

Die Schweiz  
braucht einen  
starken öV

JA<sup>ZU</sup>  
FABI

Am 9. Februar 2014:  
Ja zur Finanzierung und zum  
Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

[www.fabi-ja.ch](http://www.fabi-ja.ch)

Gefragt vom Verband öffentlicher Verkehrer (ÖVAV) und der  
UTRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, sowie unterstützt von  
Organisationen und Personen aus allen Regionen der Schweiz.



## Ein JA für die ganze Schweiz

### FABI bringt die ganze Schweiz voran

FABI umfasst Projekte in allen Regionen der Schweiz. Die ganze Schweiz wird mit guten öV-Verbindungen verknüpft und alle profitieren. Dieses Bekenntnis zur Schweiz ist der Grund, weshalb sich alle Kantone, Bundesrat und Parlament für FABI ausgesprochen haben.

# Ein JA für den öV

## Ein JA für die Nachhaltigkeit

### FABI schont Landschaft und Umwelt

Die Mobilität wächst. Der öV bündelt die Mobilität und beansprucht deshalb weniger Raum. Der öffentliche Verkehr verbraucht weniger Energie und stösst weniger CO<sub>2</sub> aus als der Individualverkehr. Ein Ja zu FABI ist ein Ja zur Nachhaltigkeit.

## Ein JA für gezielte Investitionen in die Zukunft

### FABI steht für durchdachten Ausbau und gesicherten Unterhalt

Die vom Parlament beschlossenen Ausbauprojekte beheben schweizweit die wichtigsten Engpässe auf dem Schienennetz. FABI gewährt gleichzeitig mehr Unterhalt und Sicherheit im Schienennetz.

## Ein JA für die Wirtschaft

### FABI schafft Arbeitsplätze und Wirtschaftswachstum

Der öV ist der Motor der Wirtschaft. Er bringt täglich Millionen Menschen zur Arbeit. Dieser Standortvorteil kann nur mit gezielten Investitionen erhalten werden. Der öffentliche Verkehr ist zudem selbst ein Teil der Wirtschaft: Er schafft über 100 000 Arbeitsplätze in der Schweiz. Mit einem Ja zu FABI sorgen wir dafür, dass wir diesen Trumpf nicht aufs Spiel setzen.

## Ein JA für eine faire Finanzierung

### FABI garantiert eine sichere und faire Finanzierung

FABI sichert die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs langfristig. Die Finanzierung ist fair: Alle, die vom öV profitieren, zahlen einen Beitrag. Darum sprechen sich alle Kantone, der Bundesrat und das Parlament für FABI aus.

## Ein JA für mehr Platz und mehr Angebote im öV

### FABI behebt Engpässe und Lücken im Schienennetz

Immer mehr Menschen benutzen in der Freizeit oder für ihren Arbeitsweg den öffentlichen Verkehr. Dies führt zu Engpässen, die einen gezielten Ausbau nötig machen. FABI sorgt für mehr Platz und Verbindungen im Zugverkehr und für gesicherte Kapazitäten im Güterverkehr.

## Ein JA für ein Miteinander von Schiene und Strasse

### FABI sorgt dafür, dass die Schweiz mobil bleibt

In der Schweiz pendeln 3,7 Millionen Menschen zur Arbeit, viele davon mit dem öffentlichen Verkehr. Das bedingt ein leistungsfähiges Verkehrsnetz auf Schiene und Strasse. FABI ist ein wichtiger Schritt dazu.



# JA zu FABI

## Darum geht es

Der öffentliche Verkehr der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte: Den Reisenden steht in der Schweiz ein umfassendes Mobilitätsangebot zur Verfügung, das sie sicher und zuverlässig an ihre Ziele bringt. Der Wirtschaft sichert der öffentliche Verkehr wichtige Standortvorteile. Die grosse Nachfrage stellt den öffentlichen Verkehr aber auch vor grosse Herausforderungen. Weil immer mehr Menschen und Güter mit dem öV unterwegs sind, wird es eng auf den Schienen, in den Bahnhöfen und Zügen. Die Kapazitäten reichen nicht mehr aus, die stetig wachsende Nachfrage zu bewältigen.

FABI gleist deshalb die Zukunft des öV auf. Auf Basis einer soliden und fairen Finanzierung nimmt sich die Vorlage des Schienennetzes umfassend an. FABI wird nicht nur mehr Platz und Angebotsverbesserungen in allen Regionen der Schweiz ermöglichen, FABI gewährleistet auch die Finanzierung von Unterhalt und Sicherheit des Schienennetzes.

# Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)



Quelle: Bundesamt für Verkehr (BVG)

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1 Lausanne-Genf: Kapazitätsausbau</li> <li>2 Knoten Genf: Kapazitätsausbau</li> <li>3 Lausanne-Bern: Beschleunigungsmassnahmen</li> <li>4 Ligerz-Twann: Kapazitätsausbau</li> <li>5 Basel Ost (1. Etappe), Ergolzthal: Kapazitätsausbau; Pratteln: Entflechtung</li> <li>6 Knoten Bern: Kapazitätsausbau</li> <li>7 Gümliigen-Münsingen: Kapazitätsausbau</li> <li>8 Bern-Luzern: Leistungssteigerung</li> <li>9 Zürich-Chur: Kapazitätsausbau</li> <li>10 Rapperswil-Magenwil: Leistungssteigerung</li> <li>11 St. Gallen-Chur: Kapazitätsausbau</li> <li>12 Bellinzona Tenero: Kapazitätsausbau</li> <li>13 Lugano: Kapazitätsausbau</li> <li>14 Vevey-Blonay: Leistungssteigerungen</li> <li>15 Luzern-Stans/Giswil: Leistungssteigerungen</li> <li>16 Landquart/Chur-Davos-St. Moritz: Leistungssteigerungen</li> <li>17 Zermatt-Täsch/Fiesch: Leistungssteigerungen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>18 St. Gallen-Rapperswil/Wil-Nesslau: Leistungssteigerungen</li> <li>19 Worblauen-Solothurn: Leistungssteigerungen</li> <li>1 Projektierung Kapazitätsausbau Aarau-Zürich</li> <li>1 Projektierung Kapazitätsausbau Zürich-Winterthur (Brüttener Tunnel, Stadelhofen)</li> <li>1 Projektierung Kapazitätsausbau Thalwil-Zug (Zimmerberg)</li> <li>1 Projektierung Kapazitätsausbau Zug-Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof)</li> <li>1 Projektierung Bahntechnikausrüstung Ferden-Mitholz im Lötschberg-Basistunnel</li> <li>2 Studien für Basel-Mittelland (3. Juradurchstich)</li> <li>2 Studien für die Neubaustrecke Axen</li> <li>2 Studien für Lausanne-Bern</li> </ul> |
|--|---|

