



20.044

**Bahninfrastruktur, Systemaufgaben
in diesem Bereich
und Investitionsbeiträge
an private Güterverkehrsanlagen
in den Jahren 2021–2024.
Finanzierung**

**Infrastructure ferroviaire, tâches
systématiques de ce domaine
et contributions d'investissement
en faveur des installations privées
de triage et de transbordement
pour les années 2021–2024.
Financement**

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.20 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

La présidente (Moret Isabelle, présidente): Un seul débat a lieu sur l'entrée en matière sur les deux projets et sur la proposition de la minorité Giezendanner à l'article 1 du projet 1.

Pult Jon (S, GR), per la commissione: Con l'oggetto 20.044 concernente il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria negli anni 2021 a 2024, il Consiglio federale e la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni vi propongono di accogliere un credito di 14,4 miliardi di franchi per la manutenzione e la modernizzazione della rete ferroviaria per i prossimi quattro anni. Inoltre vi proponiamo di accogliere un credito quadro di 300 milioni di franchi nello stesso periodo per contributi d'investimento a favore degli impianti privati per il traffico merci.

Le conseguenze finanziarie dell'attuale pandemia per il sistema ferroviario non sono oggetto di questi decreti e sono state trattate nella legge federale urgente sul sostegno al trasporto pubblico nella crisi del Covid-19.

Col presente oggetto invece, il Consiglio federale fornisce per la seconda volta informazioni dettagliate sullo stato degli impianti e sull'utilizzo della capacità della nostra infrastruttura ferroviaria. Nel complesso, questo lo si può dire, le condizioni dell'infrastruttura ferroviaria svizzera possono essere descritte come sufficienti o buone, nonostante l'uso sia molto elevato. Il deterioramento osservato negli anni precedenti è stato arrestato. Questa è una buona notizia. La relazione tecnica all'interno del messaggio mostra che la sicurezza sulle nostre ferrovie è elevata.

Nel messaggio, il Consiglio federale definisce anche gli obiettivi per l'esercizio, la manutenzione e lo sviluppo tecnico dell'infrastruttura ferroviaria. Nel prossimo periodo, i gestori dell'infrastruttura dovranno garantire la sicurezza e le prestazioni della rete ferroviaria. Le compagnie ferroviarie sono tenute a garantire un utilizzo ottimale delle capacità disponibili, il mantenimento del valore a lungo termine e un'elevata produttività.

Con il credito di 14,4 miliardi di franchi, la Confederazione mette a disposizione delle imprese ferroviarie fondi per il risanamento di tratti di binari, ponti, tunnel o impianti di segnalamento. Ciò consentirà alle ferrovie di mantenere la sostanza della rete ferroviaria e, se necessario, di modernizzarla e di portarla allo stato attuale della tecnica. Con questo credito le ferrovie hanno a disposizione 1,2 miliardi di franchi in più rispetto all'attuale quadriennio. I fondi aggiuntivi saranno utilizzati, tra l'altro, per adattare le stazioni e le fermate alle esigenze dei disabili, come richiesto dalla legge. Questi soldi, inoltre, dovrebbero contribuire a migliorare la disponibilità e la qualità della rete e quindi, anche a stabilizzare il traffico ferroviario nel suo complesso. L'aumento del finan-



ziamento rispetto all'attuale quadriennio è anche la conseguenza dell'ampliamento della nostra rete ferroviaria negli ultimi anni.

Il credito quadro di 300 milioni di franchi per i contributi agli investimenti per gli impianti privati di trasporto merci servirà a proseguire l'attuale promozione del trasporto merci su rotaia e quindi anche a rafforzare la politica di trasferimento.

La nostra commissione vi chiede all'unanimità di entrare in materia su questo oggetto; è fondamentale per la conservazione della sostanza della nostra infrastruttura ferroviaria. Si tratta dell'attuazione concreta del credo "manutenzione prima dell'espansione" e quindi di preservare l'infrastruttura attuale affinché sia sicura, mantenga il suo valore e possa continuare a svolgere le funzioni che svolge oggi.

Una minoranza di 7 voti nella commissione vorrebbe ridurre il credito di 493 milioni di franchi per motivi di politica finanziaria. Il credito totale diminuirebbe da 14,4 a 13,9 miliardi di franchi. Una maggioranza di 18 voti nella commissione respinge fermamente questo taglio. Ritiene assolutamente necessario approvare l'intero importo in modo da poter eseguire tutti i lavori necessari. Inoltre, la dimensione del credito è corretta anche dal punto di vista degli indicatori economici. L'intera rete ferroviaria svizzera ha un valore di circa 146 miliardi di franchi. Con degli investimenti di manutenzione di 14,4 miliardi di franchi nei prossimi quattro anni, si arriva a una quota attorno al 10 per cento del valore, come ritenuto idoneo dagli esperti.

Per la maggioranza della commissione, approvare i crediti nella loro totalità è una questione di responsabilità nei confronti della nostra infrastruttura ferroviaria e quindi anche della forza economica del nostro paese.

