

Initiative «Für den öffentlichen Verkehr»

# Bitte unterschreiben!

Mit dem Frühlingsanfang beginnt offiziell die Unterschriftensammlung für die Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» (öV-Initiative). Der SEV ruft alle Mitglieder auf, den beiliegenden Unterschriftenbogen rasch zu unterschreiben und gleich in den nächsten Briefkasten zu werfen.

Die SEV-Geschäftsleitung hatte bereits im letzten Juni beschlossen, die vom Verkehrsclub der Schweiz (VCS) angekündigte Volksinitiative zu unterstützen. Dies vor allem aus zwei Gründen: Die Initiative stellt für den dringend nötigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) in den nächsten Jahren die notwendigen finanziellen Mittel bereit und fördert die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Insbesondere schreibt sie in der Bundesverfassung fest, dass Bund und Kantone die Verlagerung des Güterverkehrs insgesamt fördern müssen – also auch des Binnenverkehrs neben dem Transitverkehr (siehe Kasten «Text der Initiative»). Der verstorbene SEV-

Präsident Pierre-Alain Gentil hatte dies bereits im Herbst 2005 im Zusammenhang mit dem Abbauprojekt «Fokus» von SBB Cargo im Ständerat gefordert, war damit aber nicht durchgedrungen. «Diese wichtige Forderung kommt nun mit der Initiative wieder aufs politische Parkett», sagt Adrian Wüthrich, Koordinator Politik und PR beim SEV. Die Initiative verankere auch endlich den Grundsatz der öV-Förderung in der Bundesverfassung.

## öV-Ausbau kostet Milliarden

In den letzten Jahren hat die SBB ihr Angebot Jahr für Jahr ausgebaut, mit dem letzten Fahrplanwechsel um 5,5 Prozent. Ohne neue Infrastruktur sei eine solche Steigerung

aber nicht mehr möglich, betonte im Dezember SBB-Chef Andreas Meyer, «denn inzwischen platzt die SBB beinahe aus allen Nähten». In den nächsten Jahren muss nicht nur die neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) fertig gebaut werden, sondern es sind zusätzlich viele Engpässe zu beseitigen, die sonst über kurz oder lang zum Problem würden. Schliesslich geht die SBB beim Personenverkehr von einer Zunahme der Nachfrage von bis zu 45% bis 2030 aus. Aber auch der Güterverkehr braucht zusätzliche Trassen. «Güter- und Regionalverkehr konkurrenzieren sich in den Agglomerationen und in den Stosszeiten bereits stark, und die Bahn wird künftig noch

## TEXT DER INITIATIVE

**Die Eidgenössische Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» fordert insbesondere folgende Änderungen in der Bundesverfassung:**

### Art. 81a (neu) Öffentlicher Verkehr

*Bund und Kantone fördern in allen Landesgegenden den öffentlichen Verkehr auf Schiene, Strasse und Wasser sowie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.*

### Art. 86 Abs. 3, 3<sup>ter</sup> (neu), 4 und 5 (neu)

<sup>3</sup> *Er (der Bund) verwendet für den Verkehr die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen des Landverkehrs. Dieser zweckgebundene Anteil verteilt sich wie folgt:*

- a. *die eine Hälfte für die Aufgaben nach Artikel 81a; die Förderung erfolgt hauptsächlich über die Finanzierung der Infrastruktur;*
- b. *die andere Hälfte für die folgenden Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr: (...)*

<sup>5</sup> *Der Reinertrag des Zuschlags zur Verbrauchsteuer auf Treibstoffen des Landverkehrs wird je zur Hälfte für die Aufgaben und Aufwendungen nach Absatz 3 Buchstaben a und b verwendet.*

## VERKEHRSSYSTEM HEUTE NICHT NACHHALTIG



Aline Trede,  
Kampagnenleiterin

Die von der öV-Initiative vorgeschlagene Neuverteilung von bereits fliessenden Einnahmen zugunsten des öV biete dem Volk eine «echte strategische Wahl unter Berücksichtigung der finanziellen Gegebenheiten», sagt Aline Trede, Kampagnenleiterin der

öV-Initiative beim VCS. In seiner heutigen Form führe das Schweizer Verkehrssystem in eine ökologische und ökonomische Sackgasse. Laut Bundesamt für Umwelt (BAFU) stammten 29,4% der gesamten Treibhausgasemissionen in der Schweiz im Jahr 2004 vom Verkehr, davon 97,6% vom Strassenverkehr. «Dieser trägt auch stark zur Luftverschmutzung mit Feinstaub,

