



Argumentarium

FABI-Vorlage: Haltung des Bundesrats

Am 9. Februar 2014 kommt der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) zur Abstimmung, der die Schaffung eines neuen Fonds vorsieht. Er garantiert, dass genug Geld in Betrieb und Unterhalt investiert, die Sicherheit erhöht und das Bahnnetz sinnvoll ausgebaut werden kann. Der Bundesrat empfiehlt, dem FABI-Beschluss zuzustimmen. Bessere Bahnverbindungen dienen der Bevölkerung und der Wirtschaft.

Inhalt des Argumentariums

Ausgangslage.....	Seite	2
Die Abstimmungsvorlage im Detail.....	Seite	2
Warum der Bundesrat ein Ja zum FABI-Beschluss empfiehlt.....	Seite	6



Ausgangslage

In der Schweiz wird immer häufiger die Bahn genutzt: Seit 1998 ist der Personenverkehr auf der Schiene um rund 60 Prozent gewachsen. Um die Nachfrage zu decken, wurde das Angebot laufend verbessert. Im alpenquerenden Schienengüterverkehr wuchs die transportierte Menge ebenfalls deutlich, von 19.3 auf 23.8 Mio. Tonnen pro Jahr. Die hohe Beanspruchung belastet die Infrastruktur und führt zu steigenden Kosten für den Unterhalt der Schienen, Tunnel und Anlagen. Den Prognosen zufolge werden Bevölkerung und Mobilität weiter wachsen. Um die Bahninfrastruktur auch in Zukunft in gutem Zustand zu halten und die nötigen Kapazitäten bereitstellen zu können, sind zusätzliche Mittel nötig. Zudem müssen Engpässe beseitigt werden. Das Parlament hat zu diesem Zweck den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur FABI verabschiedet.

Entwicklung 1998 bis 2012

	Personenverkehr ¹	Güterverkehr ² (alpenquerend)
1998-2012	+60 %	+23 %

Prognose 2007 bis 2030

	Personenverkehr ³	Güterverkehr ⁴ (alpenquerend)
2007-2030	+60 %	+70 %

Die Abstimmungsvorlage im Detail

Der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur FABI sieht die Schaffung eines neuen Fonds vor. Dieser garantiert, dass genug Geld in Betrieb und Unterhalt investiert, die Sicherheit erhöht und das Bahnnetz sinnvoll ausgebaut werden kann. Der neue Fonds – Bahninfrastrukturfonds BIF genannt – soll auf Verfassungsstufe verankert und unbefristet ausgestaltet werden. Er löst den Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV-Fonds) ab und sorgt dafür, dass Betrieb und Unterhalt einerseits und Ausbau andererseits künftig aus einem gemeinsamen Topf finanziert werden. So können die Investitionen besser aufeinander abgestimmt und langfristig gut abgesichert werden. Vorrang haben Investitionen in den Unterhalt.

¹ Zunahme der Nachfrage in Personenkilometer

² Zunahme der Schienentonnen-km im alpenquerenden Güterverkehr

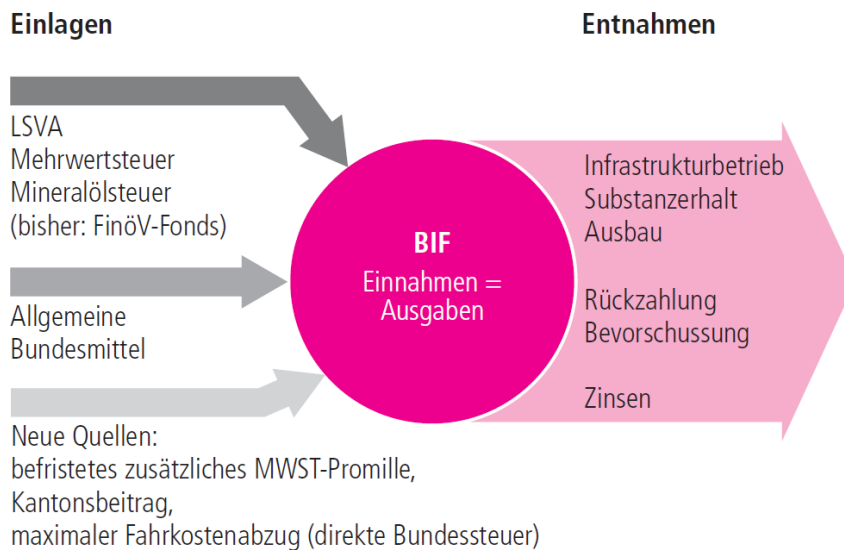
³ Zunahme der Nachfrage in Personenkilometer (FABI-Botschaft)