Vi chiediamo all'unanimità di entrare in materia. Con 18 voti contro 7, chiediamo di respingere il taglio voluto dalla minoranza, e con 18 voti favorevoli e 7 astensioni vi chiediamo di approvare entrambi i decreti federali.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Zuerst zu meiner Interessenbindung: Ich bin bei zwei Unternehmen beteiligt, die von dieser Vorlage profitieren. Ich bin nämlich Verwaltungsratspräsident der Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS AG und Verwaltungsratsmitglied der Aare Seeland mobil AG.

Wie Sie wissen, haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 9. Februar 2014 die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) angenommen und damit die neue, unbefristete Finanzierung der Bahninfrastruktur in einem Fonds verankert, dem BIF. Seit 2016 finanziert somit der BIF neben dem Ausbau der Bahninfrastruktur vorrangig deren Betrieb und Substanzerhalt sowie die Systemaufgaben im Bereich der gesamten Bahninfrastruktur der Schweiz. Für die Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten von Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur, das sind die Betriebsabgeltungen, zur Finanzierung der Erneuerungen, das sind die Investitionsbeiträge, und der Systemaufgaben beantragen der Bundesrat und die Kommission für die Jahre 2021 bis 2024 einen Zahlungsrahmen von 14,4 Milliarden Franken. Gegenüber der letzten Periode sind das 1,168 Milliarden Franken mehr.

Die zusätzlichen Mittel dienen hauptsächlich dazu, den Bedarf bei der Fahrbahn, dem Bahnzugang, den Sicherungsanlagen und den Kunstbauten zu decken sowie den Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzes zu entsprechen, aber auch dazu, die Verfügbarkeit und die Qualität des Netzes und somit die Verkehrsabwicklung zu stabilisieren. Wie wir wissen, haben wir das Netz in den letzten Jahren ja immer wieder ausgebaut und in den Ausbau investiert. Der Unterhalt ist ab und zu nicht nachgekommen – mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Betrieb.

Das Wachstum der verfügbaren Mittel für diese Periode wird grundsätzlich auf 2,5 Prozent pro Jahr beschränkt. Der Bedarf wird aus dem BIF finanziert, ohne dass die Umsetzung der laufenden und der geplanten Ausbauprojekte gefährdet wäre. Eine Belastung des Bundeshaushalts kann damit vermieden werden.

Mit dem Zahlungsrahmen und den Trassenerlösen von rund 1,5 Milliarden Franken pro Jahr stehen somit den

AB 2020 N 1693 / BO 2020 N 1693

Infrastrukturbetreibern gegenüber den letzten vier Jahren etwas mehr Mittel zur Verfügung, womit der Substanzerhalt gesichert werden kann. 80 Prozent des Kredites sind für Investitionsbeiträge an Erneuerungen vorgesehen. Für Betriebsabgeltungen sind rund 2,1 Milliarden Franken vorgesehen. Für die Systemaufgaben wie Bahnfunk, Kundeninformation, Bahnstromversorgung usw. werden rund 500 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. 350 Millionen Franken sind als Reserven für die Leistungsvereinbarungen und für Optionen in den Leistungsvereinbarungen vorgesehen, um bei Bedarf je nach Baufortschritt und Zustand der Anlagen zusätzliche Mittel an die Infrastrukturbetreiber auszuzahlen. Weiter dienen diese Reserven der Deckung unvorhersehbarer Ausgaben, z. B. bei grösseren Naturschäden.

Die Vorlage 2 beinhaltet einen Rahmenkredit von 300 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in diesen Jahren. Dieser Kredit von 300 Millionen Franken wird nicht aus dem BIF finanziert, sondern über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr aus den zweckgebundenen Mineralölsteue-



rerträgen und weiteren für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundenen Mitteln.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. Die Minderheit Giezendanner will den Kredit reduzieren. Sie sagen dem nicht Sparbeitrag, sondern sie sagen, die jetzige Covid-19-Krise habe unweigerlich Einfluss auf die Finanzierung des BIF, indem nämlich z. B. Mittel aus der LSVA und anderen Quellen des BIF mindestens in den nächsten drei Jahren bloss reduziert fließen würden. Die Kommission hat sich dieser Argumentation nicht einfach verschlossen. Sie ist aber der Auffassung, dass die vorhin erwähnten Optionen in der Höhe von rund 300 Millionen Franken – baureife Projekte, die zusätzlich beschlossen werden könnten – gewissermassen die Reserve sind, die entweder benutzt wird oder nicht. Je nach Konjunkturentwicklung und eben je nach Entwicklung des BIF könnte man auf die eine oder andere Option verzichten. Deswegen erübrigt es sich aus Sicht der Mehrheit der Kommission, dieser Kürzung des Kredits gemäss Minderheit Giezendanner stattzugeben. Mit 18 zu 7 Stimmen wurde der Antrag in der Kommission abgelehnt.

Ich bitte Sie, sich der Mehrheit anzuschliessen.

Brélaz Daniel (G, VD), pour la commission: La Commission des finances a tout d'abord tenu compte d'un mandat constitutionnel clair voté il y a peu d'années par le peuple et la très grande majorité des cantons. Cela devait déjà nous conduire à avoir un examen pas trop critique de l'objet.

Ensuite, on a constaté dans de nombreuses régions de Suisse, et encore plus en Suisse romande, pas mal de problèmes dus au fait d'un sous-entretien ces dernières années. C'est pour cela que nous avons trouvé parfaitement justifiée l'augmentation du crédit-cadre de 1,168 milliard de francs à 14,4 milliards au total.

