

Entflechten bei der Verkehrsfinanzierung

Die Notwendigkeit wichtiger Ausbauschritte bei der Eisenbahn ist unbestritten, ebenso besteht bei den Nationalstrassen grosser Handlungsbedarf. Über Art und Umfang der Finanzierung herrscht noch kein Konsens. Von Matthias Michel und Jakob Stark

Gestützt auf eine langfristige Strategie schlägt der Bundesrat mit der Finanzierung und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Fabi) einen Finanzierungsrahmen vor, welcher in einem ersten Schritt bis 2025 ein Volumen von 3,5 Milliarden Franken für den Ausbau der Infrastruktur ermöglicht. Breite Kreise, insbesondere auch die Kantone, fordern ein umfangreicheres erstes Paket von mindestens 6 Milliarden, um die notwendigsten Massnahmen in mehreren Regionen umsetzen zu können. Wie diese Erhöhung finanziert werden soll, darüber gehen die Meinungen auseinander. Für die ständerrätliche Verkehrskommission ist ein allfälliges Mehrwertsteuerpromille denkbar, dies zusätzlich zu den Finanzierungsquellen gemäss Bundesratsvorschlag. Wirtschaftskreise und Strassenverbände fordern ihrerseits eine Trennung der Finanzierung von Schiene und Strasse. Der Finanzbedarf bei den Nationalstrassen wird infolge dringender Engpassbeseitigungen und Ausbauten, der Aufnahme von zusätzlichen rund 400 Kilometern ins Nationalstrassennetz (Neuer Netzbeschluss, NEB) und steigender Unterhaltskosten deutlich zunehmen. Welche zusätzlichen Finanzierungsquellen auch erschlossen werden: Ein Gegeneinander von Schiene und Strasse wäre einer Zustimmung zu den wichtigen Vorlagen Fabi und NEB abträglich.

Das Gesamtkonzept Fabi ist zu begrüssen: Mit ihm wird langfristig ein Finanzierungsrahmen geschaffen, der sowohl Betriebs- und Unterhaltskosten als auch einen etappenweisen Ausbau des Schienennetzes ermöglicht. Der entsprechend dotierte neue Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) sichert Planbarkeit und Finanzierbarkeit. Die grösste Herausforderung ist, dass Mittel aus diesem Fonds gleichsam in bereits realisierte Ausbauten investiert werden müssen: Bis zu 900 Millionen Franken jährlich sollen aus ihm in den nächsten Jahren samt Zinsen in die Bundeskasse zurückfliessen, da aus dieser Mittel für den Bau der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) vorgeschossen wurden. Diese Altlast hemmt die von vielen Seiten geforderte schnellere Umsetzung anstehender Projekte.

Wenn mit Fabi wirklich ein neues Kapitel in der Eisenbahngeschichte der Schweiz eröffnet werden soll, dann müsste der neue Bahninfrastruktur-Fonds schuldenfrei starten können. Vonseiten der Kantone (Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs, KöV) wurde ein Verzicht auf die Rückzahlung von insgesamt über 9 Milliarden Franken an die Bundeskasse vorgeschlagen.

Dies wäre innerhalb der Bilanz möglich. Unter dem Aspekt der Schuldenbremse des Bundes müsste allenfalls der wegfallende Zinsertrag aufgerechnet werden. Der bundesrätliche Vorschlag, wonach bis 2030 ein Teil der Mineralölsteuer in die Bahninfrastruktur fliessen soll, stösst bei Wirtschafts- und Strassenverbänden auf Kritik. Sie machen ihre Zustimmung zur Fabi-Vorlage von

einer Trennung der Finanzierung abhängig; diese könnte auch die Akzeptanz für eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette auf 100 Franken erhöhen, welche für die Finanzierung des NEB notwendig ist. Mit dem Vorschlag der gänzlichen Entschuldung des bisherigen Finöv-Fonds zur Finanzierung der Eisenbahn-Infrastruktur würde der finanzielle Spielraum grösser. Auf Mittel aus der Mineralölsteuer zugunsten von Investitionen in die Bahn könnte verzichtet werden.

Die daraus für die Bahn vorgesehenen Mittel könnten ab sofort, das heisst ab Inkrafttreten von Fabi (voraussichtlich 2017) anders verwendet werden – für Investitionen in die Strasse und in den geplanten 4-Meter-Korridor auf der Neat-Gotthardachse. Bereits der 4-Meter-Korridor auf der Lötschberg-Simplon-Achse wurde so finanziert. Diese Finanzierung durch Mittel aus der Strassenkasse ist hier gerechtfertigt, da die Investition in erster Linie dem Strassengüterverkehr dient und eine Entlastung der Strasse von rund 100 000 Lastwagen jährlich bringen wird. Diese Finanzierungsart verfügt zudem bereits über eine verfassungsmässige Grundlage (Art. 86 Ziff. 3 lit. b BV).

Gemäss provisorischen Berechnungen des Bundesamts für Verkehr wird dieser Vorschlag der Entschuldung und Entflechtung dem neuen Bahninfrastruktur-Fonds zusätzliche Investitionen von rund 4 Milliarden bis ins Jahr 2025 und rund 2,2 Milliarden bis ins Jahr 2030 ermöglichen. Das heisst: Der Spielraum des Bundes würde sich bereits für den ersten Ausbauschritt 2025 von 3,5 Milliarden auf 7,5 Milliarden erhöhen, wodurch in mehreren Landesteilen die dringenden Ausbauten rascher umgesetzt werden könnten. Den Nationalstrassen flössen jährlich rund 300 Millionen Franken mehr zu; diese werden für den Unterhalt dringend benötigt.

Der hier präsentierte Vorschlag stellt eine kombinierte Lösung für verschiedene Finanzierungsprobleme und Kritikpunkte an der Fabi-Vorlage dar: Erstens ermöglicht die gänzliche Entschuldung des Finöv-Fonds dem neuen BIF einen Neustart, indem die wichtigsten Ausbauten in mehreren Landesteilen rascher umgesetzt werden können. Zweitens lässt diese Entlastung zu, dass auf eine Zweckbindung der Mineralölsteuer verzichtet werden kann, unter der Voraussetzung, dass diese den geplanten 4-Meter-Korridor am Gotthard finanziert. Damit wäre auch die von verschiedenen Seiten geforderte Entflechtung der Finanzströme erreicht.

.....
Matthias Michel ist Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zug und Vorstandsmitglied der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs, **Jakob Stark** ist Baudirektor des Kantons Thurgau und Vorstandsmitglied der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz.