

# FABI

## Gesamtkonzept für die Bahninfrastruktur

Am 9. Februar 2014 werden die Weichen in der Bahnlandschaft neu gestellt. An diesem Tag wird das Schweizer Stimmvolk voraussichtlich über FABI zu befinden haben. Auf dem Spiel steht ein Gesamtkonzept von mehr als 40 Mrd. Fr. Das ist viel Geld. Davon profitieren auch die Berggebiete.

**Thomas Egger, Direktor SAB, Postfach 7836, 3001 Bern**

FABI. Dieses Kürzel wird uns in der Schweiz noch lange beschäftigen. FABI steht für Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur. Erstmals hat der Bundesrat damit statt weiterhin auf Salamiaktik zu setzen ein Gesamtkonzept für den Ausbau des Schienenverkehrs vorgelegt. In dieser Gesamtschau sind Projekte von rund 40 Mrd. Fr. enthalten. Diese sollen in Abhängigkeit der verfügbaren Mittel schrittweise realisiert werden. Im ersten Ausbauschnitt (STEP) sollen bis 2025 Projekte im Umfang von 6,4 Mrd. Fr. realisiert werden. Das Parlament hat diesen ersten Ausbauschnitt gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates (3,5 Mrd. Fr.) fast verdoppelt. Damit soll in typisch eidgenössischer Manier sicher gestellt werden, dass möglichst alle Landesgegenden bereits vom ersten Ausbauschnitt profitieren.

### Neuregelung der Finanzströme

FABI ist aber weit mehr als nur ein Bauprogramm. FABI regelt die Finanzierung der Bahninfrastruktur grundlegend neu. Die Finanzierung ist über die Jahre hinweg historisch gewachsen und ist selbst für Experten nur noch schwer nachvollziehbar. Neu soll deshalb ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden. Aus diesem BIF werden in Zukunft alle Infrastrukturvorhaben finanziert (nicht aber der Betrieb). Der bisherige, zeitlich befristete FinöV-Fonds wird in den BIF überführt. Das bedeutet, dass auch die Finanzierung der Schiene über einen Anteil aus der LSWA, der Mineralölsteuer und der Mehrwertsteuer weiter geführt wird.

Zusätzlich zum bisherigen Mehrwertsteuerpromille wird ein weiteres Promille erhoben, um den ersten Ausbauschnitt finanzieren zu können. Zudem wird der sogenannte Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer auf maximal 3'000 Fr. begrenzt. Als weitere Finanzquellen schiesst der Bund Mittel aus der allgemeinen Bundeskasse in den BIF ein und auch die Kantone leisten einen Pauschalbeitrag. Zudem werden die Trassenpreise angehoben. Da die Trassenpreise auf die Bahnkunden überwältigt werden, wird somit die Nutzerfinanzierung erhöht.

### Zustimmung der SAB...

Die SAB hatte in der Vergangenheit immer wieder bemängelt, dass die Verkehrspolitik nur scheinbarweise (Salamiaktik) aufgetischt wird. Die SAB begrüsst es deshalb, dass nun mit FABI erstmals eine Langfristperspektive für den weiteren Ausbau, den Unterhalt und die Finanzierung der Schieneninfrastruktur aufgezeigt wird. Die zukünftigen Ausbausvorhaben konzentrieren sich schweremässig auf der Mittellandachse. Das ist angesichts der zunehmenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzkonzentration nicht weiter verwunderlich. Doch auch die Berggebiete profitieren direkt von FABI. So sind im ersten Ausbauschnitt u.a. der Halbstundentakt auf dem Netz der RhB und der MGB vorgesehen. Damit werden die entsprechenden Gebiete wesentlich besser erschlossen und deren Attraktivität für den Tourismus weiter gesteigert. Im ersten Ausbauschnitt enthalten sind auch Planungsarbeiten