- Kredite für Projektierung, Planung und Studien
- Ausbauten ZEB
- FABI-Ausbauschrift 2025 (6,4 Mia.)

## Was bringt der Angebotsausbau?

Nebst der Finanzierung des Unterhalts werden bis zum Jahr 2025 rund 6,4 Milliarden Franken in den Ausbau des Bahnnetzes investiert. Im ersten Ausbauschrift werden die grössten Schienenengpässe beseitigt. FABI schafft damit den Reisenden mehr Verbindungen, mehr Sitzplätze und auf bestimmten Strecken auch Reisezeitverkürzungen. Dem Güterverkehr sichert FABI die nötigen Kapazitäten. Gleichzeitig wird bereits heute mit der Planung zukünftiger Ausbauschrift begonnen.

## Wie wird FABI finanziert?

Heute wird die Bahninfrastruktur aus vielen verschiedenen Töpfen finanziert. Mit FABI sollen künftig alle Aufwendungen für das Schienennetz aus einem einzigen Fonds bezahlt werden. Das gilt sowohl für den Betrieb und Unterhalt wie auch für den Ausbau des Schienennetzes. Die Vorteile des neuen Fonds liegen auf der Hand: Die Finanzierung der Bahninfrastruktur wird nachhaltig für die Zukunft gesichert, ist fair verteilt und erhöht die Planungssicherheit für alle. Deshalb haben sich alle Kantone, Bundesrat und Parlament für FABI ausgesprochen.



Ja zur Finanzierung und zum Ausbau  
der Bahninfrastruktur (FABI)

# Die Mobilität wächst...



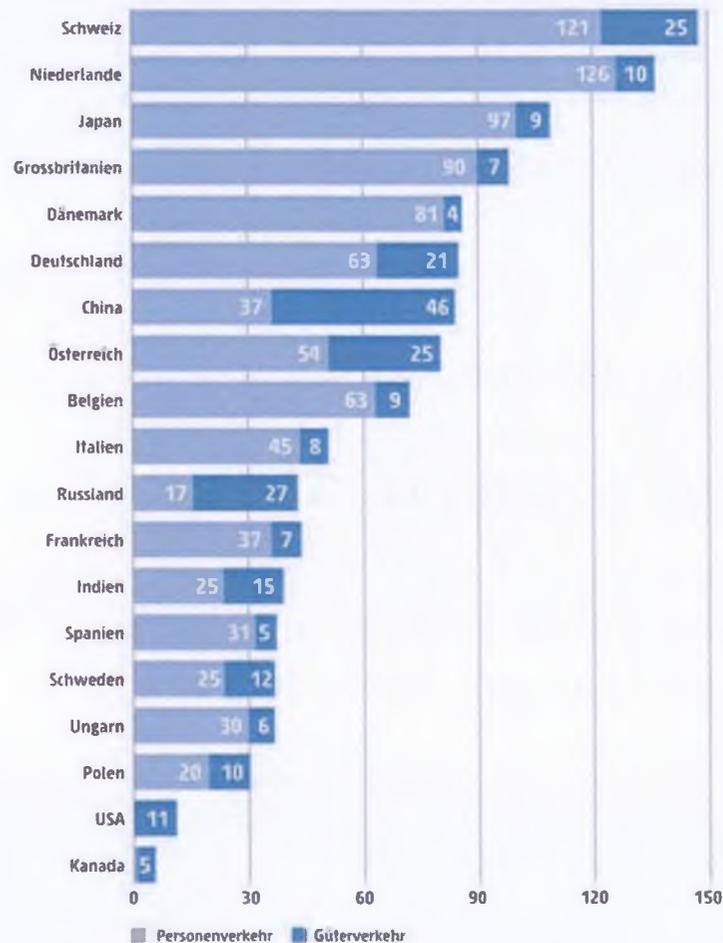
- Wachstum der Mobilität 2000 - 2030, in %