⁴ Zunahme der Schienentonnen-km der schweiz. Bahnunternehmen (FABI-Botschaft)



Der neue Fonds soll aus bisherigen und neuen Quellen gespeist werden:

Bahninfrastrukturfonds BIF



Die bisherigen Gelder von rund 4 Milliarden Franken jährlich fließen weiterhin in die Bahninfrastruktur. Dies entspricht rund 80 Prozent der Einlagen in den BIF. Diese Gelder stammen aus allgemeinen Bundesmitteln, aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), aus Anteilen der Mehrwertsteuer und aus der Mineralölsteuer (befristet bis 2030). Dazu kommt rund 1 Milliarde Franken jährlich aus neuen Quellen: Ein Teil stammt aus zusätzlichen Beiträgen der Kantone und einem Mehrwertsteuerpromille. Dabei handelt es sich um ein Mehrwertsteuerpromille, das bis 2017 in die Sanierung der Invalidenversicherung fließt. Das Parlament hat beschlossen, die entsprechenden Erträge von 2018 bis 2030 für den Bahninfrastrukturfonds einzusetzen.

Die Reisenden werden sich weiterhin über die Billettpreise an der Finanzierung der Bahninfrastruktur beteiligen. Die Billettpreise werden nicht vom Staat, sondern von den Bahnunternehmen festgelegt. Dies erhöht die Eigenwirtschaftlichkeit der Bahninfrastruktur und entlastet somit den Fonds

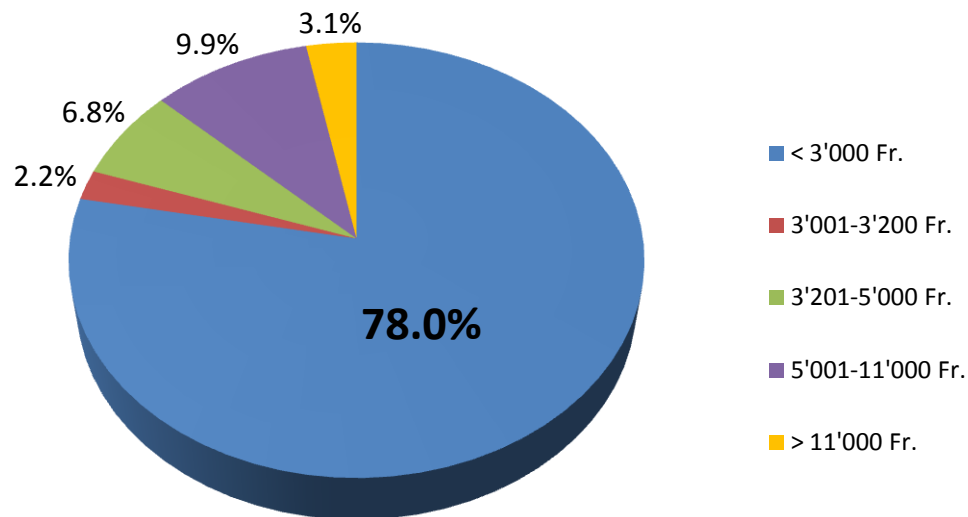
Ein mit der Verfassungsänderung verknüpftes Gesetz sieht weiter vor, dass unselbständig Erwerbende für die berufsbedingten Fahrkosten bei der direkten Bundessteuer künftig maximal 3000 Franken vom steuerbaren Jahreseinkommen abziehen können. Dadurch fließen dem Bund höhere Erträge zu. Indem das Pendeln über lange Distanzen steuerlich weniger begünstigt wird, soll auch der Trend zu immer längeren Arbeitswegen gebrochen werden, was aus raumplanerischen und umweltpolitischen Gründen angezeigt ist. Die Kosten für regionale Verbundabonnemente und für ein 2.-Klasse-Generalabonnement bleiben grösstenteils abzugsfähig, und wer mit dem Auto pendelt, kann die Kosten für 20 bis 35 Kilometer pro Tag weiterhin abziehen. Dies entspricht beispielsweise einem Arbeitsweg von Sigriswil nach Thun und zurück, von Châtel-St-Denis nach Vevey, von Unterägeri nach Zug, von Trogen nach St. Gallen oder von Ponte Tresa nach Lugano und zurück.



Gemäss Bundesamt für Statistik (Mikrozensus) legten die Pendlerinnen und Pendler 2011 für die Arbeit pro Weg 11,7 Kilometer zurück.