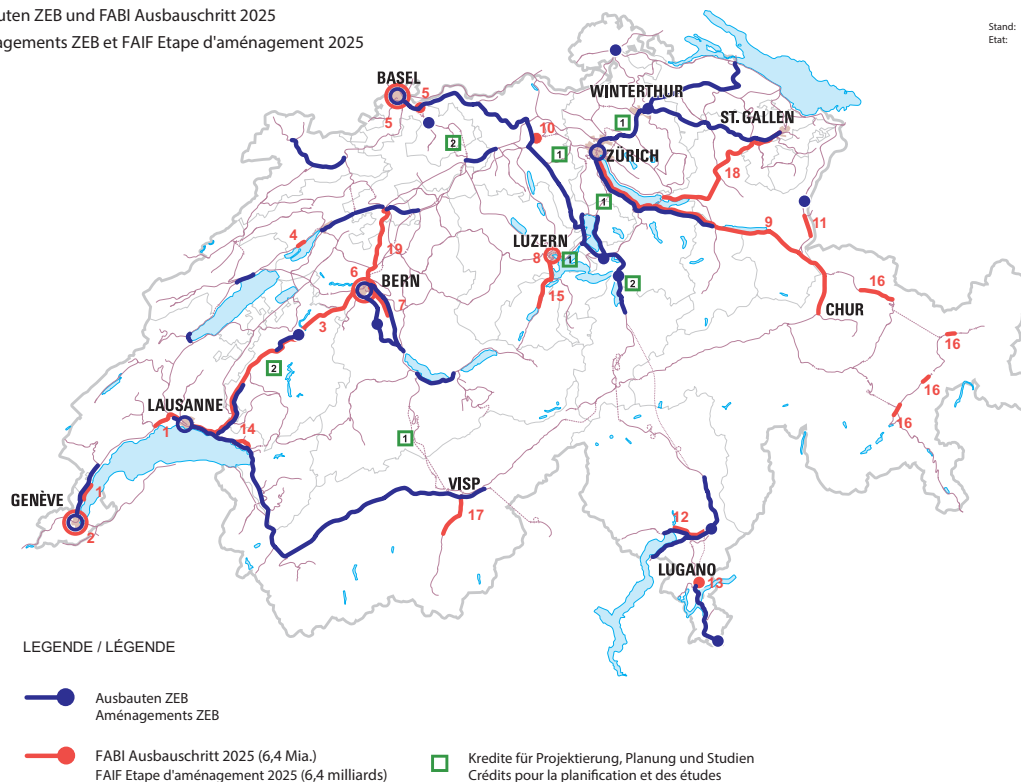
für den nächsten Ausbauschnitt, namentlich den Doppelspurausbau im Lötschbergbasistunnel sowie Studien für die Neubaustrecke Axen.

### ...mit bitterem Nachgeschmack

Gar keine Freude hat die SAB an der Kürzung des Pendlerabzugs. Damit werden die Berggebiete benachteiligt. Da sich die Arbeitsplätze weiter in den Städten konzentrieren, ist die Bergbevölkerung zunehmend gezwungen, über längere Distanzen zu pendeln. Die SAB hatte sich deshalb im Parlament zusammen mit den Automobilverbänden und Economie-suisse gegen diese «Pauschalisierung» gestemmt. Leider vergeblich. Seitens des Bundesrates wurde immer wieder das Argument gebracht, die Pauschalisierung betreffe ja nur die direkte Bundessteuer und damit nicht die Steuerabzüge bei Kantonen. Der Dammbbruch war aber vorhersehbar: bereits planen erste Kantone, den Pendlerabzug bei den kantonalen Steuern ebenfalls zu kürzen. Die SAB bedauert den Entscheid des Parlamentes. Ein allfälliges Referendum könnte aber nur gegen die gesamte Finanzierung von FABI ergriffen werden. Angesichts der überwiegenden Vorteile von FABI wird die SAB dieses Referendum nicht ergreifen. Die SAB empfiehlt somit in der Volksabstimmung die Zustimmung zu FABI. Die SAB wiederholt in diesem Zusammenhang ihre Forderung, dass für die Strasse vergleichbare Bedingungen geschaffen werden mit einem langfristigen Entwicklungsprogramm für die National- und Hauptstrassen und einer klaren