Nous remarquons aussi, toujours dans la même logique, que les contributions d'investissement pour des installations privées de transport de marchandises, de 300 millions de francs, sont un montant tout à fait raisonnable par rapport aux enjeux.

La Commission des finances remarque également que, en gros, 11,5 milliards de francs concernent des renouvellements de contributions d'investissement sous des formes diverses, y compris les exigences dues au trafic. Je ne vais pas faire le détail parce qu'il y en aurait pour beaucoup plus de cinq minutes. Il y a également 2,1 milliards de francs d'indemnités d'exploitation et 484 millions de divers.

Nous remarquons également que le fonds d'infrastructure est approvisionné par diverses taxes qui ont été votées par le peuple et les cantons dans leur affectation, que de l'ordre de 500 à 600 millions de francs sont maintenant fournis par les cantons et que la Confédération, par son budget direct, finance à peu près la moitié de ce fonds. Est-ce que cela est pour autant une raison pour essayer de couper, comme le propose la minorité Giezendanner de la CTT? En Commission des finances, nous n'avons eu ni ce genre de proposition, ni ce genre de raisonnement, pour deux raisons.

Nous avons suivi de très près tout le programme Covid-19 et nous savons que l'endettement de la Suisse, à la fin de l'exercice, sera inférieur à 40 pour cent du PIB au sens des critères de Maastricht, ce qu'aucun pays de l'Union européenne ne tiendra, à l'exception de la Suède – mais c'est un cas très particulier.

Ces pays ont un endettement beaucoup plus élevé. Nous pensons donc que ce risque ne mérite pas qu'on fasse des coupes au petit bonheur la chance.

Ce que nous venons de voter dans le programme de la législature va explicitement dans le sens de ne pas faire ces coupes, ce qui nous renforce dans la conviction que cet amendement est inadéquat. Nous vous proposons donc de voter le crédit tel quel.

Fischer Roland (GL, LU), für die Kommission: Mit der Annahme von Fabi durch die Schweizer Stimmberechtigten wurde der BIF in der Verfassung verankert. Seit dem Jahr 2016 finanziert der BIF neben dem Ausbau der Bahninfrastruktur auch den Betrieb und den Substanzerhalt, d. h. den Unterhalt und die Erneuerung der Bahninfrastruktur. Ebenfalls werden mit dem BIF Systemaufgaben finanziert, das sind übergeordnete Aufgaben, die im Interesse der Einheitlichkeit oder der Effizienz von einem Unternehmen für alle anderen Unternehmen erbracht und vom Bund bestellt und bezahlt werden.

Die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Systemaufgaben erfolgt über einen vierjährigen Zahlungsrahmen. Das ist der Bundesbeschluss 1 der Vorlage. Er sieht für die Jahre 2021 bis 2024 einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 14,4 Milliarden Franken vor. Davon sind für Systemaufgaben 500 Millionen Franken vorgesehen. Ebenfalls Gegenstand der Vorlage ist ein Rahmenkredit von 300 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in denselben Jahren, das ist der Bundesbeschluss 2. Dieser Rahmenkredit dient der Förderung des Gütertransports auf der Schiene und der Güterverkehrsverlagerung, d. h. in erster Linie der Finanzierung von Anschlussgleisen. Diese Förderung erfolgt aber nicht über den BIF, sondern über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr.

Ihre Finanzkommission hat die beiden Bundesbeschlüsse am 1. Juli 2020 beraten, jedoch aus terminlichen



Gründen keinen Mitbericht an die KVF geschrieben. Sie hat jedoch beschlossen, ihre Haltung zu dieser Finanzierungsvorlage kurz im Rat darzulegen. In den Vorberatungen der für das UVEK zuständigen Subkommission wurde in erster Linie über die Entscheidungskriterien bei der Schliessung von Verladestationen diskutiert. Dabei wurde betont, dass es sinnvoll wäre, nicht nur die rein wirtschaftlichen Kriterien zu berücksichtigen, sondern auch energiepolitische Aspekte in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Zudem befasste sich die Subkommission mit der Frage, ob in dieser Vorlage den Zielen des neuen CO₂-Gesetzes Rechnung getragen wird, beispielsweise im Hinblick auf die Reduktion der Treibhausgasemissionen. Diese Ziele sind jedoch noch nicht enthalten, da sie vom Parlament ja erst noch beschlossen werden. Deshalb wurde diesem Aspekt dann nicht mehr weiter Rechnung getragen. Die Höhe des Zahlungsrahmens und des Rahmenkredits waren in der Finanzkommission vom Volumen und von der Sache her jedoch unbestritten.

Ich beantrage Ihnen deshalb im Namen der Finanzkommission, beiden Entwürfen zuzustimmen.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Der periodische Zustandsbericht betreffend den Anlagenzustand der Bahninfrastruktur soll der Politik die Möglichkeit geben, zu steuern und proaktiv zu handeln. Das vorliegende Papier zeigt uns schön auf, dass die Zustandsbewertung mit der durchschnittlichen Note von 2,7 dem Prädikat "gut" entspricht. Es ist wirklich imposant, zu sehen, dass wir ein Volksvermögen von rund 146 Milliarden Franken in die Bahninfrastruktur investiert haben.

