

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Politik
CH-3003 Bern

BLS AG
Geschäftsleitung

Genfergasse 11
CH-3001 Bern
www.bls.ch

Telefon +41 58 327 27 27
Fax +41 58 327 29 10
Mail direktion@bls.ch



Bern, 11. Mai 2011

Vernehmlassung Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur: Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrter Herr Meyrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können.

Die BLS unterstützt den Bundesrat im Bestreben, eine neue Grundlage für die Bahninfrastrukturfinanzierung zu schaffen, welche diese vereinfacht, langfristige Planungssicherheit schafft und die verschiedenen heutigen Finanzierungsquellen bündelt und ergänzt.

Wir begrüssen ferner, dass die Netzerweiterung tranchenweise und nach einem langfristig ausgerichteten Gesamtkonzept für das Schweizer Schienennetz erfolgen soll, bei welchem der Bund eine starke Führungsrolle übernimmt. Die tranchenweise Investition erlaubt auf laufende Veränderungen Rücksicht zu nehmen und stellt somit eine rollende Planung dar.

Vor diesem Hintergrund erachten wir den vorliegenden Vorschlag als gute und ausgewogene Grundlage.

Unsere detaillierten Bemerkungen dazu haben wir nachstehend entsprechend dem der Vorlage beiliegenden Fragenkatalog gegliedert. Drei Punkte möchten wir besonders hervorheben:

1. Die BLS begrüsst den Investitionsanteil für den Knoten Bern und deren westliche Zufahrt und nimmt positiv zur Kenntnis, dass der Engpass „Knoten Bern“ erkannt ist. Nur mit einem sukzessiven Ausbau des Knotens sind weitere Verdichtungen im Fernverkehr, im S-Bahn – Perimeter Bern und im Gütertransitverkehr über den Lötschberg möglich. Neben den aufgeführten Massnahmen (Entflechtung Holligen) ist die seitliche Erweiterung des Bahnhofs Bern ein weiteres zentrales Element. Bereits heute sind die Perronkapazitäten im Bahnhof Bern knapp, wodurch u.a. die baulichen Handlungsoptionen beim Ausbau des Bahnhofs eingeschränkt werden (Publikumsanlagen, RBS-Tiefbahnhof). Die seitliche Erweiterung des Bahnhofs Bern mit zusätzlich vier Perronkanten beseitigt diesen Engpass. Sie ist deshalb als dringliches Projekt in STEP aufzunehmen.

2. Die BLS fordert im Rahmen der Vorlage einen erweiterten ersten Ausbauschnitt gemäss Ziff. 1.6.3.2 des Botschaftsentwurfs. Nur mit diesen zusätzlichen Massnahmen können die Vorteile der Ausbauten in den Knoten Genf, Lausanne, Bern und Basel auch für den Regional- und Agglomerationsverkehr vollständig ausgeschöpft werden. Dies ist vor dem Hintergrund der angestrebten finanziellen Beteiligung der Kantone unerlässlich.
3. Die BLS fordert den Bundesrat auf, einen Vorschlag für die vollständige Harmonisierung der Finanzierung von SBB- und KTU-Netzen (gemäss Ziff. 7.2. des FIBI-Berichts vom 16.12.2010) in die FABI-Vorlage zu integrieren. Nur mit einer vollständigen Übernahme der Basisfinanzierung der KTU-Netze durch den Bund kann die heute bestehende Ungleichbehandlung zwischen den Kantonen, bzw. zwischen SBB- und KTU endlich behoben werden. Das Finanzierungssystem würde bedeutend vereinfacht und damit die Voraussetzungen geschaffen für eine künftige Neuorganisation der Bahninfrastrukturlandschaft.

Wir sind gerne bereit, Sie bei der Erarbeitung entsprechender Grundlagen zu unterstützen.

Für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Hinblick auf die Erarbeitung der Botschaft danken wir Ihnen.

Gerne führen wir mit Ihnen den Dialog auch im persönlichen und fachlichen Gespräch weiter.

Freundliche Grüsse

BLS AG

(sig.)

Bernard Guillelmon
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Olivier Bayard
Leiter Public Affairs

Beilage:
Antworten zum Fragebogen



Vernehmlassung FABI - Stellungnahme der BLS AG vom 11. Mai 2011 zum Fragenkatalog

A. Allgemeines

1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

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

Ja.

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

Ja.

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

Ja.

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

Ja.

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

Ja.

