Sehr geehrte Präsidentin,

sehr geehrte Bundesrätin

geschätzte Kolleginnen und Kollegen,

Ich begrüsse die Volkinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“. Ich begrüsse auch den direkten Gegenvorschlag des Bundesrates, FABI, Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur. Beide Ideen haben eine gesicherte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zum Ziel. Ein Muss in einer Zeit, welche von Energiewende und Verkehrswende geprägt ist. Wer nur die Finanzierung der Bahninfrastruktur sicher stellen will, setzt sich für den Gegenvorschlag ein, wer zusätzlich ein Umlagerung ins Auge fasst, befürwortet die „Initiative“.

Dass die Grundidee der Instandhaltung und auch des teilweisen Ausbaus der Bahninfrastruktur heute so grossen politischen Rückhalt geniesst, hat für mich zwei Gründe. Erstens haben alle, fast alle, die Zeichen der Zeit erkannt und setzen auf den öffentlichen Verkehr.

**Im öffentlichen Verkehr liegt die Zukunft. Kein Land ist punkto öV besser vernetzt als die Schweiz. Das macht mich sehr stolz. Und das muss so bleiben.**

Zweitens – die früheren Gegner des öVs haben erkannt, dass das Ausspielen von Strasse und Trassee nicht zielführend ist.

**Es ist allen mittlerweile klar: Heute sprechen wir von FABI – der B steht für die Bahn – morgen dann von FASI – der S steht für die Strasse. Dieses Miteinander ist dringenden nötig. - Dieses Miteinander ist dringend nötig. Es lässt aber ein gestaffeltes Vorgehen problemlos zu. Somit komme ich zu einem anderen Schluss als Kollege Binder.**

Die Finanzierung und der Ausbau der Infrastruktur ist nur der eine Teil. Der andere betrifft die Lenkung des Verkehrsaufkommens, die nachhaltige Nutzung der Netzkapazitäten. Auch hier hat der Bundesrat die Zeichen der Zeit erkannt.

In der Botschaft zur aktuellen Legislaturplanung sieht der Bundesrat vor, einen Konzeptbericht zum sogenannten Mobility-Pricing zu erstellen. Andere Länder sind da schon etwas weiter. Sicher auch, weil sie wegen des massiv grösseren Verkehrsaufkommens zu solchen Massnahmen gezwungen wurden. Ich war im Frühjahr in London. Dort feiert man bereits das 10-jährige Road-Pricing-Jubiläum. Die Gebühr für Fahrten in die Innenstadt ist eine Erfolgsgeschichte. Sie führt nämlich nicht nur zu weniger Staus in den Stosszeiten, sondern bewirkt – und das ist erwiesen - zu einem Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel oder umweltfreundlicheren Fahrzeugen. Die erhobenen Gebührengelder wiederum werden in den Nahverkehr investiert.

Das „Mobility-Pricing“ ist aber eben nicht nur „Road-Pricing“, sondern beinhaltet Massnahmen zu einer benützungsbezogenen Abgabe der Infrastrukturnutzung im Individualverkehr **und** im öffentlichen Verkehr. Diese Diskussion sind wir, von der SP, gerne bereit zu führen. Jedoch zu einem späteren Zeitpunkt und nicht heute. Denn heute geht es einzig und allein um die Finanzierung und den Erhalt der Bahninfrastruktur.

Ich danke für die Aufmerksamkeit.