Was aber fast noch mehr aufschreckt und zugleich spannend ist, ist der Umstand, dass in den vergangenen vier Jahren 19,5 Milliarden Franken in Form von neuen Werken und Infrastrukturen zum BIF hinzugekommen sind. Das heisst auch, dass es mehr Unterhalt braucht und dass wir das letztlich auch teilweise werden erneuern müssen.

AB 2020 N 1694 / BO 2020 N 1694

Glücklicherweise ist der Lebenszyklus dieser Infrastrukturen auf fünfzig und mehr Jahre ausgerichtet. Das heisst für uns, dass wir im kommenden Jahrzehnt auf diesen 19,5 Milliarden Franken wahrscheinlich noch nicht grosse Ersatz- und Unterhaltsinvestitionen werden vornehmen müssen. Eigentlich dürfte man davon ausgehen, dass der Zahlungsrahmen der vergangenen vier Jahre – 13,2 Milliarden Franken – ausreichen sollte, um den Zustand der Infrastrukturen mindestens zu halten, ja wahrscheinlich sogar noch zu verbessern. Aber gleichwohl liegt uns jetzt eine Bundesvorlage vor, die 14,4 Milliarden Franken fordert. Bei einer Extrapolation der Investitionen des Jahres 2020 auf vier Jahre kämen wir, abgesehen von den Haushaltsmitteln, auf rund 13,2 Milliarden Franken. Deshalb haben wir einen Minderheitsantrag gestellt, der genau auf diesem Niveau aufbaut und eine Kürzung um 493 Millionen Franken vorsieht.

Ich möchte aber nicht weiter auf diesen Antrag eingehen, weil Sie diesem Paket grossmehrheitlich zustimmen werden. Vielmehr möchte ich Ihnen den Grundsatz näherbringen, dass wir die Vorlage eigentlich zurückweisen sollten. Weshalb?

Es ist so, dass der BIF durch verschiedene Quellen, wie das Kollege Fluri gesagt hat, gespiesen wird. Wir haben mittlerweile auch das Maximum der LSVA ausgeschöpft, nämlich zwei Drittel der Mittel. Hinzu kommt ein Promille der Mehrwertsteuer, die in den nächsten zwei Jahren garantiert nicht auf dem Niveau sein wird, das wir bisher gekannt haben. Wir haben zur Alimentierung des Fonds 2 Prozent aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen, und wir haben 2,3 Milliarden Franken aus dem Bundeshaushalt sowie 500 Millionen Franken aus den Kantonen, die in den Fonds fliessen.

Wenn Sie die Rechnung machen und die Ausgaben zusammenzählen, dann werden Sie sehen: Irgendeinmal wird der Fondsbestand auch mit den Einnahmen nicht mehr ausreichen – und wie Sie wissen, kann sich dieser Fonds gemäss Artikel 87a der Bundesverfassung nicht verschulden. Also werden dem Fonds früher oder später einfach die Mittel ausgehen. Eine Rückweisung wäre in der momentanen Zeit jedoch ein schlechtes Zeichen gegenüber der Bauindustrie, welche eine der grössten Industrien in diesem Land ist und welche dann möglicherweise in den nächsten Jahren, ab 2021, gewisse Projekte nicht mehr realisieren könnte.

Ich bitte Sie aber gleichwohl, kritisch zu sein, kritisch auf die Haushaltsmittel zu schauen und meinen Minderheitsantrag für eine Kürzung des Zahlungsrahmens um 493 Millionen Franken anzunehmen. Früher oder später werden wir hier stehen und über Kürzungen beim BIF diskutieren. Jedoch – so denke ich – ist die Zeit dafür momentan leider noch nicht reif.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Volk und Stände haben am 9. Februar 2014 den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, den sogenannten Fabi-Beschluss, angenommen. Sie erinnern sich: Ein wichtiger Teil dieses Volksentscheides ist die Schaffung des BIF. Er stellt nämlich langfristig sicher, dass die finanziellen Mittel für die notwendigen Unterhaltsarbeiten, die Sicherstellung des Betriebes und die Sicherheit des Bahnnetzes vorhanden sind und zweckdienlich eingesetzt werden können. International gel-



ten wir damit als grosses Vorbild mit einem starken öffentlichen Verkehr im ganzen Land, in allen Landesteilen und nicht nur zwischen den Städten. Damit wir auch in diesem Saal nicht der Versuchung erliegen, nur öffentlichkeitswirksam auszubauen, und dann bei Unterhalt und Betrieb plötzlich mit leeren Taschen dastehen, wurde die Priorität im Gesetz ganz klar festgehalten: Alles kommt aus einem Topf, aber die Entnahmen aus dem BIF müssen vorrangig den Bedarf für Betrieb und Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur sicherstellen. Für diese Entnahmen bewilligen wir, die Bundesversammlung, alle vier Jahre einen Zahlungsrahmen. Im Klartext heisst dies also: Unterhalt und Betrieb der bestehenden Infrastruktur haben Priorität vor dem Neubau. Um diesen Zahlungsrahmen, also um die Sicherstellung von Betrieb und Unterhalt in den nächsten vier Jahren, geht es heute. Mit den beantragten 14,4 Milliarden Franken stellen wir den Bahnunternehmen die nötigen Mittel zur Verfügung, um zum Beispiel Brücken, Perrons oder Signalanlagen zu sanieren und die stark beanspruchte Substanz unseres dicht befahrenen Schienennetzes instand zu halten und auf den aktuellen Stand der Technik zu bringen.