Stickoxiden und Ozon bei», erklärt Trede, «vom Lärm ganz zu schweigen.» Gegenüber dem motorisierten Individualverkehr belaste der öV die Umwelt deutlich weniger und benötige weniger Boden für die gleiche Verkehrsleistung. «Wenn auch die externen Kosten einbezogen werden, erbringt der öV seine Leistung zu deutlich tieferen volkswirtschaftlichen Kosten», so Trede weiter. «Zudem macht uns unser Verkehrssystem vom Auto und von den fossilen Treibstoffen abhängig», warnt sie. Haushalte und Unternehmen drohten immer stärker belastet zu werden, weil die Ölreserven allmählich ausgehen und die Treibstoffpreise somit steigen. Kurz: Nur der öV ist in der Lage, die wachsenden Verkehrsströme umweltfreundlich und kostengünstig zu bewältigen. Ihn auf Kosten des Strassenbaus zu fördern, wie von der öV-Initiative gefordert, macht deshalb Sinn. *Fi*

viel mehr Güter transportieren müssen als heute, auch wegen der mittelfristig steigenden Treibstoffpreise», warnt Adrian Wüthrich.

Um die öV-Investitionsbedürfnisse zu decken, für die noch keine Finanzierung besteht, sind nach Schätzung des VCS bis 2030 mindestens 14 Milliarden nötig (für Bahn, Agglomerationsverkehr und Regionen). Die SBB rechnet mit Baukosten von 20 Milliarden für die Bahn 2030 (siehe Infokasten).

Der Bundesrat will dafür zwei Varianten ausarbeiten und im Frühjahr 2010 in die Vernehmlassung geben: Die erste Variante sieht einen Ausbau des Schienennetzes für rund 21 Milliarden bis etwa

2040 vor, die zweite für «nur» 12 Milliarden ohne substanzielle Förderung des Agglomerationsverkehrs, obwohl hier die Nachfrage im Personenverkehr besonders stark wächst.

### Zusatzfinanzierung nötig

Der Bundesrat will die Ausbauten von Bahn 2030 voraussichtlich über den bestehenden FinöV-Fonds finanzieren. Weil die 31,4 Milliarden des Fonds aber bereits für andere Projekte verplant sind, braucht es dafür zusätzliche Mittel. Möglich ist laut Bundesrat eine weitere Öffnung des Fonds über die 31,4 Milliarden hinaus. Aber auch damit werden die bisherigen Geldquellen wohl während zehn Jahren nicht genügen.

# DOSSIER

Mögliche Zusatzquellen sind für den Bundesrat Beiträge der Kantone (z.B. Umwidmung des Kantonsanteils an der LSVA), Vorfinanzierungen, Partnerschaften mit der Privatwirtschaft oder ein Beitrag der Bahnbenutzer.

Letzteres sei nicht seine Lieblingsvariante, sagte Verkehrsminister Moritz Leuenberger am 20. Dezember in der «Samstags-Rundschau» von Radio DRS. Bei der Gestaltung der Preise sei «gröss-

te Vorsicht geboten». Bilette dürften nicht so verteuert werden, dass die Leute wieder auf das Auto umstiegen. Hingegen hält Leuenberger auch eine zusätzliche Verschuldung zur Finanzierung der Bahninfrastruktur für legitim. Eine Erhöhung der Mehrwertsteuer schliesse der Bundesrat aus, so Leuenberger.

Die Bahn 2030 und die Instrumente zu ihrer Finanzierung werden vom Bundesrat zurzeit konkretisiert. Si-

## INFO

### FINÖV-FONDS, ZEB UND BAHN 2030

Am 29. November 1998 haben Volk und Stände dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) zugestimmt. Er sah für vier Bahngrossprojekte ursprünglich 30,5 Milliarden Franken vor (beim Preisstand von 1995). Im Dezember wurde er vom Parlament auf 31,4 Milliarden aufgestockt. In den Fonds fliesst Geld aus drei Quellen: Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA (zwei Drittel davon), ein Mehrwertsteuer-Promille sowie Erträge aus den Treibstoffzöllen. Die vier Grossprojekte sind:

- **Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat):** Sie besteht aus neuen Basistunnels durch Lötschberg, Gotthard und Monte Ceneri sowie Ausbauten auf den Zufahrtsstrecken. Das Parlament musste den Kredit dafür schon mehrmals erhöhen, zuletzt im September 2008 auf 19,1 Milliarden.
- Für **Anschlüsse ans europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz** hat das Parlament im März 2005 1,09 Milliarden bewilligt.
- Für **Lärmsanierungen** sind 1,8 Milliarden budgetiert.
- **Bahn 2000:** Das am 6. Dezember 1987 vom Volk gutgeheissene Konzept musste etappiert werden, weil die Kosten unterschätzt worden waren. Die **erste Etappe** kostete rund 5,8 Milliarden und

steht seit Dezember 2004 in Betrieb. Sie reduzierte die Fahrzeit zwischen Basel, Bern und Zürich unter 60 Minuten, vor allem dank der Neubaustrecke Mattstetten/Rothrist.

Für die **2. Etappe Bahn 2000** waren aus dem FinöV-Fonds 5,9 Milliarden vorgesehen, doch musste sie wegen den Neat-Mehrkosten und Sparprogrammen überprüft und neu aufgelegt werden. Der Bundesrat lieferte dem Parlament eine Gesamtschau aller FinöV-Projekte unter dem Titel «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB). Im Dezember bewilligte der Nationalrat als Zweitrat 5,4 Milliarden für **ZEB1**. Dabei handelt es sich um knapp 30 Vorhaben, womit vor allem die Zahl der Vollknoten-Bahnhöfe (mit Halbstundentakt) erhöht und die Reisezeit auf der West-Ost-Achse um 30 Minuten gesenkt werden soll.

Zudem erteilte das Parlament dem Bundesrat im Dezember den Auftrag, bis 2010 eine Botschaft zu **Bahn 2030 (ZEB2)** auszuarbeiten und dabei 14 Projekte zu prüfen. Dazu gehören beispielsweise das dritte Gleis Lausanne-Genf, der Wisenbergertunnel (Liestal-Olten), der Zimmerbergertunnel II zwischen Luzern und Zürich und Neat-Zufahrten. Da die FinöV-Mittel dafür nicht mehr ausreichen, braucht es eine Zusatzfinanzierung, das heisst eine Verfassungsänderung. Fi



Bahnhof Visp an einem Februarsamstag: Ferienhungrige strömen aus einem Doppelstöcker, der sie durch den neuen Lötschberg-Basistunnel ins Wallis gebracht hat. Der Umsteigeeffekt des Bahnausbaus ist so gross, dass die SBB allmählich aus allen Nähten platzt und dringend leistungsfähigere Infrastrukturen benötigt.

cher ist: Für eine Weiterführung des FinöV-Fonds und für neue Einnahmen braucht es eine Verfassungsänderung. Über Bahn 2030 werden demnach Volk und Stände abstimmen.

#### Treibstoffzölle neu verteilen

Eine innovative Lösung schlägt die öV-Initiative vor: Die Erträge der Mineralölsteuer, die nicht in die allgemeine Bundeskasse fliessen (50%), und die Erträge des Mineralölsteuerzuschlags sollen neu hälftig zwischen

Strasse und öV aufgeteilt werden (siehe Grafiken). Von diesen zweckgebundenen Treibstoffzöllen erhält der öV heute nur rund ein Viertel. Dank der Initiative würde er gemäss Bundesbudget 2008 796 Millionen mehr erhalten, auf die beim Strassenbau verzichtet werden müsste. Nicht betroffen von der Initiative sind die Erträge der Autobahnvignette: Sie kämen weiterhin ganz dem Strassenbau zu. «Für die Vollendung des Nationalstrassennetzes, den Strassenunterhalt und

auch neue Strassen stünden weiterhin genügend Mittel zur Verfügung», betont Adrian Wüthrich.

Falls die öV-Initiative angenommen wird, stehen somit jährlich rund 800 zusätzliche Millionen für den öV-Ausbau zur Verfügung – voraussichtlich ab 2014, denn die Initiative könnte auf den 1. 1. 2014 in Kraft treten. Zwar dürften danach die Einnahmen aus den Treibstoffzöllen jährlich um etwa 2 Prozent abnehmen, weil mit sparsameren Motoren und mehr al-

INTERVIEW

«WENN ALLE MITGLIEDER  
UNTERZEICHNEN, HABEN WIR FAST  
DIE HÄLFTE DER UNTERSCHRIFTEN»



An unseren Versammlungen werden wir an die Initiative erinnern und zu Sammelaktionen aufrufen. Es wäre wünschenswert, wenn jede Sektion mindestens eine Sammelaktion durchführen würde. Damit können wir auch für den öV werben und den SEV bekannter machen.

