



Bahninfrastruktur: Keine Zementierung der Querfinanzierung

Der Bundesrat hat heute die Botschaft zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) verabschiedet. economisesuisse lehnt Steuererhöhungen und Querfinanzierungen ab und fordert eine stärkere Nutzerfinanzierung. Neue Infrastrukturprojekte müssen strikt nach Rentabilitätskriterien beurteilt werden. Die FABI-Vorlage dient als Gegenentwurf zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr», die weitere Strassengelder in die Schieneninfrastruktur umleiten will. economisesuisse lehnt die Initiative ab. Die FABI-Vorlage schlägt eine neue Finanzierungslösung für den Schienenverkehr vor. Ein neuer Bahninfrastrukturfonds (BIF) soll Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Schieneninfrastruktur aus einem Gefäss finanzieren. Er löst den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) ab.

economisesuisse hat eine neue Fondslösung kritisch beurteilt und kann einer solchen nur unter den strikten Bedingungen zustimmen, die der Bundesrat in Aussicht stellt: keine Verschuldung, Rückzahlung und Verzinsung der FinöV-Schulden und Anwendung der Schuldenbremse. Die heutigen Finanzmittel des FinöV sollen in den neuen Fonds übertragen werden. Dies betrifft die LSVA-Einnahmen und das Mehrwertsteuerpromille, die anders als im FinöV neu unbefristet als Finanzierungsquellen dienen sollen. economisesuisse lehnt solche unbefristeten Lösungen ab. Ferner ist geplant, die heutige Querfinanzierung durch die Mineralölsteuer (NEAT-Viertel) fortzusetzen, jedoch befristet bis 2030. Während economisesuisse die Befristung begrüsst, stellen sich grundsätzliche Vorbehalte gegenüber einer fortgesetzten Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene.

Nutzer müssen stärker an Kosten beteiligt werden

Die Pauschalierung des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer, an der der Bundesrat festhalten will, lehnt economiesuisse auch in der überarbeiteten Version ab (neu maximal 3000 Franken abzugsfähige Fahrkosten für Auto- und Bahnfahrer). Es handelt sich um eine Steuererhöhung und darüber hinaus um eine weitere unerwünschte steuerliche Zweckbindung. Die vom Bundesrat für 2017 angekündigte Erhöhung der Trassenpreise um 100 Millionen Franken fällt für economiesuisse hingegen zu niedrig aus. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die Nutzer ist deutlich stärker zu forcieren. Sofern neue Finanzierungen erforderlich sind, müssen diese in erster Linie von den Nutzern der Infrastrukturen geleistet werden. Auch scheinen Potenziale für Effizienzsteigerungen namentlich durch die Betreiber nach wie vor noch zu wenig ausgenutzt.

Ein kohärenter Ansatz für die Schweizer Bahninfrastruktur, in dem die Finanzierung ein zentrales Element darstellt, ist richtig. Ebenso der Ansatz, einmalige und laufende Kosten aus einem Gefäss zu bezahlen. Es ist wichtig, dass die laufenden Kosten – notfalls auf Kosten von neuen Ausbauten –gedeckt sind. Neue Projekte müssen zudem streng nach volks- und betriebswirtschaftlichen Rentabilitätskriterien priorisiert werden. Im Zusammenhang mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP), das ebenfalls Teil der Vorlage ist, sind für economiesuisse in diesem Bereich noch Fragen offen.