Rund 80 Prozent der Steuerpflichtigen sind von der Begrenzung des Abzugs nicht betroffen: Bei ihnen sind die berufsbedingten Fahrkosten entweder tiefer als 3000 Franken oder sie entrichten aufgrund ihrer Einkommenssituation keine direkte Bundessteuer. Die Abzüge bei den kantonalen Steuern können im Übrigen weiterhin unbeschränkt geltend gemacht werden. Deren Ausgestaltung liegt in der Kompetenz der Kantone.

Höhe der heutigen Fahrkostenabzüge



Der FABI-Beschluss schafft die Voraussetzungen, um das Angebot der wachsenden Nachfrage anzupassen. Ein beträchtlicher Teil der Gelder wird für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur eingesetzt. Dazu gehören Arbeiten wie das Schleifen der Schienen oder das Stopfen der Schotterbette, aber auch Erneuerungen der ganzen Fahrbahn, also von Schienen, Schwellen, Schotter und Gleisunterbau. Für Betrieb, Unterhalt und Sicherheit wichtig sind auch regelmässige Kontrollen und kleinere Sanierungsarbeiten an Brücken und Tunnels sowie die Erneuerung von Stellwerk- und Fahrleitungsanlagen, die Böschungspflege (Mähen) und der Winterdienst, bei dem Weichen enteist werden und Schnee weggeräumt wird.

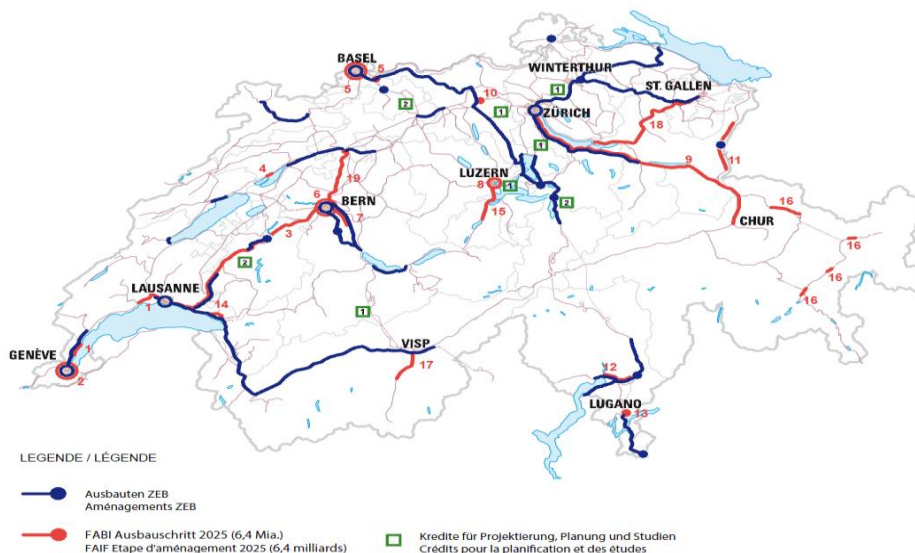
Um den wachsenden Verkehr zu bewältigen, braucht es neben intensiven Unterhaltsarbeiten auch einen Ausbau der Bahninfrastruktur. Dabei handelt es sich einerseits um neue Streckenabschnitte und Tunnels. Andererseits um Projekte, die auf den ersten Blick wenig spektakulär, aber unverzichtbar sind, weil dank ihnen mehr Züge fahren können. Dazu gehören Doppelspurgleise oder gar ein drittes oder viertes Gleis, Überholgleise, Kreuzungsstellen, Überführungsbauwerke oder modernere Signalanlagen. Da immer mehr Reisende unterwegs sind, braucht es in vielen Bahnhöfen überdies breitere Perrons und Unterführungen. Ein Teil der Gelder ist zudem für betriebliche Anlagen wie Abstellgleise, Stellwerke oder Anlagen für Rangierarbeiten und die Energieversorgung reserviert.



Im Vordergrund der Ausbaumassnahmen steht, Engpässe auf den Schienen und in den Bahnhöfen zu beseitigen. Mehr Kapazitäten und gute Umsteigeverbindungen haben Vorrang vor kürzeren Reisezeiten. Der Ausbau ist Voraussetzung dafür, dass das Angebot im Personen- und Güterverkehr verbessert werden kann. Der Ausbau erfolgt schrittweise. Im Rahmen des sogenannten Strategischen Entwicklungsprogramms STEP sind für die Zeit bis 2050 Massnahmen und Projekte im Umfang von insgesamt rund 40 Milliarden Franken vorgesehen und nach Dringlichkeit geordnet. Über die konkreten, einzelnen Ausbauschritte entscheidet jeweils das Parlament.