Quelle: ARE/Illustration: LITRA

# ...und das Bahnnetz ist ausgelastet

Anzahl Züge pro Kilometer und Tag auf den Bahnnetzen 2010



Quelle: UIC/Illustration: VöV

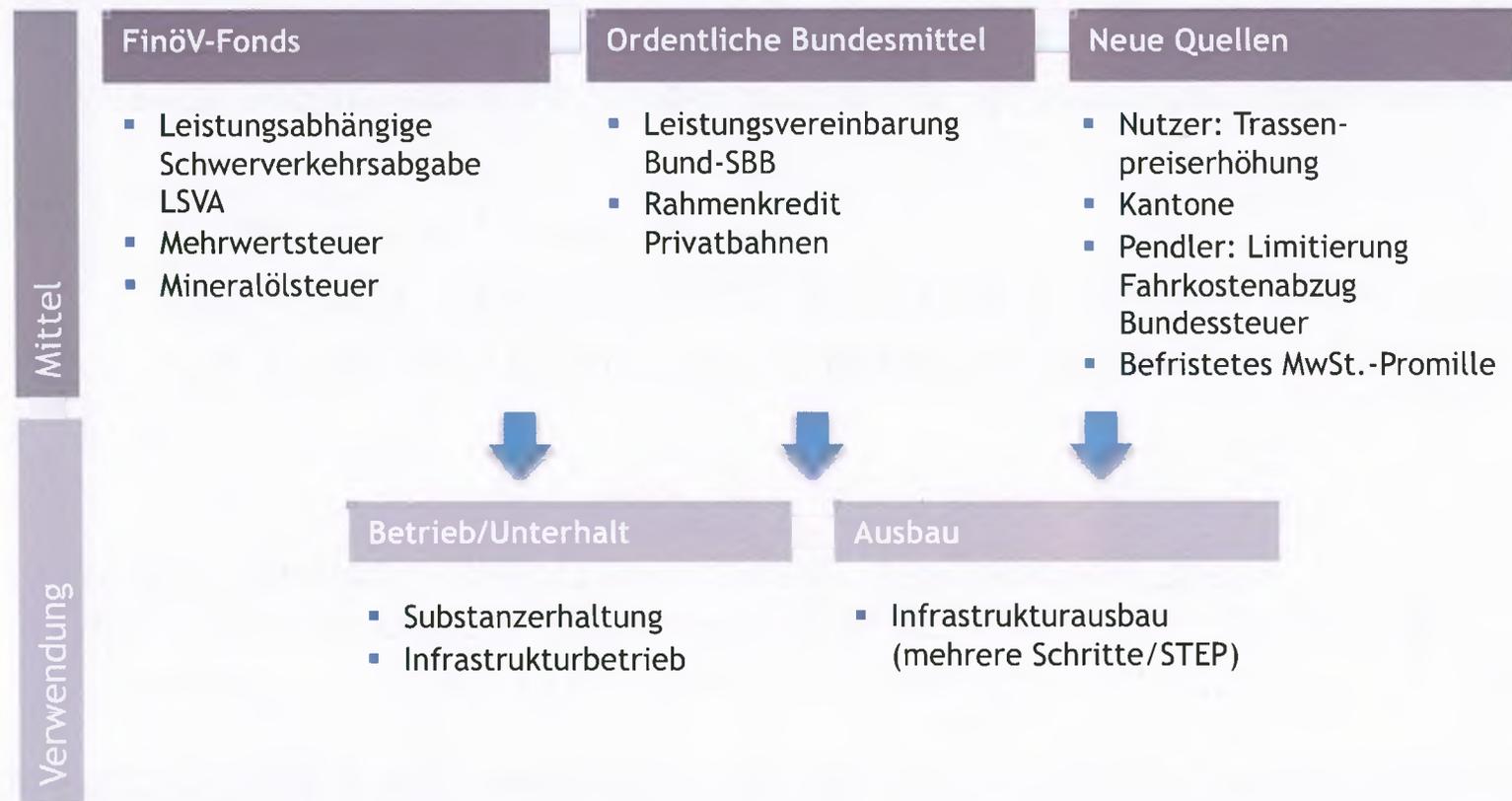
- Personen- und Güterzüge zusammen genommen, weist die Schweiz auf dem SBB-Netz weltweit die höchste Zugsdichte auf: 146 Züge täglich pro Netzkilometer.
- Eine Trendwende ist nicht absehbar: Wirtschaftswachstum und Bevölkerungszuwachs führen zu einer immer höheren Nachfrage.

## Deshalb müssen wir heute handeln!



- Die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) sichert die Zukunft des öffentlichen Verkehrs.
- FABI ermöglicht Angebotsverbesserungen in allen Regionen der Schweiz, sichert die Finanzierung der Bahninfrastruktur nachhaltig und erlaubt eine weitsichtige Planung der zukünftigen Bahnprojekte.
- FABI umfasst:
  - den Bahninfrastrukturfonds BIF
  - das Strategische Entwicklungsprogramm STEP
  - den ersten Ausbauschnitt STEP 2025

# Bahninfrastrukturfonds BIF



Der BIF ist fair und ausgeglichen finanziert, erhöht die Planungssicherheit und sichert die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig.

- FABI sieht einen schrittweisen Ausbau der Bahninfrastruktur vor, geplant über das Strategische Entwicklungsprogramm STEP. STEP umfasst Massnahmen für rund 42 Mrd. Franken bis ins Jahr 2050.
- STEP...
  - erleichtert es, flexibler auf neue Entwicklungen zu reagieren
  - stellt sicher, dass Ausbauvorhaben stets an aktuelle Entwicklungen und Bedürfnisse angepasst werden
- Das Parlament entscheidet auf Antrag des Bundesrates im Vier- bis Achtjahresrhythmus über die Priorität und die Aufnahme von Projekten in die einzelnen Ausbauschritte.

# Erster Ausbauschnitt STEP 2025



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



LEGENDE / LÉGENDE

- Ausbauten ZEB  
Aménagements ZEB
- FABI Ausbauschnitt 2025 (6,4 Mia.)  
FAIF Etape d'aménagement 2025 (6,4 milliards)

□ Kredite für Projektierung, Planung und Studien  
Crédits pour la planification et des études

Quelle: Bundesamt für Verkehr

- Umfang: 6,4 Mrd. Franken
- STEP 2025...
  - beseitigt die grössten Schienenengpässe
  - schafft mehr Verbindungen und Sitzplätze
  - sorgt für Reisezeitverkürzungen auf vielen Strecken
  - sichert dem Güterverkehr die nötigen Kapazitäten
  - erlaubt die Planung zukünftiger Ausbauschnitte

## Deshalb sagen wir JA zu FABI



- + FABI bringt die ganze Schweiz voran
- + FABI steht für durchdachten Ausbau und gesicherten Unterhalt
- + FABI schafft Arbeitsplätze und Wirtschaftswachstum
- + FABI behebt Engpässe und Lücken im Schienennetz
- + FABI schont Landschaft und Umwelt
- + FABI garantiert eine sichere und faire Finanzierung
- + FABI sorgt dafür, dass die Schweiz mobil bleibt

Ein JA für die ganze Schweiz





## **FABI bringt die ganze Schweiz voran**

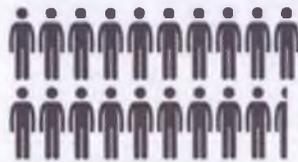
FABI umfasst Projekte in allen Regionen der Schweiz. Die ganze Schweiz wird mit guten öV-Verbindungen verknüpft und alle profitieren. Dieses Bekenntnis zur Schweiz ist der Grund, weshalb sich alle Kantone, der Bundesrat und das Parlament für FABI ausgesprochen haben.

