorfinanzierung widerspricht dem Grundsatz der Bundesaufgabe. Hier macht ein auch nur schleicher Federalismus keinen Sinn. Der Bund soll seinen Verpflichtungen rechtzeitig nachkommen.

b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen mitfinanzieren können?

NEIN, s. Antwort unter a.

c) Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?

Siehe Antwort a.

6) Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive?

a) Sind Sie mit einer Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes mit den drei Schwerpunkten „Vervollständigung des Knotensystems“, „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ und „höhere Geschwindigkeit“ einverstanden?

JA, wir legen die Priorität aber klar auf die Verbesserung des Knotensystems und bei den Frequenzen und Kapazitäten. Höhere Geschwindigkeiten müssen diesen beiden Schwerpunkten dienen und dürfen keinesfalls einzelne Strecken zu systemwidrigen Ausnahmen machen, die das Ganze stören könnten.

b) Sind Sie damit einverstanden, dass die beiden Schwerpunkte „Vervollständigung des Knotensystems“ und „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ Vorrang haben vor einem Schwerpunkt „höhere Geschwindigkeit“?

JA, wie unter a) ausgeführt.

c) Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden? Wenn nein, was schlagen Sie vor?

JA, aber mit der dazu nötigen Finanzierung.

7) Wie beurteilen Sie das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)?

a) Sind Sie mit der Stossrichtung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?

JA, grundsätzlich schon, aber ihre Vorschläge zu den Ausbausritten reichen dafür nicht aus: STEP bis 2040 / 2050 soll Investitionen von insgesamt über 42 Milliarden Franken erfordern. Allein schon diese Summe zeigt, dass die ersten zwei Ausbausritte – bis 2025 mit 3,5 Milliarden und bis 2030 mit weiteren 5-6 Milliarden – bereits zu klein bemessen sind bzw. die nachfolgenden unverhältnismässig teurer werden müssten. Auch die auf Seite 67 des Berichts in Tabelle 4 (bzw. Seite 73, Tabelle 6) ausgewiesenen Dringlichkeitsstufen zeigen allein in der ersten Stufe fast 18 Milliarden. Dies zeigt, dass die Ausbausritte gemäss STEP mehr Mittel erhalten müssen.

b) Sind Sie einverstanden, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr ausgedehnt wird?

JA.

c) Sind Sie damit einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstunden-Takt realisiert werden soll (S-Bahn- und Fernverkehr)?

JA.

d) Sind Sie einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden?

JA, aber wie oben schon vermerkt in erster Linie zur Verbesserung des Knotensystems. Der Takt macht den Komfort aus, nicht das Tempo!

e) Sind Sie mit den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zu einer nachhaltigeren Sicherung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz einverstanden?

JA. Der Service public muss auch im Binnen-Güterverkehr gelten. Und die Verlagerung des Gütertransits gemäss Alpenschutzartikel hat höchste Priorität. Deshalb muss der 4-m-Korridor auf der Gotthard-Achse schnell gebaut werden.

f) Sind Sie einverstanden, dass auch bei den Privatbahnen Massnahmen geplant sind?

JA. Sie haben einen öffentlichen Auftrag und sind öffentlich konzessionierte Unternehmen. Wie ausgeführt, geht es um die Realisierung einer Bundesaufgabe und einen flächendeckenden Service public.

g) Sind Sie damit einverstanden, dass der Ausbau in mehreren Ausbausritten geplant und realisiert werden soll?

JA, nur sind die Schritte im Ausmass offensichtlich ungenügend.

8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

a) Sind Sie mit Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

JA ganz grundsätzlich sind die Ziele richtig, wobei u.E. auch der Viertelstundentakt Zürich – Bern dazu gehört. Wir sind aber skeptisch, ob die Ziele mit den zu geringen Mitteln und den deshalb gegebenen Restriktionen auch erreicht werden können. (Vgl. Antwort 8d)

b) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Projekten des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

Siehe Antwort 8a) bzw. die Antworten unter 7. Die Schritte bzw. die Mittel dafür reichen nicht aus.

c) Wenn nein, welche Projekte erachten Sie als dringender?

Wir haben bereits auf die Differenz der im Bericht in Tabelle 4 und 6 aufgelisteten Dringlichkeitsstufen verwiesen und die zurückgestellte Engpässe-Sanierung erwähnt. Es ist nicht an uns, einzelne Projekte zu erwähnen. Es geht um die Realisierung der von Ihnen bereits priorisierten Vorhaben.

d) Sind Sie mit dem Umfang des Ausbauschrittes 2025 einverstanden (3.5 Mrd. Fr.)?

NEIN, es braucht mehr Mittel. Vgl. dazu die Antwort unter 7a). Der Ausbau-Rhythmus sollte schneller und ohne Abstriche bei den dringlich zu sanierenden Engpässen (Stichwort Chestenberg) erfolgen und auch eine bessere Verbindung der Regionen (Westschweiz – Bern) gewährleisten.

e) Wenn Sie einen umfangreicheren Ausbauschritt vorziehen, welcher wäre das? Und mit welchen zusätzlichen Mitteln sollte er finanziert werden?

Siehe die vorstehenden Antworten unter 7 und 8. Wir wollen uns nicht auf alternative Varianten festlegen. Dazu fehlen uns die Grundlagen. Wir haben oben Hinweise auf die im Bericht auf Seite 87/88 dargestellte Variante 1 gemacht, können uns aber auch eine Kombination mit der Variante 2 auf Seite 88ff. vorstellen, die den Agglomerationsbedürfnissen entgegenkommt. Es wollen keinen Investitionsstau bzw. ein daraus folgenden grösseren Nachholbedarf.

9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

JA, weil der FinöV-Hinweis in Art. 2 obsolet wird. Die mit ZEB gesetzten Prioritäten gelten aber noch immer und sind mit dem Ausbauschritt 2025 zu realisieren. Sie sind die Netz-Folgen von Bahn 2000 und dürfen u. E. nicht auf den Kopf gestellt werden. (Vgl. Antwort 8d)

10) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir verweisen auf unsere grundsätzlichen Vorbemerkungen.

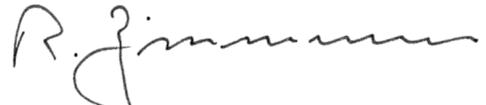
Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anträge und Anliegen.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Paul Rechsteiner
Präsident



Rolf Zimmermann
Geschäftsführender Sekretär