Die zusätzlichen 1,2 Milliarden gegenüber dem aktuellen Zahlungsrahmen sind sehr gut investiert. Sie dienen vor allem dazu, die immer noch bestehenden Lücken bei der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bahnhöfen und Haltestellen zu eliminieren, um diese behindertengerecht und hindernisfrei anzupassen, also einen diskriminierungsfreien Zugang sicherzustellen. Die SP-Fraktion wird auch dem Rahmenkredit von 300 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021 bis 2024 zustimmen, weil mit diesem Rahmenkredit die Förderung des Gütertransports auf der Schiene und damit auch die Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen gesteigert wird.

Nun komme ich noch zur Minderheit Giezendanner: Herr Giezendanner will mit seiner Minderheit den Zahlungsrahmen um 493 Millionen Franken kürzen, er sagt aber nicht, wo. Kurzfristig ist es deshalb sehr unrealistisch, einfach mit dem Rasenmäher über die ganze Summe zu fahren. Ehrlicher wäre es, zu sagen, welchem der 39 Unternehmungen, die eben eine Leistungsvereinbarung erhalten, was wo gekürzt werden soll. Tatsache ist nämlich, dass nebst den SBB insgesamt 38 konzessionierte Transportunternehmen in der Schweiz Leistungsvereinbarungen und eben die nötigen Mittel erhalten, um den Substanzerhalt und die Sicherstellung des Betriebs gewährleisten zu können.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten, die Minderheit Giezendanner abzulehnen und Ihrer Kommission zu folgen.

Candinas Martin (M-CEB, GR): Eine gute Bahninfrastruktur ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Nur wenn diese umfassend unterhalten wird, darf ein zuverlässiger und pünktlicher öffentlicher Verkehr erwartet werden. Darum ist der vorliegende Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur für eine erfolgreiche Bahnzukunft zentral.

Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP unterstützt diesen Zahlungsrahmen von 14,4 Milliarden Franken für die Jahre 2021 bis 2024. Den Bahnen stehen dadurch 1,2 Milliarden Franken mehr zur Verfügung als in der laufenden Vierjahresperiode. Der Bundesrat hat die Gründe in seiner Botschaft ausführlich dargelegt. Die Mitte-Fraktion begrüsst es ausdrücklich, dass die zusätzlichen Mittel unter anderem dazu dienen sollen, dass Bahnhöfe und Haltestellen behindertengerecht angepasst werden. Menschen mit einer Beeinträchtigung, aber auch Familien mit Kleinkindern und ältere Mitmenschen müssen möglichst einfach in die Züge ein- und aussteigen können. Die zusätzlichen Gelder sollen die Bahnen auch dabei unterstützen, die Verfügbarkeit und die Qualität des Netzes zu verbessern und somit den Bahnverkehr zu stabilisieren.

Den Minderheitsantrag Giezendanner werden wir ablehnen. Bei dieser Vorlage geht es nicht um Ausbauten auf der Schiene, sondern um den Unterhalt. Am Unterhalt darf nicht gespart werden! Dies sollten wir aus der Vergangenheit lernen. Der Zustand der Schieneninfrastruktur ist heute besser als vor einigen Jahren. So wäre es falsch, jetzt beim Substanzerhalt zu sparen, dies mit dem Risiko, dass der Anlagenzustand wieder schlechter wird. Die Erhöhung der Mittel in dieser Vorlage hat auch mit den Ausbauten der letzten Jahre zu tun. Wenn das Schienennetz immer grösser wird, hat man auch mehr Unterhalt. Das ist keine neue Erkenntnis, sondern logisch.

Wir haben nun einmal immer mehr Schienenkilometer, mehr Züge, eine höhere Belastung der Infrastruktur und dadurch einen immer grösseren Verschleiss. Für die Mitte-Fraktion ist klar, dass am Unterhalt nicht gespart werden darf. Wir wehren uns auch dagegen, dass Schiene gegen Strasse ausgespielt wird und umgekehrt. Unsere gute Schienen- und Strasseninfrastruktur ist eine Errungenschaft. Wir tragen Sorge dazu. Wir haben uns schliesslich tatkräftig für den Bahninfrastrukturfonds und für den Nationalstrassen- und

AB 2020 N 1695 / BO 2020 N 1695

Agglomerationsverkehrsfonds eingesetzt. Leistungsfähige und qualitativ hochstehende Verkehrsinfrastruktur-





ren sind für den Wirtschaftsstandort Schweiz von grösster Bedeutung. Sowohl der Güterverkehr auf der Bahn als auch der Personenverkehr profitieren davon. Eine intakte Bahninfrastruktur ist das Fundament für einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr.