B. Fragen zur Finanzierung

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.

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

Ja, ein unbefristeter Fonds schafft langfristige Planungssicherheit.

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.

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.

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

Ja.

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

Die BLS fordert im Sinne einer politisch austarierten „Opfersymmetrie“, dass neben den Kunden/Bahnen und den Kantonen auch der Bund einen zusätzlichen Beitrag an die neue Infrastrukturfinanzierung leistet. Dies könnte u.a. auf folgendem Wege geschehen:

- **FinöV-Verschuldung:** Eine Entlastung des BIF wäre denkbar durch den – ganzen oder teilweisen - Verzicht auf die Übernahme der FinöV-Verschuldung, eine Erstreckung der Rückzahlungsfrist, und/oder einen Verzicht auf die Verzinsung der FinöV-Schulden.
- **Vorsteuerabzug MWSt:** Bund und Kantone leisten neben den Darlehen grosse Beiträge an die Infrastruktur. Auf diesen Beiträgen von heute jährlich rund CHF 3,5 Milliarden muss die Mehrwertsteuer bezahlt werden bzw. es wird den Infrastruktureigentümern die entsprechende Vorsteuer gekürzt. Das ist störend, denn damit fließen rund 5–8 % der für die Infrastruktur so wichtigen Beiträge direkt in die Bundeskasse. Wir empfehlen deshalb, dass alle Beiträge der Kantone und des Bundes aus dem BIF als "Einlagen in die Unternehmung" gelten, also wie eine Spende behandelt und damit nicht besteuert werden. So kämen auch die Mittel der Kantone voll den Unternehmungen bzw. der Infrastruktur zu gute. Jährlich stünden so rund CHF 150 - 200 Mio. zur Verfügung.
- **Erhöhung der BIF-Einlagen** aus ordentliche Bundesmitteln.

Die Frage zusätzlicher Bundesmittel ist zusammen mit der Harmonisierung der Basisfinanzierung SBB/KTU (s.u. Ziff. 4g) zu betrachten.

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. Die Agglomerationen sind zentrale Knoten, die zum Funktionieren des Gesamtsystems von entscheidender Bedeutung sind. Mit der Finanzierung solcher Projekte nimmt der Bund seine Verantwortung für das nationale System wahr.

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

Grundsätzlich Ja. Wir fordern jedoch, diese Frage im Kontext einer Übernahme der Infrastrukturfinanzierung der KTU durch den Bund anzugehen (vgl. Frage 4 g)

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

Der vorgeschlagene Beitrag ist aus unserer Sicht angemessen.

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

Ja.

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

Die BLS befürwortet eine einfache und pragmatische Regelung.

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

Ein Einbezug auch bei den Kantonssteuern wäre grundsätzlich erstrebenswert. Fahrkostenabzüge schaffen einen doppelten Fehlanreiz: Sie bevorzugen die Arbeits- gegenüber der Wohnmobilität und sie bevorzugen den Individualverkehr gegenüber dem öV und insbesondere gegenüber dem Langsamverkehr.

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?

Die BLS fordert im Sinne einer Vereinfachung und Gleichbehandlung nachdrücklich eine Übernahme der KTU-Infrastrukturfinanzierung durch den Bund analog dem SBB-Netz. Nur mit einer solchen Lösung kann die stossende Ungleichbehandlung zwischen den Kantonen sowie zwischen SBB- und Privatbahninfrastruktur endlich beseitigt und die Grundlage für eine künftige Neuordnung der Infrastrukturorganisation in der Schweiz geschaffen werden.

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?

Wir wehren uns nicht grundsätzlich gegen eine solche Lösung, haben aber Vorbehalte. Je stärker die Kantone am Ausbau der Infrastruktur mitbeteiligt werden, desto grösser ist die Gefahr, dass es – je nach Finanzkraft und politischer Zahlungsbereitschaft der betreffenden Kantone zu einer regional ungleichen Netzentwicklung kommt. Kantonale Vor- oder Mitfinanzierungen dürfen unter keinen Umständen zu einer Aushöhlung der Planungshoheit des Bundes führen. Es muss sichergestellt sein, dass die vor- oder mitfinanzierten kantonalen Projekte die Entwicklung des Gesamtnetzes nicht beeinträchtigen. Wir befürchten, dass für das Gesamtnetz suboptimale Lösungen präjudiziert werden, wenn einzelne Kantone aus ihrem regionalen Interesse heraus eigene Projekte einbringen oder bestehende auf der Zeitachse beschleunigen.

gen. Bedürfnisse des Güterverkehrs werden Kantone vermutlich nicht ausreichend berücksichtigen können. Zudem darf die kantonale Mitfinanzierung nicht zu einem schleichenden Rückzug des Bundes führen. Andererseits dürfen dem Bund aber auch keine zusätzlichen finanziellen Bürden in Folge der Ausfinanzierung kantonal vorfinanzierter Projekte entstehen (Bsp. Durchmesserlinie Zürich).