Ausbauten ZEB und FAIB Ausbauschnitt 2025  
Aménagements ZEB et FAIF Etape d'aménagement 2025

Stand: Juli 2013  
Etat: juillet 2013



Finanzierung, wobei die Anliegen der Berggebiete gebührend zu berücksichtigen sind. Strasse und Schiene dürfen in Zukunft nicht mehr gegeneinander ausgespielt werden. Weitere, zusätzliche Quersubventionierungen von der Strasse zur Schiene sind abzulehnen.

## RÉSUMÉ

### Un concept général pour les infrastructures ferroviaires

Pour la première fois, le Conseil fédéral a établi un concept général destiné au rail. Ce projet permettra de planifier le développement, le maintien, ainsi que le financement des infrastructures ferroviaires. Lors d'une première étape, ce concept, connu sous le nom de « Financement d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF), prévoit d'investir 6,4 milliards de francs jusqu'en 2025. Pour assurer le paiement des divers projets prévus, un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) a été créé. Ce dernier sera alimenté par plusieurs sources (une partie de la RPLP, de l'impôt sur les huiles minérales, de la TVA, du prix du sillon, etc.). Le SAB estime que ce projet va dans la bonne direction. Le fait que le FAIF s'ef-

force de développer une vision à long terme est particulièrement réjouissant.

Au niveau de la réalisation, les principaux investissements seront affectés à des projets situés sur le Plateau. Cependant, les régions de montagne profiteront également des aménagements prévus (voir carte ci-dessus). Le SAB s'oppose toutefois au plafonnement (fixé à 3000 francs) pour les frais de transports fiscalement déductibles. Cette décision, visant à alimenter le FIF, pénalise les habitants des zones périphériques, obligés de se déplacer pour rejoindre leur place de travail. En raison des autres avantages contenus dans le FAIF, le SAB estime qu'il faut néanmoins soutenir ce projet qui sera soumis à votation.

## RIASSUNTO

### Un concetto generale per le infrastrutture ferroviarie

Per la prima volta, il Consiglio federale ha stabilito un concetto generale destinato alla ferrovia. Questo progetto permetterà di pianificare lo sviluppo, il mantenimento ed anche il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie. Durante una prima tappa, questo concetto, conosciuto sotto il

nome di « Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria » (FAIF), prevede d'investire 6,4 miliardi di franchi entro il 2025. Per assicurare il finanziamento dei diversi progetti previsti, è stato creato un fondo per le infrastrutture ferroviarie (FIF). Quest'ultimo sarà sovvenzionato grazie a diverse fonti (una parte della TTPCP, dell'imposta sugli oli minerali, dell'IVA, del prezzo del tracciato, ecc.). Il SAB stima che questo progetto si muova nella buona direzione. È particolarmente confortante il fatto che il FAIF si sforzi di sviluppare una visione a lungo termine.

Per quanto riguarda le realizzazioni, gli investimenti principali saranno destinati a dei progetti situati sull'Altopiano. Tuttavia, anche le regioni di montagna approprieranno delle sistemazioni previste (si veda la carta qui sopra). Il SAB si oppone tuttavia alla determinazione di un massimale (fissato a 3000 franchi) per le spese di trasporto fiscalmente deducibili. Questa decisione, mira ad alimentare il FIF, penalizza gli abitanti delle zone periferiche, obbligati a spostarsi per raggiungere il proprio posto di lavoro. In virtù degli altri vantaggi contenuti nel FAIF, il SAB stima che bisogna tuttavia sostenere questo progetto che sarà sottoposto a votazione.