Für die Mitte-Fraktion ist auch klar, dass die Effizienz der Infrastrukturen und der Systeme erhöht werden muss. Diese Frage muss uns in Zukunft noch stärker beschäftigen. Um das Effizienzpotenzial ausschöpfen zu können, müssen wir in die Digitalisierung investieren.

Auch die Mitfinanzierung von Güterverkehrsanlagen mit 300 Millionen Franken wird von unserer Fraktion unterstützt. Sie dient der Fortführung der bisherigen Förderung des Gütertransports auf der Schiene und der Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen.

70 bis 80 Prozent aller Investitionen für den Erhalt und die Modernisierung des Schienennetzes gehen in die Wirtschaft und bleiben in der Schweiz. Das ist gut investiertes Geld mit einem direkten Gegenwert für die ganze Bevölkerung.

Namens der Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP bitte ich Sie, der Vorlage zuzustimmen und den Kürzungsantrag der Minderheit Giezendanner abzulehnen.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Début septembre, la Suisse officielle a fêté l'inauguration du tunnel du Ceneri, la dernière pièce de l'ouvrage majeur que sont les transversales ferroviaires alpines. Ces transversales sont à l'image de notre politique de transfert: innovantes et ambitieuses. Avec ces nouvelles capacités, il serait possible de prendre en charge l'entier du trafic de marchandises à travers les Alpes. Elles permettent aussi à la Suisse de rayonner sur le plan international pour la qualité de ses infrastructures et de son réseau ferroviaire.

Le présent message porte sur l'exploitation et la maintenance de ce réseau. Nos infrastructures ferroviaires sont fortement sollicitées, que ce soit par l'économie, pour le transport de marchandises, ou par la population. Les Suissesses et les Suisses sont de grands voyageurs, que ce soit pour leur travail ou leurs loisirs. Et sur de nombreux tronçons, le réseau est saturé.

Face aux enjeux climatiques et considérant les engagements internationaux que la Suisse a pris, il est essentiel et urgent de réduire les émissions de CO₂. C'est particulièrement crucial dans le domaine des transports, de la mobilité, dont le niveau des émissions reste préoccupant.

Les Verts soutiennent donc sans réserve la proposition du Conseil fédéral de prévoir un financement allant jusqu'à 14,4 milliards de francs pour l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire entre 2021 et 2024, et un crédit cadre de 300 millions de francs en faveur d'installations de transbordement pour le transfert des marchandises de la route au rail. Les Verts s'opposent à la minorité Giezendanner, qui veut réduire le plafond de dépenses alloué à l'entretien de ce mode de transport roulant pourtant particulièrement respectueux de l'environnement.

Borloz Frédéric (RL, VD): Ce projet est important: 14,4 milliards de francs pour l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire. Il est important aussi de relever, à ce stade, que 7,6 milliards de francs sont destinés aux lignes nationales – aux CFF, en particulier – et 5,9 milliards de francs aux chemins de fer privés. Toute la Suisse est donc concernée par ces investissements.

Ce montant est supérieur de 1,2 milliard de francs à ce qui avait été annoncé, à la somme précédente décidée il y a quatre ans. Ces dépenses sont entièrement financées par le Fonds d'infrastructure ferroviaire, et 300 millions de francs sont destinés à des installations privées de transport de marchandises. Ce financement est bien entendu lié aussi à l'impôt sur les huiles minérales et à d'autres recettes à affectation obligatoire issues du transport routier et du transport aérien.

Le groupe libéral-radical soutient ce crédit, parce qu'il est impossible de n'accepter que des dépenses d'investissement et de développement du réseau ferroviaire; il faut aussi l'entretenir. Ces dernières années, de nombreuses remarques ont été faites au Parlement par des conseillers nationaux inquiets du manque d'entretien du réseau. Ce manque d'entretien se manifestait de plusieurs manières, mais notamment par des annulations de train et d'importants retards.

C'est aussi la raison pour laquelle le Conseil fédéral a décidé de renforcer le fonds de 1,2 milliard de francs. Nous soutenons ce renforcement et, par voie de conséquence, nous vous demandons de ne pas suivre la minorité, qui vise à diminuer précisément l'investissement.

Nous sommes aujourd'hui devant des choix très importants par rapport à notre infrastructure ferroviaire. Ces choix concernent le Programme de développement des routes nationales Prodes, le développement de l'infrastructure ferroviaire et l'entretien de l'infrastructure existante. Nous chargeons le réseau chaque année avec des trains supplémentaires, des horaires cadencés, un maillage ferroviaire typiquement helvétique, mais qui



fait que d'un bout à l'autre de la Suisse les trains permettent de transporter toujours plus de personnes, et, je dois le dire, à la satisfaction des utilisateurs.

Dans le contexte dans lequel nous nous trouvons, il nous paraît extrêmement important de soutenir ce projet, comme l'ont exposé les rapporteurs.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Es geht bei diesem Geschäft um viel Geld, auch wenn wir den neuen Massstab anlegen, an den wir uns in der Corona-Zeit gewöhnen mussten. Der Zahlungsrahmen für den Betrieb und den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur, für Systemaufgaben sowie für die Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen ist aber davon unabhängig.

