



Abstimmung vom 09.02.2014: Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI

In der Schweiz stösst das Bahnsystem an seine Grenzen. Es braucht deshalb in den kommenden Jahren viel Geld, um die Infrastruktur aufrechtzuerhalten. 2011 wurde die Eidgenössische Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ eingereicht. Der Bundesrat hat als Antwort einen direkten Gegenentwurf ausgearbeitet, woraufhin die Initiative zurückgezogen wurde. Über diesen Gegenentwurf wird nun abgestimmt.

Ausgangslage

Das Bahnnetz wird immer mehr gebraucht. Die Kosten, um das Netz zu betreiben und zu unterhalten, steigen. Deshalb braucht es mehr Geld als bisher, um das Netz sowohl weiterhin zu betreiben als auch auszubauen. Ansonsten kann es zu Problemen mit der Sicherheit, mehr Störungen und Verspätungen kommen. Gerade Verspätungen zu Stosszeiten sind wegen den grossen Pendlerströmen fast an der Tagesordnung und es hat auf gewissen Strecken nicht genügend Sitzplätze. Der Bund erwartet, dass die Nachfrage weiter zunehmen wird und sich diese Probleme daher verschärfen werden: bis 2030 soll der Personenverkehr um rund 60 Prozent und der Güterverkehr um rund 70 Prozent zunehmen. Die höhere Nutzungsbelastung führt auch zu steigenden Unterhaltskosten. Aus diesen Gründen sei ein zusätzlicher Ausbau und weitere finanzielle Mittel unumgänglich.

Was wird geändert

Das Schweizer Bahnsystem soll leistungsfähig bleiben. Dafür soll dessen Betrieb gesichert werden und das Angebot an Sitzplätzen und Zugverbindun-

gen der steigenden Nachfrage angepasst werden.

Zwei Ausbauschnitte

Der Bundesrat will die Bahninfrastruktur bis 2050 in zwei Schritten ausbauen. Insgesamt will er Projekte im Wert von 40 Milliarden Franken umsetzen. Das Parlament entscheidet über die dringendsten Massnahmen, die zuerst in Angriff genommen werden. Im ersten Ausbauschnitt will der Bundesrat 6,4 Milliarden Franken investieren. Hauptsächlich soll es mehr Züge, insbesondere S-Bahnen, geben. Zudem will man den Betrieb sicherer und stabiler machen. In den Zügen und an Bahnhöfen will man mehr Platz schaffen. Mit dem neuen Plan wird auch das Netz ausgebaut, damit mehr Züge gleichzeitig verkehren und kreuzen können. Auch der Güterverkehr profitiert. Längerfristig soll mithilfe des Ausbaus auch hier der steigenden Nachfrage Rechnung getragen werden können. Der zweite Ausbauschnitt findet gemäss Plan bis 2030 statt, das Parlament wird ab 2018 darüber beraten.

Auszug Massnahmen 1. Ausbauschnitt	Strecke
Fahrzeitverkürzung	Lausanne-Bern
Halbstundentakt	Bern-Luzern Neuenburg-Biel Zürich-Chur Zermatt-Fiesch Chur-Davos/St. Moritz
Viertelstundentakt	Aarau-Zürich Luzern-Giswil Lausanne-Genf
Taktverdichtung	St. Gallen-Chur

Zusammenfassung

Ziel der Vorlage

Das Schweizer Bahnsystem soll leistungsfähig bleiben. Dafür wird dessen Betrieb gesichert und das Angebot an Sitzplätzen und Zugverbindungen der steigenden Nachfrage angepasst.

Wichtigste Änderungen

Der Ausbau der Bahninfrastruktur soll in zwei Ausbauschnitten geschehen. Die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt, Ausbau der Bahninfrastruktur wird neu durch einen unbefristeten Bahninfrastruktur-Fonds BIF gesichert, der an Stelle des bisherigen befristeten Fonds für Eisenbahn-Grossprojekte tritt. Die Mittel sollen aus mehreren Quellen einfließen. Die Obergrenze für den Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer wird neu gesetzt, um so Mehreinnahmen zu generieren.

Argumente dafür

Die Passagiere erhalten mehr Platz und bessere Verbindungen. Die Finanzierung sei langfristig gesichert und entlaste den Bundeshaushalt. Die Standortattraktivität von Kantonen und Tourismusregionen würde gesteigert und ein Beitrag zum Wirtschaftswachstum geleistet.

Argumente dagegen

Das Verursacherprinzip werde durch die Finanzierung aus Strassengeldern verletzt. Diese fehlten entsprechend für den Ausbau des Strassennetzes, welches benachteiligt würde. Die Wirtschaftlichkeit des Projektes sei nicht erwiesen.

Finanzierung

Es gibt einen neuen, unbefristeten Fonds für die Bahninfrastruktur ("BIF"). Er ersetzt den bisherigen Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV-Fonds).

Dieser Fonds wird für zwei Hauptzwecke verwendet: um das Bahnsystem zu betreiben und zu unterhalten, und andererseits um es weiter auszubauen. Insgesamt werden die Kredite transparenter und einfacher zu handhaben sein, weil alles über einen Fonds läuft.

Der Fonds erhält jährlich Geld aus verschiedenen Quellen. Die Hauptnutzer des verbesserten Angebots, namentlich Kantone und Passagiere, sollen vermehrt dazu beitragen.

Rund 4 Milliarden, die bis jetzt in den alten Fonds flossen, fließen in den neuen Fonds: davon höchstens zwei Drittel der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), ein Anteil aus der Mehrwertsteuer und aus der Mineralölsteuer (voraussichtlich bis 2030).