Wie willst du den Auto- und Lastwagenfahrern eine Initiative schmackhaft machen, die dem Strassenverkehr jährlich rund 800 Millionen Franken entzieht?

Die Strassen sind oft verstopft, Ausbauten sind in der kleinen Schweiz nur schwer zu realisieren und führen sowieso einige Jahre später wieder zu Staus. Im öV können wir viel mehr Personen und Güter transportieren. Wenn wir eine bessere Verteilung der Verkehrsmenge zwischen Strasse und Schiene erreichen, wird die Strasse auch zuverlässiger. Zudem wollen wir einfach Gerechtigkeit erreichen: Von den Milliarden, die in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden, wollen wir die Hälfte für die Strasse, die Hälfte für die Schiene. Wir fahren heute auf einem Eisenbahnnetz, das zu einem grossen Teil vor über 100 Jahren gebaut wurde. Das Strassennetz ist genug ausgebaut, die Schiene hat noch grossen Aufholbedarf angesichts der prognostizierten zusätzlichen Verkehrsmenge in den kommenden Jahren.

Hat die Initiative in einer Volksabstimmung überhaupt eine Chance?

Wir müssen Druck machen. Die Initiative ist unser Mittel dazu. Der Bundesrat hat bisher wenig Willen gezeigt, wirklich eine gute Finanzierung für die öV-Projekte der Zukunft zu erarbeiten. Diese ist aber bitter nötig. Sollte er die Meinung ändern, dann umso besser. Wenn nicht, denke ich, hat die Initiative eine gute Chance, weil dann allen klar ist, dass etwas geschehen muss... und geschehen wird. Die Initiative hat also eine reelle Chance!

Interview: Adrian Wüthrich und Fi

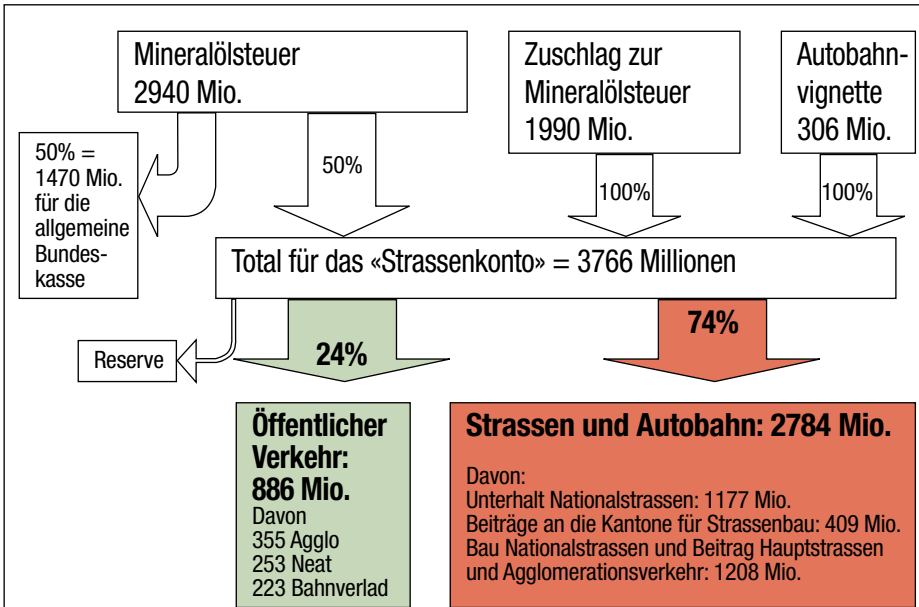
SEV-Interimspräsident Giorgio Tuti erklärt, warum sich der SEV für die öV-Initiative engagiert.