# Ein JA für gezielte Investitionen in die Zukunft



## **FABI steht für durchdachten Ausbau und gesicherten Unterhalt**

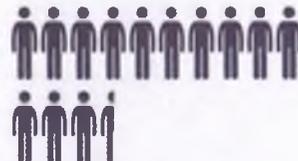
Die vom Parlament beschlossenen Ausbauprojekte beheben schweizweit die wichtigsten Engpässe auf dem Schienennetz. FABI bringt gleichzeitig mehr Unterhalt und Sicherheit im Schienennetz.



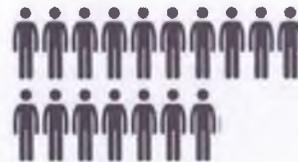
Bahnen (inkl. SBB)



Öffentlicher Strassenverkehr  
(inkl. PostAuto)



öV-Werkplatz  
(Industrie, Bau, Privat)

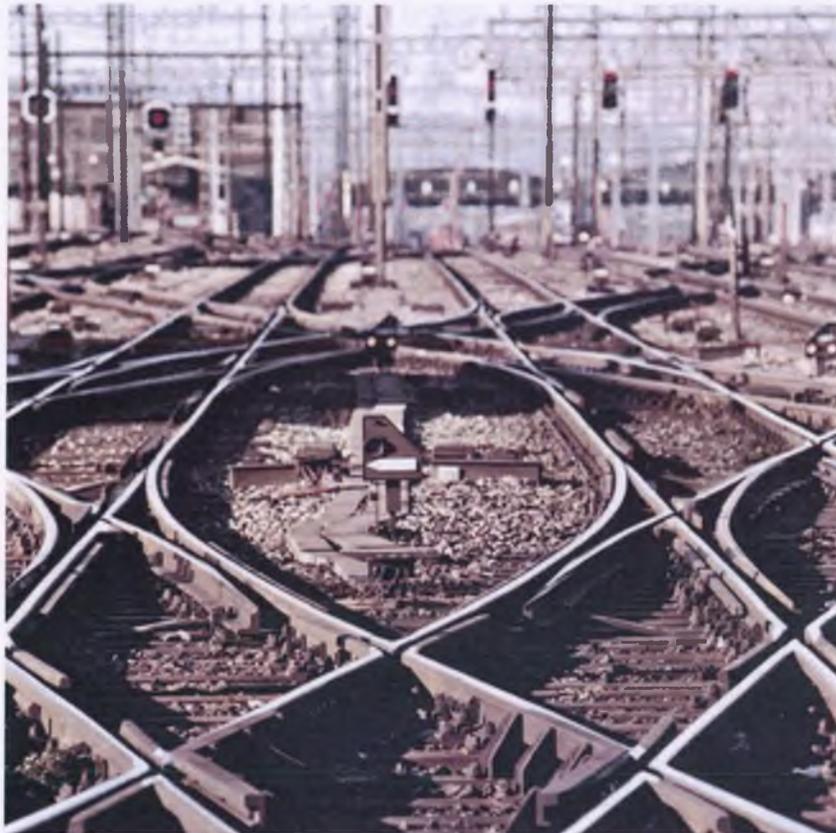


Luftfahrt

## FABI schafft Arbeitsplätze und Wirtschaftswachstum

- Der öV ist der Motor der Wirtschaft. Er bringt täglich Millionen Menschen zur Arbeit. Dieser Standortvorteil kann nur mit gezielten Investitionen erhalten werden.
- Der öffentliche Verkehr ist selbst ein Teil der Wirtschaft: Er schafft über 100'000 Arbeitsplätze in der Schweiz.

Ein JA für mehr Platz und Angebote im öV



### **FABI behebt Engpässe und Lücken im Schienennetz**

Immer mehr Menschen benutzen den öffentlichen Verkehr. Dies führt zu Engpässen, die einen gezielten Ausbau nötig machen. FABI sorgt für mehr Platz und Verbindungen im Zugverkehr und für gesicherte Kapazitäten im Güterverkehr.

# Ein JA für die Nachhaltigkeit



## Verkehrsflächen

Total 89 329 Hektar



Quelle: BFS Arealstatistik 1992/97/Illustration LITRA

## FABI schont Landschaft und Umwelt

- Die Mobilität wächst. Der öV bündelt die Mobilität und beansprucht deshalb weniger Raum.
- Der öffentliche Verkehr verbraucht weniger Energie und stösst weniger CO<sub>2</sub> aus als der Individualverkehr.
- Ein Ja zu FABI ist ein Ja zur Nachhaltigkeit.

# Ein JA für eine faire Finanzierung



## **FABI garantiert eine sichere und faire Finanzierung**

FABI sichert die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs langfristig. Die Finanzierung ist fair: Alle, die vom öV profitieren, zahlen einen Beitrag. Darum sprechen sich alle Kantone, der Bundesrat und das Parlament für FABI aus.

# Ein JA für ein Miteinander von Schiene und Strasse



## FABI sorgt dafür, dass die Schweiz mobil bleibt

- In der Schweiz pendeln 3,7 Millionen Menschen zur Arbeit, viele davon mit dem öffentlichen Verkehr.
- Das bedingt ein leistungsfähiges Verkehrsnetz und ein Miteinander von Schiene und Strasse. FABI ist ein wichtiger Schritt dazu.

Deshalb: Am 9. Februar 2014 JA zu FABI!