Die Schweiz verfügt über ein dichtes und attraktives Schienennetz, das in den letzten Jahren kräftig ausgebaut worden ist, zuletzt mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels. Aus allen Landesteilen gibt es Begehren, dass weitere Ausbauprojekte auf die Wunschliste gesetzt werden. Als Vertreterin aus dem Kanton Zürich möchte ich vor allem ein viertes Gleis am Bahnhof Stadelhofen, den Brüttener Tunnel oder auch den Zimmerbergtunnel erwähnen.

Dass solche Grossprojekte nicht ohne die nötigen finanziellen Mittel realisiert werden können, leuchtet wohl allen ein. Gerne geht aber vergessen, dass Infrastrukturanlagen nach ihrer Erstellung einen permanenten Unterhalt brauchen und regelmässig erneuert werden müssen. Nach einem starken – um nicht zu sagen: zu starken – Fokus auf den Ausbau in der Vergangenheit schlägt das Pendel wieder zurück. Mit dem BIF-Gesetz und den Leistungsvereinbarungen zum Zahlungsrahmen wurde und wird der Unterhalt wieder mehr ins Zentrum gestellt. Das ist gut so. Die Häufung von Pannen und Verkehrsunterbrüchen muss unterbunden werden.

Die Infrastrukturbetreiber haben uns in der Kommission aufgezeigt, dass sie daran arbeiten und wie der Anlagenzustand in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert werden konnte. Nachholbedarf ist aber immer noch vorhanden. Die Qualität der Infrastruktur ist eine zwingend notwendige Grundlage für die Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs, insbesondere bei einem dicht befahrenen und stark belasteten Netz, wie wir es in der Schweiz haben.

Der Zahlungsrahmen 2021–2024 soll im Vergleich zur Vorperiode erhöht werden. Das gefällt nicht allen, weshalb auch ein Minderheitsantrag vorliegt. Der erhöhte Mittelbedarf lässt sich auf drei Faktoren zurückführen: erstens darauf, dass mehr Infrastruktur mehr Unterhalt braucht, zweitens auf den erwähnten Nachholbedarf bei der Modernisierung der Infrastruktur und drittens – und da sind wir als Parlament nicht unschuldig – auf die Umsetzung von gesetzlichen Vorgaben, namentlich des Behindertengleichstellungsgesetzes, sowie von Sicherheits-, Lärmschutz- und Umweltauflagen.

Die grünliberale Fraktion anerkennt diese Gründe und wird der beantragten Erhöhung des Zahlungsrahmens zustimmen, das heisst den Minderheitsantrag Giezendanner ablehnen. Wenn die Defizite beim Substanzerhalt in dieser Periode wie geplant ausgeglichen werden, erwarten wir aber, dass sich die Erhöhung in den nächsten Perioden auf einem tieferen Niveau einpendelt, einem Niveau, das in direktem Verhältnis zum Zubau an Infrastruktur steht.

AB 2020 N 1696 / BO 2020 N 1696

Abgesehen vom Unterhalt, für den der grösste Brocken vorgesehen ist, sprechen wir heute auch Geld für Systemaufgaben und Anlagen für den Güterumschlag. Die grünliberale Fraktion freut sich, dass diese Aufgaben offenbar unbestritten sind und damit insbesondere die Verlagerungspolitik breit abgestützt ist.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Mit dieser Botschaft informiert der Bundesrat hier zum zweiten Mal über den Anlagenzustand, die Belastung und die Auslastung der Bahninfrastruktur. Wir können feststellen, dass der Zustand der Eisenbahninfrastruktur bei einer sehr hohen Belastung ausreichend bis gut ist und über die letzten Jahre stabil geblieben ist. Der Bericht zeigt aber auch: Wenn wir die Substanz unserer Bahninfrastruktur langfristig erhalten wollen, dann müssen wir investieren. Einige von Ihnen haben es bereits gesagt, und es ist offensichtlich: Je mehr man die Eisenbahninfrastruktur ausbaut, desto mehr muss man auch bereit sein, für den Betrieb, vor allem aber auch für den Unterhalt, für die Erneuerung und die Anpassung an die technischen Entwicklungen zu investieren. Es kommt hinzu, dass wir zwar für die Behindertengleichstellung in den letzten Jahren einiges gemacht haben, aber nach wie vor das Behindertengleichstellungsgesetz nicht genügend umgesetzt wird. Deshalb beantragen wir Ihnen mit dieser Botschaft, hier ebenfalls die notwendigen Mittel bereitzustellen.

Von den Infrastrukturbetreibern erwarten wir, dass sie die Leistungsfähigkeit des Netzes sicherstellen und dass sie die Sicherheit gewährleisten. Weiter werden die Bahnen beauftragt, eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten zu gewährleisten, für einen langfristigen Werterhalt zu sorgen sowie eine hohe Produktivität



und ebenso die Pünktlichkeit sicherzustellen. Das sind die Ziele, und im Rahmen dieser Ziele schlägt Ihnen der Bundesrat vor, für den Erhalt und die Modernisierung des Schienennetzes für die Periode 2021–2024 einen Zahlungsrahmen von 14,4 Milliarden Franken zu sprechen. Mit dem Zahlungsrahmen stellt der Bund den Bahnen die Mittel zur Verfügung, damit diese zum Beispiel Fahrbahnen, Brücken, Tunnels oder Publikumsanlagen sanieren können, die in die Jahre gekommen sind. Ich sage es noch einmal: Es geht hier nicht um einen Ausbau, es geht also nicht um neue Tunnels und neue Brücken, sondern es geht darum, dass wir die Substanz dieser Infrastruktur langfristig erhalten können.

