



Stellungnahme des TCS zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Die im Rahmen des FABI-Projektes vorgeschlagenen Massnahmen zur künftigen Finanzierung der Bahn beinhalten erhebliche Auswirkungen für die Finanzierung der Strasse. Für den TCS am meisten störend ist die durch verschiedene Massnahmen hervorgerufene Verletzung des Verursacherprinzips.

Zentrale Forderungen des TCS

NEIN zur Verlängerung des „NEAT-Viertels“: Im Finanzierungsplan des im Rahmen von FABI vorgeschlagenen Bahninfrastrukturfonds (BIF), ist vorgesehen, dass der zeitlich beschränkte „NEAT Viertel“ unbeschränkt weitergeführt werden soll. Beim „NEAT-Viertel“ handelt es sich um eine in der Verfassung festgeschriebene Finanzierungsquelle für den Bau der NEAT, welche aus der für die Finanzierung der Strasse vorgesehene Mineralölsteuer bezogen wird. Er beträgt 25% der NEAT-Kosten und ist bis zur Fertigstellung der NEAT limitiert (zwischen 2017 und 2023). Der TCS weigert sich gegen die Institutionalisierung dieser Quersubventionierung der Bahn durch die Strasse und lehnt eine definitive Fortführung des „NEAT-Viertels“ vehement ab.

NEIN zur Kürzung der Pendlerabzüge: Mit der Beschränkung der abziehbaren Pendelkosten auf 3000 Franken, werden diejenigen, welche einen längeren und somit teureren Arbeitsweg zurücklegen müssen bestraft. Dabei handelt es sich vorwiegend um Bewohner von Randregionen, welche ihren Arbeitsweg nicht mit den öffentlichen Verkehrsmittel bewältigen können. Folglich würden bei einer Kürzung der Pendlerabzüge vorwiegend Strassenbenutzerinnen und -benutzer für die Finanzierung der Bahn zur Kasse gebeten.

Zusätzliche Finanzierungsquellen: Vorschläge des TCS

Verwendung von 10% des Ertrags aus der Treibstoffabgabe für den BIF: Der TCS schlägt eine Anpassung der zweckgebundenen Treibstoffabgabe von 50% auf 60%. Davon würden, wie bis anhin, 50% der Strassenfinanzierung vorbehalten bleiben und 10% würden der Finanzierung der Bahninfrastruktur zukommen. Eine solche Anpassung hätte keinerlei Einfluss auf die Finanzierung der Strasseninfrastruktur und würde die Bereitstellung von rund 300 Millionen Franken pro Jahr zugunsten der Bahn ermöglichen. Auf diese Weise kann die Nicht-Verlängerung des NEAT-Viertels optimal kompensiert werden.



Erhöhte Beteiligung der öffentlichen Hand:

Der TCS erachtet eine höhere finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hand, insbesondere der Kantone, für die Finanzierung der Bahninfrastruktur als sinnvoll und wünschenswert. Die im Rahmen von FAB I vorgesehenen 200 Millionen Franken welche von den Kantonen beigesteuert werden sollen sind dabei nicht ausreichend, schliesslich profitieren gerade die Kantone weitgehend vom demografischen und wirtschaftlichen Wachstum des Landes und müssten entsprechend auch bereit sein die einen oder anderen Kosten, unter Anderem für den Regionalverkehr, auf sich zu nehmen. Des Weiteren, sollten sich weitere Finanzierungsquellen als nötig erweisen, schlägt der TCS vor, an Stelle der vorgesehenen Kürzung der Pendlerabzüge direkt bei den Steuerzahlern eine zusätzliche Promille der Mehrwertsteuern für die Bahnfinanzierung einzusetzen.