## Die Schweiz braucht einen starken öV

Am 9. Februar 2014: Ja zur Finanzierung  
und zum Ausbau der Bahninfrastruktur

[www.fabi-ja.ch](http://www.fabi-ja.ch)



# Die Ausbauten in der Nordwestschweiz



- Der erste Ausbauschnitt der FABI-Vorlage enthält bis 2025 zwei Infrastrukturmassnahmen für die Nordwestschweiz im Umfang von 1 Mrd. Franken sowie Planungsmittel für den nächsten Ausbauschnitt auf der Strecke Aarau-Zürich-Winterthur.
- FABI ermöglicht in der Nordwestschweiz den Halbstundentakt zwischen Zürich und Aarau.
- Der Fokus der Massnahmen in der Nordwestschweiz fällt auf den Ausbau und die Erweiterung des wichtigen Bahnverkehrsknotenpunktes bei Basel.



# Die Ausbauten in der Ostschweiz

- Der erste Ausbauschnitt der FABI-Vorlage enthält bis 2025 vier Infrastrukturmassnahmen für die Ostschweiz. Die Investitionen betragen insgesamt rund 500 Mio. Franken.
- Die Massnahmen im ersten Ausbauschnitt ermöglichen vielerorts den Halbstundentakt. Auf zwei Strecken kann die Anzahl Sitzplätze wesentlich erhöht werden.
- Der Fokus in der Ostschweiz liegt auf Gleisbauten in Form von Überhol- oder Doppelspuren.



# Die Ausbauten in der Westschweiz



- Der erste Ausbauschnitt der FABI-Vorlage enthält bis 2025 zehn Infrastrukturmassnahmen für die Westschweiz. Insgesamt sind Investitionen von rund 3,2 Mia. Franken geplant.
- FABI bringt der Westschweiz zusätzliche Kapazitäten und ermöglicht auf zahlreichen Strecken einen Halb- oder Viertelstundentakt. Zudem werden auf ausgewählten Strecken Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Der Fokus der Massnahmen in der Westschweiz fällt auf den Ausbau und die Erweiterung der wichtigen Bahnverkehrsknotenpunkte bei Bern und Genf.



# Die Ausbauten in der Zentralschweiz



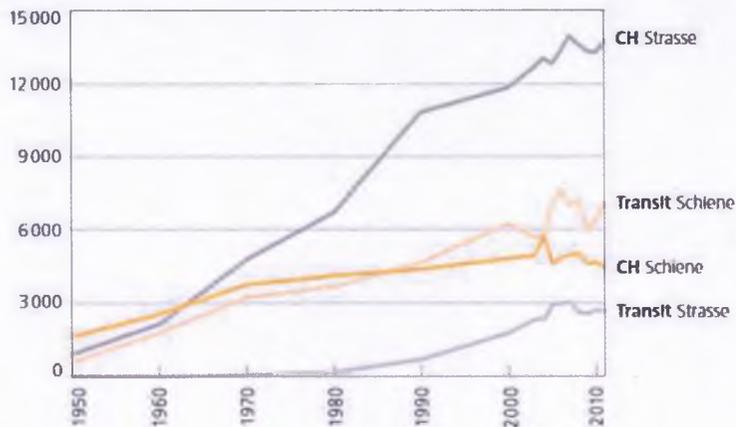
- Der erste Ausbauschnitt enthält bis 2025 vier Massnahmen in der Gesamthöhe von 360 Mio. Franken sowie Planungsmittel für den nächsten Ausbauschnitt auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern.
- Die Investitionen im ersten Ausbauschnitt ermöglichen auf diversen Strecken den Halbstundentakt sowie auf zwei Strecken den Viertelstundentakt.
- Der Fokus der Massnahmen in der Zentralschweiz liegt auf Gleis- und Perronsausbauten.



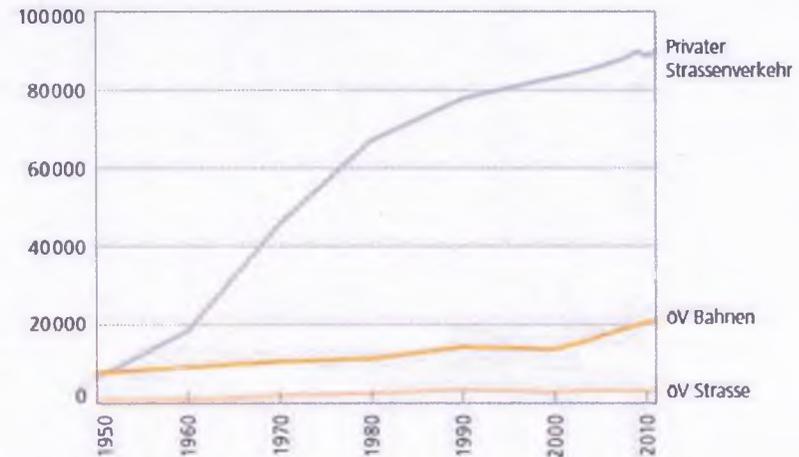
# Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Detail



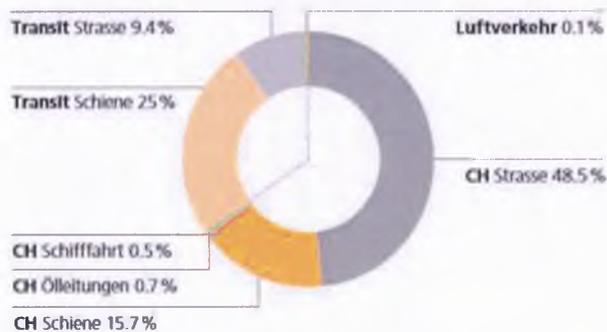
**Anzahl Tonnenkilometer pro Verkehrsträger 1950–2011**  
in Mio. Tonnenkilometer