Mit diesem Zahlungsrahmen, den Ihnen der Bundesrat vorschlägt, stehen den Bahnen 1,2 Milliarden Franken mehr zur Verfügung als in der laufenden Periode. Diese zusätzlichen Mittel dienen unter anderem auch dazu, Bahnhöfe und Haltestellen behindertengerecht anzupassen. So soll auch dazu beigetragen werden, die Verfügbarkeit und die Qualität des Netzes zu verbessern und den Bahnverkehr zu stabilisieren. Der Mittelbedarf belastet den Bundeshaushalt übrigens nicht direkt, denn die Ausgaben für den Betrieb und den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur werden bekanntlich vollumfänglich aus dem BIF finanziert.

Mit der gleichen Botschaft beantragt der Bundesrat einen Rahmenkredit von 300 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021 bis 2024. Das dient der Fortführung der bisherigen Förderung des Gütertransports auf der Schiene und natürlich damit auch der Verlagerung des Güterverkehrs.

Ihre Kommission beantragt Ihnen ebenso wie die Finanzkommission, auf die betreffenden Vorlagen des Bundesrates einzutreten.

Ich bitte Sie, beim Bundesbeschluss 1 die Minderheit Giezendanner zu Artikel 1 abzulehnen. Die Kürzung des Zahlungsrahmens um 493 Millionen Franken wäre mit den Vorgaben und Zielen, die wir uns gesetzt haben, nicht zu vereinbaren. Wir brauchen diese Mittel, um den Erhalt und die Modernisierung des Schienennetzes zu garantieren. Ich habe es Ihnen gesagt: Mit diesem Zahlungsrahmen, mit diesen zusätzlichen 1,2 Milliarden Franken, wollen wir auch sicherstellen, dass unsere Bahnhöfe und unsere Haltestellen behindertengerecht angepasst werden.

Es kommt noch etwas hinzu: Gerade in Zeiten der Bewältigung der Covid-19-Krise wäre es falsch, Investitionen in den Bahnunterhalt zu streichen. Diese Investitionen kommen zu einem sehr hohen Anteil schweizerischen Unternehmen zugute. Ich denke, gerade das ist in dieser Corona-Zeit auch ein wichtiges Signal. Ausgerechnet bei den Investitionen, die sinnvoll und notwendig sind – das ist unbestritten – und langfristig dem Erhalt unserer kostbaren und wichtigen Bahninfrastruktur dienen, Mittel zu entnehmen, wäre falsch. Dieser Mittelbedarf – ich sage es auch hier noch einmal – belastet den Bundeshaushalt nicht, weil die Ausgaben durch den BIF finanziert werden.

Es wurde vom Sprecher der Minderheit noch darauf hingewiesen, dass wir hier den BIF längerfristig auf die Probe stellen. Ich möchte einfach auf Folgendes hinweisen, weil Sie dies bereits einmal diskutiert haben: Im Rahmen der Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise haben wir diese Situation für den BIF analysiert und dort auch ganz konkrete Massnahmen beschlossen. Ich erinnere Sie daran, was Sie bereits beschlossen haben: Die Rückzahlung der FinöV-Bevorschussung durch den BIF wird im Jahre 2020 sistiert, es werden die maximal zulässigen zwei Drittel aus der LSVA in den BIF eingebracht, der BIF kann sich um weitere 150 Millionen Franken verschulden, und zudem werden 300 Millionen Franken aus den BIF-Reserven eingesetzt.

Sie sehen also, Sie haben diese Frage des BIF mit der Botschaft zum entsprechenden Covid-19-Gesetz bereits angeschaut, Sie haben die entsprechenden Massnahmen ergriffen. In diesem Sinne ist das Argument, Sie würden mit diesen zusätzlichen Mitteln für den Unterhalt unserer Bahninfrastruktur den BIF in Schieflage bringen, nicht korrekt, weil Sie die entsprechenden Massnahmen dagegen bereits ergriffen haben.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

1. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2021–2024

1. Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine



pour les années 2021–2024

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)
... ein Zahlungsrahmen von 13 907 Millionen Franken bewilligt.

Art. 1

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

AB 2020 N 1697 / BO 2020 N 1697

Proposition de la minorité

(Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)
Un plafond de dépenses de 13 907 millions de francs ...

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.044/21352)

Für den Antrag der Mehrheit ... 139 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 50 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.044/21353)

Für Annahme der Ausgabe ... 141 Stimmen

Dagegen ... 50 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté





Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 20.044/21354)
Für Annahme des Entwurfes ... 184 Stimmen
Dagegen ... 7 Stimmen
(0 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über den Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021–2024

2. Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit-cadre relatif aux contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2021–2024

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.044/21356)

Für Annahme der Ausgabe ... 192 Stimmen

Dagegen ... 2 Stimmen

(1 Enthaltung)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 20.044/21357)

Für Annahme des Entwurfes ... 189 Stimmen

Dagegen ... 3 Stimmen

(1 Enthaltung)