Aus neuen Quellen kommt rund 1 Milliarde hinzu. Hierzu tragen die Kantone bei, sowie ein Promille mehr aus der Mehrwertsteuer (2018-2030).

Der Bund will auch, dass man bei der Bundessteuer maximal 3000 Franken für Fahrkosten abziehen kann. Dies ist in einem Gesetz geregelt, worüber nicht abgestimmt wird.

Der Bund erhöht die Beiträge für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur auf 2,3 Milliarden Franken und lässt sie in den BIF einfließen.

Schliesslich sollen sich weiterhin die Passagiere via Bilettepreise an den Kosten der Infrastruktur beteiligen.

Argumente der Befürworter

Die Passagiere erhielten durch den Ausbau der Infrastruktur mehr Platz; es würden längere Züge und mehr Doppelstockwagen eingesetzt. Häufigere und bessere Verbindungen entlasteten die Züge und machten den Bahnverkehr noch attraktiver für Pendler. Die Wirtschaft profitiere durch den Ausbau des Güterverkehrs von zusätzlichen Transportmöglichkeiten auf der Schiene.

Randregionen und der Tourismus profitierten, weil man sie schneller vom Mittelland erreiche.

Gute Verkehrsinfrastruktur beziehungsweise eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsortes trüge zum Wirtschaftswachstum bei, was Studien belegten.

Der neue Fonds stelle langfristige Investitionen in die Infrastruktur sicher. Die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur seien wesentlich besser aufeinander abgestimmt als bisher. Dies entlaste die Bundesfinanzen. In Zukunft würde so der Ausbau auf die verfügbaren Mittel abgestimmt.

Argumente der Gegner

Die Vorlage sei ungerecht. Gelder aus der LSVA und aus der Mineralölsteuer sollten für die Strasseninfrastruktur, und nicht für die Bahninfrastruktur gebraucht werden.

Dies schränke auch die Möglichkeiten ein, das Strassennetz zu verbessern. Denn wenn das Geld aus dem privaten Verkehr für den Ausbau des Schienen-

Einfach erklärt

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA

Diese Abgabe wird seit 2001 erhoben. Das Ziel ist es, das Wachstum des Strassenschwerverkehrs zu begrenzen, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu fördern und die Umwelt zu entlasten. Die LSVA gilt für schwere Güterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und bemisst sich nach zurückgelegten Kilometern, dem zulässigen Gesamtgewicht und den Emissionen des Fahrzeuges. 1/3 der Nettoeinnahmen gehen an die Kantone, 2/3 gehen an den Bund; Die Kantone verwenden ihren Anteil vorab zum Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs. Der Anteil des Bundes wird hauptsächlich zur Finanzierung von Grossprojekten des öffentlichen Verkehrs verwendet.

verkehrs verwendet würde, fehlten die entsprechenden Gelder für den Ausbau auf der Strasse.

Der Stimmbürger könne nicht gleichzeitig auch entscheiden, ob man mehr Geld ausgeben wolle, um das Strassennetz auszubauen. Die Vorlage bevorteile einseitig die Nutzer des öffentlichen Verkehrs.

Es ist fraglich, wie viel das Unterfangen wert sei. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis zwischen Ausbau der Bahn und Wirtschaftswachstum sei nicht klar erwiesen.

Literaturverzeichnis:

- Bundesamt für Verkehr BAV (2011): „Faktenblatt Vernehmlassung FABI Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur“, gefunden am 10.12.13 unter <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/24722.pdf>
- Bundesamt für Verkehr (2012): „Gesicherte Finanzierung und langfristiger Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“, gefunden am 10.12.13 unter <http://www.bav.admin.ch/aktuell/00479/index.html?lang=de&msg-id=43059>
- Bundesamt für Verkehr (2013): „FABI: Volksabstimmung am 9. Februar 2014“, gefunden am 10.12.13 unter <http://www.bav.admin.ch/fabi/index.html?lang=de>
- Die Bundesversammlung (2013): „Volksinitiative ‚Für den öffentlichen Verkehr‘ und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI“, gefunden am 10.12.13 unter <http://www.parlament.ch/d/dokumentation/dossiers/oev/Seiten/oev-initiative.aspx>
- Das Magazin für Wirtschaftspolitik (2011): „Die Forschungsergebnisse aus der Sicht der Praxis: Ein Kommentar“, gefunden am 10.12.13 unter <http://www.dievolkswirtschaft.ch/editions/201110/Osterwald.html>
- News.ch (2013): „Vorlage für Ausbau der Bahninfrastruktur nimmt die erste Hürde“, gefunden am 10.12.13 unter

<http://www.news.ch/Vorlage+fuer+Ausbau+der+Bahninfrastruktur+nimmt+die+erste+Huerde/588822/detail.htm>

NZZ Online (2012): „Ein neuer Milliarden-Fonds für die Bahn“, gefunden am 10.12.13 unter

<http://www.nzz.ch/aktuell/schweiz/erhoehung-der-mehrwertsteuer-fuer-den-bahnausbau-1.17859005>

Pro Bahn Komitee (2013): „Drei Menus zur Auswahl“, gefunden am 10.12.13 unter:

<http://www.pro-bahn.ch/de/11/202/Aktuell?start=0&p=121>.

Schweizerische Volkspartei (2011): „Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“, gefunden am 10.12.13 unter

http://www.svp.ch/g3.cms/s_page/78180/s_name/vernehmlassungen/news_newsContractor_display_type/detail/news_id/2577/news_newsContractor_year/2011

Verkehrschaos Schweiz Stopp (2013): „Für eine leistungsfähige und sichere Strasseninfrastruktur“, gefunden am 10.12.2013 unter

<http://www.vcs-initiative-nein.ch/de/home/#sthash.DfVcqmqQC.dpuf>