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

s.o. Ziff. 5 a)

c) Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?

s.o. Ziff. 5 a)

C. Fragen zum Ausbau von Angebot und Infrastruktur der Bahn

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.

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.

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

Ja.

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

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

Grundsätzlich Ja, wobei wir folgende Ergänzungen haben:

1. Um die im STEP angestrebten weiteren Verdichtungen im Fernverkehr, im S-Bahn – Perimeter Bern und im Gütertransitverkehr über den Lötschberg möglich zu machen, müssen die Normalspurkapazitäten im Knoten Bern über die im 1. Ausbauschnitt skizzierten Massnahmen hinaus entwickelt werden. Insbesondere braucht es nach den Entflechtungen in Wylerfeld und Holligen zusätzliche Gleiskapazitäten in der Perronhalle. Bereits heute sind die Perronkapazitäten im Bahnhof Bern knapp (s. auch unten, Ziff 8b). Dies verunmöglicht nicht nur eine nachfragegerechte Angebotsentwicklung, sondern schränkt auch die baulichen Handlungsoptionen beim Ausbau des Bahnhofs (Projekt ZBB) ein (Publikumsanlagen, RBS-Tiefbahnhof). Die seitliche Erweiterung des Bahnhofs Bern mit

zusätzlich vier Perronkanten beseitigt diesen Engpass. Sie ist deshalb als dringliches Projekt in das STEP aufzunehmen.

2. Wir begrüßen die Aufnahme des Weiterausbaus des Lötschberg-Basistunnels in STEP. Die rasche und richtigerweise mit Dringlichkeitsstufe 1 qualifizierte Ausrüstung Ferdemitholz ist aus Sicht der Achsenentwicklung unerlässlich. Die restlichen Ausbauten (Abschnitt Mitholz-Frutigen, Engstligentunnel) figurieren in STEP unter Dringlichkeitsstufe 2. Wir weisen daraufhin, dass sich bei einer gemeinsamen Realisierung beider genannter Etappen gegenüber der skizzierten Etappierung mit beträchtlichen baulich-betrieblichen Einsparungen gerechnet werden könnte.
3. Insgesamt sind in der Vorlage die Massnahmen hinsichtlich des Güterverkehrs nur kurzfristig erläutert, was eine detaillierte Beurteilung aus dieser Perspektive erschwert. Aus unserer Sicht haben wir dazu folgende Bemerkungen:
 - In der Langfristperspektive für die Bahn fehlt u.E. die Luino-Linie sowie der für den Transit Nord-Süd nicht unerhebliche alternative Weg via Schaffhausen auf den Gotthard. Positiv hervorzuheben ist, dass die NEAT-Bauwerke für den Personenverkehr in einem Halbstundentakt genutzt werden und somit überwiegend dem Güterverkehr vorbehalten sind. (vgl. S. 54 des Botschaftsentwurfes)
 - Es ist darauf hinzuweisen, dass ein 4-m-Korridor alleine in der Schweiz nur begrenzten Nutzen haben wird, wenn die südlichen Zulaufstrecken in Italien (südlich von Domodossola, Luino und Chiasso) nicht entsprechend angepasst werden. (vgl. S. 61 des Botschaftsentwurfes)
 - Da die Investitionen in Anlagen für den Güterverkehr nicht detailliert aufgeschlüsselt sind (vgl. S. 71 des Botschaftsentwurfes), ist nicht erkennbar, ob Bedürfnisse aus dem Transitverkehr oder dem EWLV oder alternativen, neuen Transportformen (wie z.B. Mobiler) unterstützt werden sollen. Hier bedarf es einer Klärung.

