



Sarah Suter, MLaw
Juristische Mitarbeiterin der AIHK, Aarau

Verkehrspolitik: FABI verdient Zustimmung

In der Eidgenössischen Verkehrspolitik geht es zurzeit Schlag auf Schlag: Während die Verlierer der «Vignetten-Abstimmung» noch ihre Wunden lecken und die Gewinner den Sieg als Statement sehen, steht bereits das nächste verkehrspolitische Traktandum auf der Liste. In knapp zwei Monaten befindet das Schweizer Stimmvolk über FABI. Dass diese Vorlage nichts mit Vornamen zu tun hat und wieso sie Zustimmung verdient, lesen Sie im folgenden Beitrag.

Mobilität: die, Substantiv, feminin. Neben den üblichen Grundinformationen liefert der Duden auch noch eine Handvoll Synonyme: Beweglichkeit, Vitalität, Wendigkeit, Flexibilität. Dass hier gleich alle aufgezählten sinnverwandten Wörter positiv konnotiert sind, mag sprachwissenschaftlich zwar nachvollziehbar sein, wirkt aber trotzdem leicht befremdlich – denn Mobilität hat durchaus auch ihre problematischen Seiten. Dies gilt jedenfalls bei Betrachtung der Mobilitätsentwicklung in der Schweiz. Während gemäss Statistiken des Bundes die Bevölkerung von 2000 bis 2011 um 10 Prozent gewachsen ist und die Wirtschaftsleistung um 21 Prozent, ist die Fahrleistung auf den Nationalstrassen um 41 Prozent und die auf der Schiene geleisteten Personenkilometer sogar um 54 Prozent gestiegen. Die Folge davon ist uns allen nur zu gut bekannt: Verstopfte Strassen und überfüllte Züge. Und genau bei Letzterem kommt FABI ins Spiel.

FABI – die Hintergründe

FABI bedeutet «Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur». Die FABI-Vorlage hat – wie der Titel bereits erahnen lässt – zum Ziel, die Finanzierung der Bahninfrastruktur nachhaltig zu sichern. Die Hintergründe: Das erwähnte Mobilitätswachstum führt auch im öffentlichen Verkehr zu einer erhöhten Nachfrage. Mit der stärkeren Auslastung des Netzes steigen die Kosten für den Betrieb und den Substanzerhalt des Bahnsystems deutlich an – die verfügbaren Mittel reichen

allerdings nicht mehr aus, um den Unterhalt und die Erneuerung zu sichern.

Diese Finanzierungslücke wollten VCS und andere Träger im Herbst 2010 mit der Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» respektive mit zusätzlichen Mineralölsteuer-Mitteln, welche bisher dem Strassenverkehr zukommen, schliessen. Der Bundesrat lehnt diese Volksinitiative ab, Finanzierungsprobleme des Verkehrsträgers «Schiene» sollen nicht zulasten des Verkehrsträgers «Strasse» gelöst werden. Er stellte der Initiative einen direkten Gegenentwurf gegenüber, die FABI-Vorlage. Nachdem das Parlament in der Sommersession 2013 grünes Licht für FABI gegeben hat, zogen die Initianten ihr Begehren zurück. Nun hat das Schweizer Stimmvolk das letzte Wort: Am 9. Februar 2014 kommt die FABI-Vorlage an die Urne.

Darum geht es

FABI – Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur

FABI stellt mit der Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf eine neue Basis. Ebenfalls Teil von FABI ist ein erster Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur: Bis 2025 sollen Projekte im Umfang von 6,4 Milliarden Franken realisiert und die Kapazität auf dem Schienennetz erhöht werden.

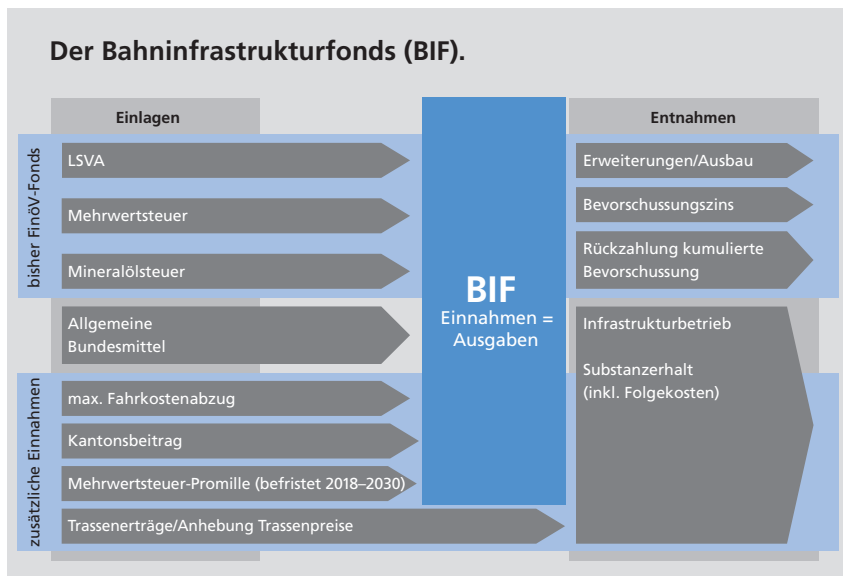
Neuer Fonds für die Bahn schafft Transparenz

