

Elektronisch an:

sandra.balmer@efv.admin.ch und aurelia.buchs@efv.admin.ch

Bern, 12. Oktober 2023

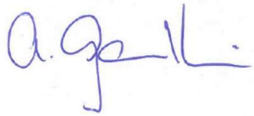
Stellungnahme zum Bundesgesetz über die Massnahmen zur Entlastung des Haushalts ab 2025 (Vernehmlassung 2023/29)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Massnahmen zur Entlastung des Haushalts ab 2025.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Stellungnahme

Bahninfrastrukturfonds

Der Vorschlag des Bundesrates auf Seite 5 im Erläuternden Bericht soll durch eine andere Reform (Änderung des SBB-Gesetz) gleich aufgehoben werden. Während diese Vorlage die LSVA-Einlage in den Bahninfrastrukturfonds BIF für drei Jahre gegenüber heute um 150 Mio. CHF pro Jahr kürzen will, will die Änderung des SBB-Gesetzes die LSVA-Einlage leicht auf zwei Drittel der LSVA-Einnahmen erhöhen. Mit der Änderung des SBB-Gesetzes werden gemäss Botschaft des Bundesrates vom September 2023 Mindereinnahmen durch eine Senkung der Trassenpreise kompensiert. In der Botschaft zum SBB-Gesetz schrieb der Bundesrat kürzlich die Erhöhung auf $\frac{2}{3}$ des Reinertrags der LSVA sei nötig, um die Liquidität des BIF sicherzustellen (Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, S.3).

Die beiden Reformen widersprechen sich offensichtlich. Mit der hier vorgeschlagenen Kürzung wird vom ursprünglichen Ziel abgerückt und die Trassenpreissenkung wird doch nicht so umgesetzt, dass dem BIF keine Mindereinnahmen im Vergleich zu vor der Trassenpreissenkung entstehen, obwohl dies im Rahmen der Vernehmlassung zum SBB-Gesetz von «der grossen Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmern» unterstützt worden ist ([Ergebnisbericht Vernehmlassung, Seite 3](#)).

Unserer Ansicht nach ist auf die vorgeschlagene Änderung im Zusammenhang mit dem Bundesgesetz über die Massnahmen zur Entlastung des Haushaltes ab 2025 zu verzichten.

Beim Bahninfrastrukturfonds BIF fällt der Finanzbedarf für bereits von Parlament und implizit auch von einer Mehrheit der Stimmberechtigten und der Stände beschlossenen Ausbauprojekte des Ausbaus schritt 2025 höher aus, als damals anlässlich der Parlamentsberatung 2012 und 2013 und der Volksabstimmung 2014 erwartet. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz und weitere Organisationen haben zu Gunsten dieses indirekten Gegenvorschlags (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur FABI) die öV-Initiative zurückgezogen. Die Nichtrealisierung des Ausbaus zu Vollknoten in Lausanne und St. Gallen durch die Beschaffung mangelhafter Rollmaterials (nicht einsatzfähige Wankkomposition WAKO) und statische Probleme beim Ausbau des Bahnhofs Lausanne führen zu Mehrkosten und massiven zeitlichen Verzögerungen bei der Fertigstellung des Ausbaus schritt 2025. Hinzu kommen gemäss Botschaft des Bundesrates ein finanzieller Zusatzbedarf für den Ausbau der Bahnhöfe Genf Cornavin und Zürich Stadelhofen, deren Ausbau ebenfalls Teil des Ausbaus schritt 2025 war, der mit der FABI-Reform von Parlament, Volk und Ständen legitimiert ist (siehe [Botschaft des Bundesrates vom 16. August 2023](#)).

Zudem hat das Bundesparlament in der Zwischenzeit weitere Entscheide getroffen, die zu beträchtlichen Mehrausgaben führen (Vollausbau Lötschberg-Basistunnel im Rahmen des Ausbaus schritt 2023 durch Annahme der Motion Bregy; Grimseltunnel).