**kontakt.sev:** Du vertritt den SEV im Initiativkomitee. Warum macht der SEV mit?

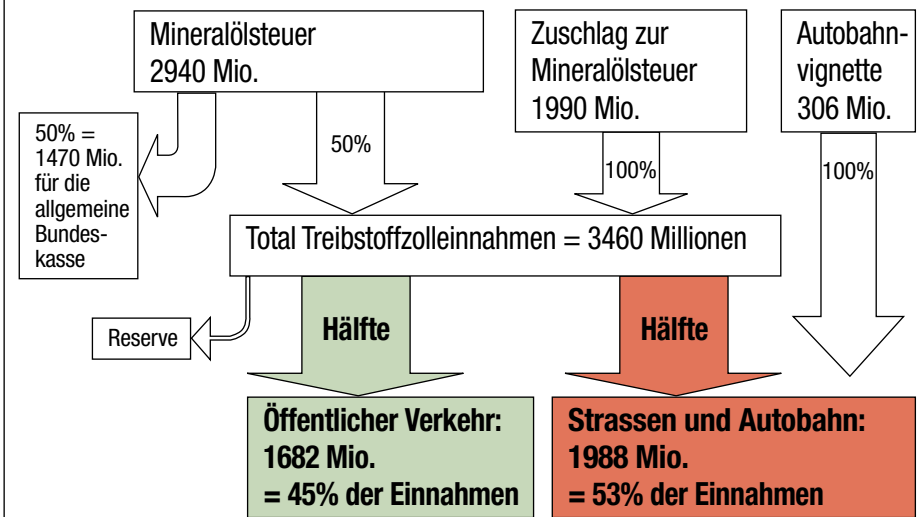
Giorgio Tuti: Weil der öffentliche Verkehr (öV) von seinem eigenen Erfolg überrollt wird und am Limit läuft. Das hören wir von unseren Kolleginnen und Kollegen häufig. Mit der Initiative wollen wir erreichen, dass der öV mehr Geld für Infrastrukturen und Betrieb erhält. Zudem haben wir bei den Diskussionen um SBB Cargo und den Wagenladungsverkehr über eine eigene Initiative zur Verlagerung des Binnengüterverkehrs diskutiert. Alleine kann der SEV aber keine Initiative lancieren. Wir haben nun den Güterverkehr in die öV-Initiative integrieren können. Das ist für die Zukunft wichtig. Ich erinnere daran: Der SEV hat sich seit jeher in der Verkehrspolitik engagiert. Und das erfolgreich: Die Abstimmungen zu FinöV, LSA und Avanti-Nein haben wir alle gewonnen.

Wie stark wird sich der SEV für die Initiative engagieren?

Der SEV hat dem VCS seine volle Unterstützung zugesagt, weil sich unsere Interessen in dieser Frage decken. Daneben engagieren sich auch die SP und die Grünen. Dementsprechend steht der SEV auch in der Pflicht. Wenn alle SEV-Mitglieder die Initiative unterzeichnen, haben wir fast die Hälfte der Unterschriften zusammen. Das ist das Engagement des SEV.



Heutige Verwendung der Treibstoffzölle und der Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen (Autobahnvignette) gemäss geltender Verfassung und Bundesbudget 2008.



Künftige Verwendung der Treibstoffzölle und der Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen (Autobahnvignette) gemäss öV-Initiative und Bundesbudget 2008. Mit der Initiative können 796 Millionen aus dem Strassenbau für den öV eingesetzt werden.

ternativ angetriebenen Fahrzeugen gerechnet werden darf, schätzt der VCS. Dennoch liesse sich mit Hilfe der öV-Initiative die Bahn 2030 grösstenteils realisieren, ohne dafür neue Steuern zu erheben. Insbesondere müsste man dafür nicht die öV-Tarife erhöhen, was unweigerlich zu einer schlechteren Nutzung des öV führen würde.

**Halbe-Halbe-Aufteilung unterbricht Teufelskreis**

«Heute spült jeder Kilometer, der auf der Strasse zurückgelegt wird, automatisch zusätzliches Geld in die Strassenkasse, womit dann weitere Strassen finanziert werden», sagt Adrian Wüthrich. «Dieser Automatismus setzt falsche Anreize. Die mit der öV-Initiative angestrebte hälftige

Aufteilung der Treibstoffzölle zwischen Strasse und öV unterbricht diesen Teufelskreis und ist auch gerechter: Strasse und Schiene bekämen gleich lange Spiesse!»

Die öV-Initiative des VCS wird ausser vom SEV auch von SP, Grünen und vielen weiteren Organisationen unterstützt, insgesamt von gegen 30 Allianzpartnern. Markus Fischer

Grafik: VCS