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

Grundsätzlich Ja. Aus unserer Sicht ist es jedoch unerlässlich, dass bei der Einführung neuer Angebote auf der bestehenden Infrastruktur die Auswirkungen auf den Güterverkehr unter Einbezug der betroffenen EVU vertieft geprüft werden. Dabei sind Lösungen zu finden, welche im Einklang mit den neuen europäischen Güterverkehrsverordnung stehen und die bestehenden Güterverkehrskapazitäten nicht weiter einschränken. Ein absolutes Primat zusätzlicher Personenverkehrsangebote gegenüber bestehenden Güterverkehrstrassen lehnen wir ab.

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

Siehe oben Ziff. 7b)

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

Siehe oben Ziff. 7b)

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

Ja.

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

Ja.

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

Ja.

8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

a) Sind Sie mit Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

Ja.

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

Es werden die richtigen Projekte für den Ausbauschritt 2025 vorgeschlagen, wobei die Vorhaben im Knoten Bern zu konkretisieren sind. Es ist aufzuzeigen, welche Massnahmen neben der Entflechtung Holligen umgesetzt werden sollen. Aus Sicht der BLS sind folgende Massnahmen vordringlich:

- Verlängerung und Unterteilung der Gleise 12 und 13 für Doppelbelegungen (je Gleis 2 x 220m). Diese Massnahme ist als erstes umzusetzen. Grund ist die Beschaffung neuer einstöckiger S-Bahn – Fahrzeuge (ca. 100m) der BLS auf den Horizont 2019 (Ersatz der EW III-Pendelzüge). Nur mit der Verlängerung und der Möglichkeit von Doppelbelegungen ist in den Hauptverkehrszeiten das heutige Fahrplankonzept mit 200m-Zügen auch nach 2019 umsetzbar.
- Leistungssteigerung Westkopf Bahnhof Bern
- 4. Gleis Wankdorf-Löchligen inkl. 4. Perronkante Wankdorf

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

Zusätzlich zu den aufgeführten Projekten fordert die BLS, im ersten Ausbauschritt Vorprojekte für die seitliche Erweiterung des Bahnhofs Bern sowie für den Ausbau der Lötschberg-Basisstrecke zu finanzieren.

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

Die BLS fordert einen erweiterten Ausbauschritt von CHF 5.58 Mrd. gemäss Ziff. 1.6.3.2 des Botschaftsentwurfes.

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

Die BLS befürwortet die Variante 2 gemäss Ziff. 1.6.3.2. des Botschaftsentwurfes, welche eine Vervollständigung der Massnahmen in den Knoten Lausanne, Genf, Bern und Basel bedeuten. Diese Variante stellt zusammen mit ZEB ein stimmiges und regional ausgewogenes Gesamtpaket dar. Ohne die zusätzlichen Projekte gemäss Variante 2 ist angesichts des Fernverkehrswachstums keine nachfragegerechte Entwicklung des Regionalverkehrs in den grossen Agglomerationen möglich. Dies gilt in besonderem Masse für den Engpass Gümligen-Münsingen, auf welchem sich heute Fern-, Regional- und Gütertransitverkehre um die knappen Trassen „konkurrenzieren“.

Zur Finanzierung s. unsere Ausführungen zur Frage 3 d).

N.B. Aus Sicht der BLS sind den Massnahmen im Botschaftsentwurf generell sehr hohe Kosten hinterlegt. Im Besonderen betrifft dies den Ausbau Aaretal. Mit diesem Vorgehen werden grosse Geldbeträge gebunden, die letztendlich in der Umsetzung nicht konsumiert werden. Die Fondslösung garantiert, dass nicht verwendete Mittel dem öV erhalten bleiben.

9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

Ja.

10) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Auf S. 30 des Botschaftsentwurfes werden zur Effizienzsteigerung des Infrastrukturbetriebes u.a. längere Intervalle für den Streckenunterhalt aufgeführt. Wir geben hierzu zu bedenken, dass längere Intervalle nicht nur den Personen-, sondern auch den Güterverkehr beeinträchtigen - aufgrund der bestehenden Prioritätenregelung sogar überproportional. Aktuelle Diskussionen um die Sanierung des Simplontunnels und auch der Brennerstrecke zeigen auf, dass entsprechende Einschränkungen massiv sein können und es teilweise keine Möglichkeit gibt, alternative Wege für die Transporte zu finden. Um die Effizienzsteigerung beim Unterhalt umzusetzen, sind Einschränkungen der Infrastrukturverfügbarkeit deshalb auf alle Verkehrsarten gleichmässig - und unter Berücksichtigung der Wegealternativen - zu verteilen.