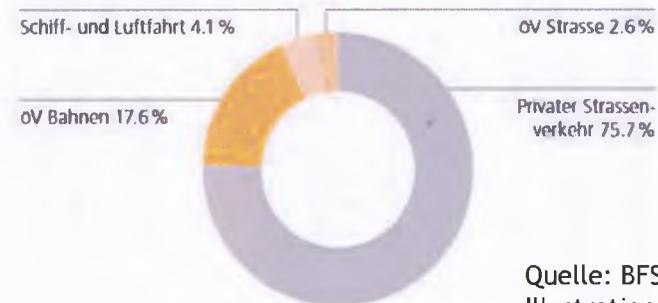
**Personenkilometer pro Verkehrsträger 1950–2011**  
in Mio. Pkm



**Anzahl Tonnenkilometer pro Verkehrsträger 2011**  
in % des Gesamtverkehrs



**Personenkilometer pro Verkehrsträger 2011**  
in % des Gesamtverkehrs



Quelle: BFS, GVK, OZD, ARE/  
Illustration: LITRA



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

## Argumentarium zu „Ein guter Zug der Schweiz“ Eidg. Volksabstimmung vom 9. Februar Ja zum Unterhalt und Ausbau des öffentlichen Verkehrs (FABI)

### Ein guter Zug der Schweiz: konkret

Die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) ist als Gegenvorschlag zur öV-Initiative entstanden, welche zurückgezogen wurde.

Der aktuelle, befristete Bahnfonds FinöV finanziert die bereits beschlossenen Ausbauten (v.a. NEAT und Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur ZEB). Bei einer Ablehnung von FABI würden mittelfristig die finanziellen Mittel zum Ausbau der Bahninfrastruktur massiv reduziert.

Die neue Bahn-Finanzierung beinhaltet einerseits den neuen Bahnfonds BIF (ab 2018) und andererseits eine Liste mit Ausbauprojekten. Zudem wurde auch die Forderung der öV-Initiative übernommen, den öffentlichen Verkehr (nicht nur den Bahnverkehr, mit dem sich der Rest der Vorlage ausschliesslich beschäftigt) als allgemeine staatliche Aufgabe in der Verfassung zu verankern. Neu wird explizit festgehalten, dass Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr in allen Landesgegenden zu sorgen haben.

Am 9. Februar kommt nur die Verfassungsänderung zur Abstimmung. Gegen die gesetzlich verankerte Projektliste (Strategisches Entwicklungsprogramm STEP) und/oder gegen alle Gesetzesänderungen zur Umsetzung der Verfassungsbestimmung könnte nach Annahme der Verfassungsänderung das Referendum ergriffen werden. Politisch ist dies jedoch praktisch ausgeschlossen.

Der Bahninfrastrukturfonds BIF enthält gegenüber dem bestehenden FinöV-Fonds folgende Verbesserungen:

- Im Gegensatz zum FinöV ist der BIF nicht zeitlich befristet.
- Der FinöV-Fonds musste sich bei der Eidgenossenschaft verschulden um ausreichend finanzielle Mittel für die Realisierung der beschlossenen Projekte der NEAT zu finanzieren. Weil die Rückzahlung der Schulden inkl. Schuldzinsen den finanziellen Spielraum des Nachfolgefonds BIF wesentlich einengen, wurde eine bis 2030 befristete Umwidmung eines Mehrwertsteuerpromilles, das momentan der IV zu Gute kommt, notwendig um alle vom Parlament beschlossenen FABI-Projekte realisieren zu können. Im Gegensatz zum FinöV-Fonds ist der BIF so konzipiert, dass er sich bei der Eidgenossenschaft nicht mehr verschulden kann und über genügend Einnahmen verfügt um die vom Parlament beschlossenen Projekte zu finanzieren.



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

- Mit dem neuen Bahnfonds BIF werden Ausbau, Betrieb und Unterhalt des Eisenbahnnetzes aus einer Kasse gewährleistet. Bisher wurden Ausbauten aus dem FinöV-Fonds bezahlt, während als Beitrag an Betrieb und Unterhalt die Leistungsvereinbarung mit der SBB (sowie eine getrennte Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und allen Privatbahnen zusammen) im Rahmen von Globalbudgets alle 4 Jahre vom Parlament beschlossen wurde. Mit der neuen sogenannten monistischen Eisenbahnfinanzierung kann sichergestellt werden, dass Ausbau-, Betriebs- und Unterhaltskosten aufeinander abgestimmt werden. Das ist entscheidend. Das Netz soll gut unterhalten werden. Einerseits führt der BIF die bisherigen Finanzquellen des FinöV-Fonds fort, andererseits wurden in einer langen politischen Ausmarchung zusätzliche Einnahmen bestimmt. Zwei Drittel der LSVA-Einnahmen (ca. 1 Mia./Jahr), welche im Kontext des NEAT-Baus als wichtigste Finanzquelle des FinöV-Fonds beschlossen worden sind, werden unbefristet als Einnahmen des BIF weitergeführt. Auch das bisherige Mehrwertsteuerpromilles zu Gunsten des Bahnausbaus bleibt als Einnahmequelle erhalten (ca. 300 Mio. Fr./Jahr). Die 9 Prozent der Mineralölsteuer, welche als „NEAT-Viertel“ (max. 310 Mio./Jahr) dem FinöV-Fonds zur Verfügung stehen, dürfen im neuen Fonds hingegen nur noch zur Rückzahlung der FinöV-Schulden an den Bund verwendet werden. Danach steht dieses Geld der Strasseninfrastruktur zur Verfügung.
- Als Zusatzeinnahmen gegenüber dem FinöV-Fonds kommen hinzu:
  - befristet bis 2030 ein zweites Mehrwertsteuerpromille. Noch bis 2017 kommen 4 Mehrwertsteuerpromille befristet der IV zu Gute. Gemäss heutigem Stand wird die Mehrwertsteuer trotz der Umwidmung von einem der vier Promille für den Bahnfonds Anfang 2018 um 0.3 Prozent auf 7.7 Prozent sinken.
  - die zweckgebundenen Mehreinnahmen durch die Limitierung des bisher im Prinzip unbegrenzten Steuerabzugs für Arbeitspendler auf Fr. 3000.- pro Jahr (ca. 200 Mio. Fr./Jahr). Ob auch die kantonalen Pendlerabzüge, welche ca. 2/3 der heute abzugsfähigen Summe darstellen, limitiert werden, bleibt in der Kompetenz der Kantone.
  - Ein jährlicher Beitrag der Kantone an die Bahninfrastruktur von 200 Mio. Fr. pro Jahr
  - Der jährliche Beitrag aus der allgemeinen Bundeskasse als Ersatz für die bisherigen Leistungsvereinbarungen mit der SBB und den Privatbahnen wird um 100 Mio. von 2.2 auf 2.3 Mia. erhöht.