Der erste Ausbauschritt im Umfang von rund 6,4 Milliarden Franken wurde bereits verabschiedet und soll bis 2025 realisiert werden. Er kommt den Reisenden direkt zugute: Die Investitionen ermöglichen auf verschiedenen Strecken den Halbstundentakt, in städtischen Gebieten und Agglomerationen den Viertelstundentakt. Tourismusregionen werden besser an die Hauptverkehrsachsen angeschlossen. Zudem wird es möglich, auf zusätzlichen Strecken längere Züge sowie Doppelstockwagen einzusetzen. Der Güterverkehr erhält zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene und damit zuverlässigere und raschere Verbindungen.

Zum ersten Ausbauschritt gehören Investitionen in die Strecken Lausanne-Genf, Bern-Luzern, Zürich-Chur, Luzern-Giswil, Bellinzona-Tenero, Zermatt-Fiesch sowie in zahlreiche weiteren Strecken. Die Karte und die Tabelle auf der folgenden Seite zeigen, welche Projekte mit dem ersten Ausbauschritt 2025 beschlossen sind - und welche Angebotsverbesserungen damit ermöglicht werden. Weitere Verbesserungen werden erreicht durch bereits beschlossene Massnahmen aus anderen Programmen wie der NEAT, dem Infrastrukturfonds, den Leistungsvereinbarungen, dem Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz sowie dem geplanten Vier-Meter-Korridor für den alpenquerenden Güterverkehr.



Legende und Erläuterungen zur Karte mit den bis 2025 realisierten Massnahmen:
www.bav.admin.ch/fabi

Der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur ist ein direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“, die zurückgezogen wurde. Der neue Fonds löst den bisherigen Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV-Fonds) ab. Da er in der Verfassung verankert werden soll, bedarf die Vorlage der Zustimmung von Volk und Ständen.



Warum der Bundesrat ein Ja zum FABI-Beschluss empfiehlt

FABI stärkt die Bahn

Der neue Bahninfrastrukturfonds garantiert, dass das Schweizer Bahnsystem für die Zukunft gut gerüstet ist: Dank einer langfristig ausgerichteten Finanzierung können Gleise, Fahrleitungen, Tunnels, Brücken und anderen Anlagen besser instand gehalten und Engpässe behoben werden. Das erhöht die Leistungsfähigkeit der Bahn. Ein guter Zustand der Anlagen ist ausserdem wichtig, um die Sicherheit zu gewährleisten und Unfälle zu vermeiden.

FABI bringt bessere Bahnverbindungen für die Bevölkerung und die Wirtschaft

FABI schafft die Grundlage für den Ausbau der Bahninfrastruktur. Davon profitieren alle:

- Die Bevölkerung bekommt mehr Platz und bessere Verbindungen.
- Die Wirtschaft erhält zusätzlichen Kapazitäten auf der Schiene.
- Die Kantone und Tourismusgebiete können ihre Standortattraktivität erhöhen.

Die Investitionen ermöglichen auf vielen Strecken den Halbstundentakt, in städtischen Gebieten den Viertelstundentakt. Tourismusregionen werden besser angeschlossen. Zudem wird es möglich, auf zusätzlichen Strecken längere Züge sowie Doppelstockwagen einzusetzen. Der Ausbau bringt zudem mehr Stabilität und Sicherheit im Betrieb.

FABI garantiert eine sichere Finanzierung

Die Bahninfrastruktur wird mit dem unbefristeten Fonds sicher, fair und transparent finanziert. Die neue Architektur bringt Rechts- und Planungssicherheit. Die Planung erfasst alle Regionen der Schweiz und umfasst beschlossene und vorgesehene Massnahmen. Weil alle von den besseren Bahnverbindungen profitieren, tragen auch alle stärker zur Finanzierung bei. Mit dem neuen Fonds stehen die für Betrieb, Unterhalt und Ausbau zusätzlich benötigten Mittel zur Verfügung. Das ist wichtig, weil dies eine Daueraufgabe ist.

FABI setzt die bewährte Schweizer Verkehrspolitik fort

Die Bahninfrastruktur leistet einen wichtigen Beitrag an die Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes. Sie muss darum gut instand gehalten und wo nötig ausgebaut werden. Dies lohnt sich: Investitionen ins Verkehrsnetz sind Investitionen in die Zukunft. Es gilt, jetzt die Weichen richtig zu stellen.