Aufgrund des zusätzlichen Finanzbedarfs durch politische Entscheide – insbesondere betreffend des längst beschlossenen und stark verzögerten Ausbaus schritt 2025 – lehnen wir die hier vorgeschlagene Kürzung der Bahninfrastruktur-Einnahmen ab. Es ist Aufgabe der Politik die finanziellen und planerischen Ressourcen bereitzustellen, um politisch beschlossene Ausbauprojekte mit möglichst geringer zeitlicher Verzögerung zu erstellen. Wenn sich abzeichnet, dass Mehrkosten entstehen, die nicht vom Gesetzgeber, sondern von Dritten verursacht worden sind, sind die finanziellen Mittel sicher nicht zu kürzen. Zumal in den nächsten Jahren erneut anspruchsvolle Projektierungsarbeiten anstehen,

wo bei Planungsmängel langfristig erneut Mehrausgaben entstehen könnten (z.B. Ausbauten auf den Strecken Lausanne-Bern und Winterthur-St. Gallen, Grimseltunnel).

Schliesslich ist auch die Reserve des BIF, die nicht unterschritten werden darf, unserer Ansicht nach zu tief gewählt. Für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds wurde eine Reserve von 500 Millionen CHF garantiert ([Art. 13 Abs. 4 Bst. a NAFG](#)). Im Sinne einer Gleichbehandlung wäre für den Bahninfrastrukturfonds BIF die minimale Reserve ebenfalls auf 500 Millionen CHF, statt wie vom Bundesrat vorgeschlagen auf 300 Millionen CHF, festzusetzen. Die BIF-Ausgaben sind aufgrund der oben beschriebenen, bei den politischen Ausbauentscheidungen nicht erwarteten Zusatzkosten mindestens so hoch wie beim NAF.

Schliesslich machen wir noch darauf aufmerksam, dass weitere Gesetzgebungsprozesse im Gang sind, die verkehrspolitisch von grosser Relevanz sind (Gütertransportgesetz und Verpflichtungskredit öffentlicher Regionalverkehr). Zusätzliche Einnahmen können mit der LSVA-Reform generiert werden, die der Bund bald in die Vernehmlassung schicken will.

Aufhebung Automobilsteuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

Wir begrüssen die geplante Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge und andere Antriebe ohne CO₂-Ausstoss von der Automobilsteuer (siehe auch separate Vernehmlassung). Die Steuerbefreiung stellt aus unserer Sicht eine nicht zielführende Förderung des motorisierten Individualverkehrs dar.

Zu korrigieren ist zwingend, dass die Einlagen des Mineralölsteuerzuschlags in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF gemäss Vernehmlassungsvorlage weniger stark reduziert werden (130-150 Mio. CHF/Jahr) als Zusatzeinnahmen für den NAF (180 Mio. CHF/Jahr) entstehen. So wird nur ein Teil der Entlastungswirkung für den Bundeshaushalt realisiert.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Finanzbedarf des NAF offensichtlich deutlich tiefer ist als bei der NAF-Reform 2017 angenommen. Die damals vom Parlament und implizit auch von der Stimmbevölkerung und den Ständen beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen pro Liter Diesel und Benzin ist mangels Bedarf noch immer nicht umgesetzt, obwohl sie gemäss Angaben des Bundesrates im Abstimmungskampf ab 2020 nötig sei.

Grundsätzlich sind wir schliesslich der Ansicht, dass die Zweckbindung der Automobilsteuer für den Nationalstrassenfonds aufgehoben werden sollte, so dass die Einnahmen der Automobilsteuer wie andere Verbrauchssteuern auf den Kaufpreis wie vor 2018 wieder in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Wir sind uns jedoch bewusst, dass dies im Rahmen dieser Vorlage nicht geändert werden kann.

Biodiversität

Die in der Botschaft zu diesem Bundesgesetz genannten zusätzlichen Mittel für die Biodiversität sind dringend nötig. Die in der Finanzplanung vorgesehenen Mittel sind das absolute Minimum. Es deckt nicht einmal den Mittelbedarf für die Sanierung und den fachgerechten Unterhalt der national bedeutenden Biotop ab, sondern entspricht nur etwa einem Drittel.