Teil des Finanzierungskonzeptes FABI (jedoch rechtlich nicht Teil der Abstimmungsvorlage weil in der Kompetenz des Bundesrates) ist die Erhöhung der Trassenpreise um insgesamt 300 Mio. Franken pro Jahr, wovon zwei Drittel dieser Erhöhung bereits auf Anfang 2013 umgesetzt worden ist, während der letzte Teil 2017 folgen wird. Dadurch müssen auch die Bahnnutzer über die Billettepreise einen Teil an die Finanzierung des Bahnausbaus leisten. In diesem Zusammenhang wurde das Prinzip der Nutzerfinanzierung des öffentlichen Verkehrs in der Verfassung verankert. Dieser Grundsatz besagt, dass sich die öV-Kunden „zu einem angemessenen Teil“ an den Kosten des öV beteiligen müssen, wobei bei dieser Kosten-Nutzen-Betrachtung externe Kosten und Nutzen ausgeklammert werden.

Im Gegensatz zum FinöV-Fonds können mit dem BIF nicht nur Eisenbahngrossprojekte sondern allgemein Projekte der Eisenbahninfrastruktur finanziert werden.



Ein guter Zug der Schweiz



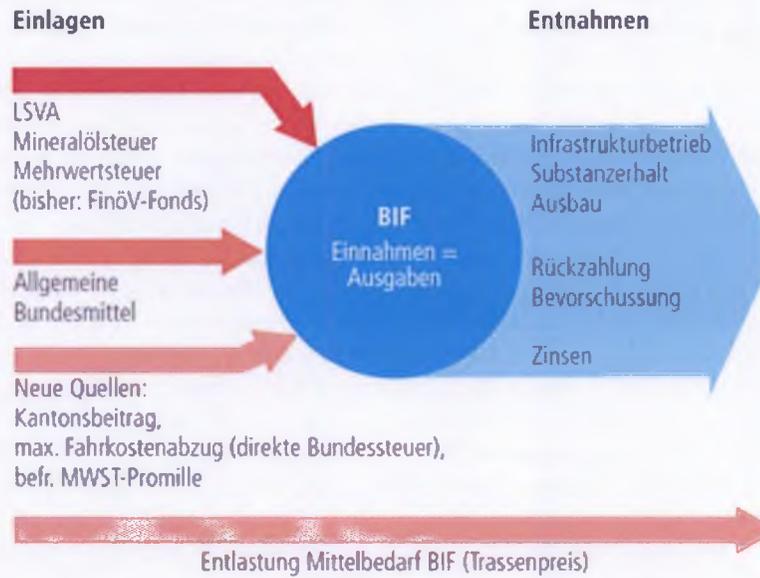
La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

### Bahninfrastrukturfonds (BIF)<sup>1</sup>



<sup>1</sup> BAV: Finanzierung Bundesamt für Verkehr



Ein guter Zug der Schweiz



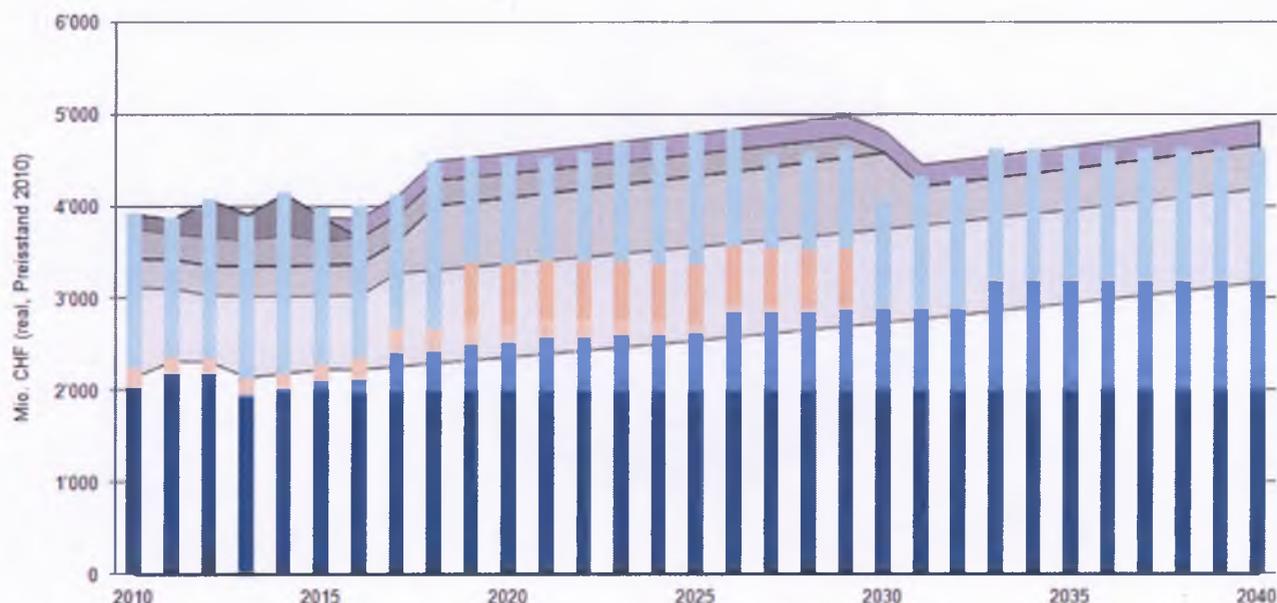
La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

