



Verkehrspolitische Entscheidung des Bundesrates

Unterhalt und Betrieb sowie ein sinnvoller Ausbau von Infrastrukturen benötigen mehr Finanzmittel. Die VCS-Initiative ist das falsche Rezept und hätte auch ohne Gegenvorschlag keine Mehrheiten in der Bevölkerung gefunden. Der bundesrätliche Gegenvorschlag ist bedauerlicherweise ohne Konsultation der Wirtschaft unter hohem Zeitdruck entstanden. Grundsätzlich begrüsst *economisesuisse* die Vereinfachung der Bahnfinanzierung und die höhere Beteiligung der Verursacher an den Kosten. Allerdings ist die Schaffung eines zeitlich unbegrenzten Fonds sowie die damit verbundene Bindung von Strassenmitteln für die Schienenfinanzierung problematisch.

In der Verkehrspolitik spielen Anreize eine wichtige Rolle. Nicht verursachergerechte Preise, z.B. bei Abonnements, führen zu Übernutzung des Angebots, künstlichen Engpässen und mangelnden Finanzmitteln. Der Vorschlag des Bundesrates zielt damit in die richtige Richtung. Ebenfalls wichtig ist die Transparenz bei der Verkehrsfinanzierung. Insofern ist die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds, der die verworrenen Finanzflüsse transparenter macht, grundsätzlich zu begrüßen. Die unbeschränkte und diskussionslose Weiterführung der Fondsfinanzierung ist aber problembehaftet. Bereits heute werden Stimmen laut, welche den masslos überschuldeten FinÖV-Fonds nicht ausfinanzieren wollen. Die Schulden des FinÖV-Fonds müssen, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, zwingend zurückbezahlt werden. Insofern ist sicherzustellen, dass die Fondslösung nicht zu einem Mangel an Finanzdisziplin führt. Zudem ist die Querfinanzierung zwischen der Strasse und der Schiene abzubauen. Eine diskussionslose Verlängerung der Fondslösungen ist diesem Ziel nicht zuträglich. Ebenfalls zu begrüßen ist die Aufteilung in Teilprojekte bei Bahn 2030. Damit besteht mehr Flexibilität bei der Ausgestaltung der langfristigen Projekte. Die Wahl der Finanzierung von konkreten Verkehrsprojekten hat aber

nach klaren Kosten-Nutzenüberlegungen zu erfolgen.

Ferner sollten die diversen bestehenden verkehrspolitischen Zielkonflikte adressiert werden. Das Verlagerungsziel für den Güterverkehr, der von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen hat, wird durch die rigorose Priorisierung des Personenverkehrs deutlich erschwert. Indem ursprünglich für den Güterverkehr geplante Verkehrsinfrastrukturen wie die NEAT verstärkt für den Personenverkehr verwendet werden, wird sich diesbezüglich nicht viel ändern. Auch hemmend wirkt der Ausbau des Agglomerationsverkehrs mit S-Bahnen, die auf denselben Trassen wie der Güterverkehr und der (internationale) Personenfernverkehr verkehren. Diese fundamentalen Konflikte müssen im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik ebenfalls diskutiert und gelöst werden. Im Zentrum steht die effiziente und zuverlässige Mobilität von Gütern und Personen. Die Wahl der Verkehrsträger sollte in erster Linie durch die Nutzer erfolgen. Mehr Vertrauen auf Marktkräfte und die entsprechende Nachfrage wäre dabei erwünscht.