Heute wird die Bahninfrastruktur aus vielen verschiedenen Töpfen finanziert – nicht nur für Laien ein Buch mit sieben Siegeln. Dieser bis dato fehlenden Transparenz will FABI Rechnung tragen, denn eines der Kernanliegen der Vorlage ist ein neues Finanzierungssystem. Mit dem unbefristeten Bahninfrastrukturfonds BIF sollen gleiche Voraussetzungen für Betrieb und Substanzerhalt auf der einen und Ausbau der Infrastruktur auf der anderen Seite geschaffen werden. Die Finanzierung wird einheitlicher und transparenter.

Der BIF soll mit den bisherigen Finanzierungsquellen des FinöV-Fonds (rund 1,6 Milliarden Franken pro Jahr) alimentiert werden. Darin enthalten sind zwei Drittel der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA, zweckgebundene Mehrwertsteuerpromille und befristet auch Mineralölsteuermittel. Ebenfalls werden dem BIF die Mittel aus der allgemeinen Bundeskasse für die Eisenbahninfrastruktur zugewiesen (rund 2,4 Milliarden Franken pro Jahr).

Zusätzliche Einnahmequellen

Um den Finanzbedarf zu decken – in einem ersten Ausbauschnitt des Bahnangebots bis 2025 sind bereits Projekte im Umfang von 6,4 Milliarden Franken geplant – werden zusätzlich zu den bestehenden Finanzierungsquellen auch einige neue Einnahmen generiert. 300 Millionen Franken pro Jahr sollen die Verkehrsunternehmen als Nutzer der Eisenbahninfrastruktur durch höhere Trassenpreise beisteuern. Faktisch wird sich diese Massnahme wohl in höheren Preisen für die Bahnkunden niederschlagen. Daneben sollen sich auch die Kantone vermehrt an der Finanzierung der Bahninfrastruktur beteiligen, sie werden künftig einen Beitrag im Umfang von 200 Millionen Franken pro Jahr beisteuern. In den Jahren 2018 bis 2030 fliesst ausserdem ein Promille der Mehrwertsteuer in den BIF und liefert pro Jahr weitere Mittel von rund 360 Millionen Franken.



Zentraler Aspekt der FABI-Vorlage ist die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF): Die Grafik zeigt die geplanten Einnahmen und Ausgaben. (Grafik: SBB)

Die umstrittenste der neuen Einnahmequellen würde pro Jahr 200 Millionen Franken einbringen – es handelt sich um die Begrenzung des sogenannten «Pendlerabzugs». Konkret soll für Unselbstständigerwerbende der Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer auf 3000 Franken pro Jahr beschränkt werden. FABI-Gegner werfen in die Waagschale, dass Pendler nun gleich doppelt bestraft würden: Zum einen sähen sie sich mit höheren Preisen konfrontiert, gleichzeitig könnten sie dagegen weniger Steuerabzüge geltend machen. Berechtigterweise stellt sich hier allerdings die Frage, ob es nicht gerade wünschenswert ist, diesen Fehlanreiz, auch lange Pendlerdistanzen in Kauf zu nehmen (sei es mit dem Auto oder mit dem öffentlichen Verkehr), ein Stück weit zu korrigieren und dafür einen Schritt in Richtung Verursachergerechtigkeit zu machen.

Das Ja zu FABI ebnet den Weg für einen Strassenfonds

Öffnet man den Blickwinkel, wird deutlich, dass die FABI-Vorlage als erste Etappe im Rahmen einer Neuordnung der Finanzierung von Strasse und Schiene verstanden werden kann. Denn analog zu FABI arbeitet der Bundesrat derzeit an einer Vorlage für die Finanzierung und Ausbau der Strasseninfrastruktur. Für die Strasse

ist ebenfalls eine neue und klarere Finanzierungsquelle geplant, der Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF). Um die Standortattraktivität der Schweiz zu erhalten und mehr Transparenz und Planungssicherheit für die Verkehrsfinanzierung gewährleisten zu können, verdienen diese Vorlagen Zustimmung.

FAZIT

FABI stellt einen ersten Schritt im Rahmen einer faireren Neuordnung der Verkehrsfinanzierung dar. Strasse und Schiene dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden – im Sinne einer standortattraktiven Schweiz ist das Zusammenspiel der beiden Verkehrsträger unerlässlich. Ein Ja zu FABI sorgt für eine transparentere Finanzierung und ebnet den Weg für einen späteren Strassenfonds.