### Simulation Bahninfrastrukturfonds<sup>2</sup>



□ Allgemeine Bundesmittel	□ LSVA (2/3 LSVA-Erlöse)
□ MWSt (1% MWSt + 1% ab 2018-2030)	□ MinöSt (25% der NEAT-Kosten, ab 2016 9% des Reinertrags, bis Ende RZ BV)
■ Bevorschussung des FinöV-Fonds	■ Beitrag Kantone (0 Mio. CHF, da Entlastung des BIF)
□ Direkte Bundessteuer (200 Mio. CHF zu Preisstand 2014)	■ Betrieb und Substanzerhalt bestehendes Netz
■ Folgekosten aus Erweiterungsinvestitionen (inkl. Bahnprojekte aus dem IF)	■ Bevorschussungszinsen
■ Rückzahlung der Bevorschussung	■ Entnahmen Erweiterungsinvestitionen

### Miteinander von Schiene und Strasse

Die Mehrheit der Autofahrer bezahlen mit der Annahme von FABI nicht mehr an die Bahnfinanzierung als bis anhin. Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer, welche neu statt in den FinöV-Fonds in den Bahninfrastrukturfonds fließen sollen, sind nach wie vor befristet bis zur Rückzahlung der FinöV-Schulden. Durch die Annahme von FABI ändert sich daran nichts. Einzig die Begrenzung des Pendlerabzugs führt in geringem Masse zu einer Mehrbelastung einiger Autofahrer. Nur wer täglich mit dem Auto mehr als 20 bis 35 Kilometer pro Tag zur Arbeit fährt, muss kann sich nicht mehr alle Kosten von den Steuern abziehen. Da die Abzüge nach kantonalen Tarifen berechnet werden, kann hier keine eindeutige Kilometerzahl genannt werden. Die Begrenzung des Pendlerabzugs betrifft jedoch nur 22% der Steuerzahler. Von diesen 22% sind allerdings nicht alle Autopendler. Auch Bahnpendler mit GA können sich nicht mehr sämtliche Fahrkosten von den Steuern abziehen.

<sup>2</sup> Bundesamt für Verkehr: Simulation BIF 6.4-Mrd-Variante



Ein guter Zug der Schweiz



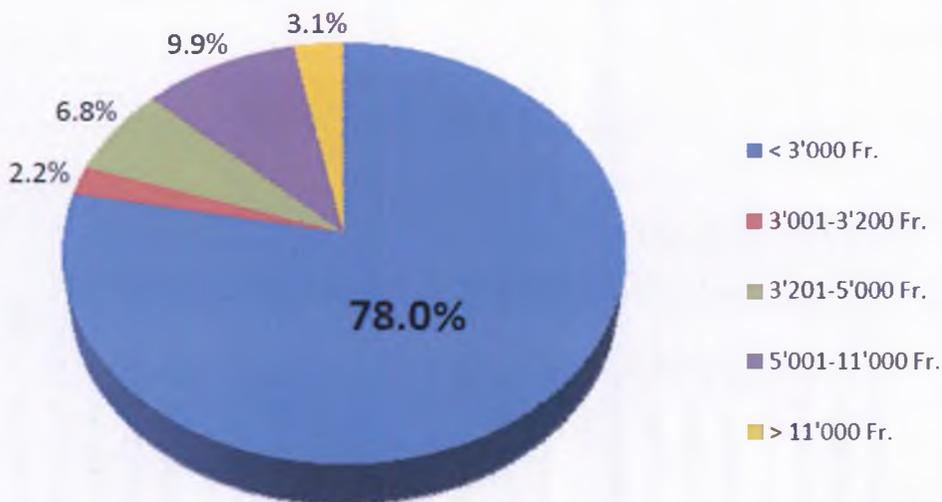
La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

## Höhe der heutigen Fahrkostenabzüge



### Die Bahn ist wichtig für die Schweizer Wirtschaft

Ein guter und funktionierender öffentlicher Verkehr ist für die Schweizer Wirtschaft von grosser Bedeutung. 40.7% der Tonnenkilometer im Güterverkehr der Schweiz werden auf der Schiene transportiert<sup>3</sup> und 16% der Pendlerinnen und Pendler fahren mit dem Zug zur Arbeit. Der gesamte öffentliche Verkehr bringt 29% der Menschen zur Arbeit<sup>4</sup>. Ohne diese Leistungen wären die Strassen permanent überlastet und es entstünde noch mehr und v.a. längere Staus. Im Jahr 2008 gingen 25.6 Millionen Fahrzeugstunden (Stunden pro Fahrzeug) in Staus verloren. Bis 2010 hat sich diese Zahl auf 34.5 Millionen Fahrzeugstunden erhöht. Umgerechnet entspricht dies für das Jahr 2010 rund 1.2 Milliarden Schweizer Franken an Staukosten, die durch zu spät gelieferte Waren oder unpünktliche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer entstanden sind<sup>5</sup>.

Zudem ist die Beschäftigungswirkung des Schienenverkehrs höher als jene des Güterverkehrs auf der Strasse oder des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Wird ein bestimmtes Mobilitäts- oder Transportbedürfnis mit der Bahn befriedigt, so entstehen dadurch mehr Arbeitsplätze als wenn dasselbe Verkehrsaufkommen vom Strassengüterverkehr oder vom MIV abgedeckt wird<sup>6</sup>.

Vom öV und den davon abhängigen Industrien (u.a. Bau, Rollmaterialhersteller) hängen in der Schweiz 100'000 Arbeitsplätze ab. Die Gesamtwertschöpfung des öV und der davon abhängigen Industrie beträgt 10.4 Mia CHF<sup>7</sup>. Somit trägt der öV direkt und indirekt 1.8% zum Bruttoinlandprodukt der Schweiz bei (zum

<sup>3</sup> Litra Verkehrszahlen 2013: 19.

<sup>4</sup> BFS: Mobilität und Verkehr 2013, S. 55.

<sup>5</sup> ARE: Neuberechnung der Stauzeitkosten 2012, Seite 46

<sup>6</sup> ARE: Die Nutzen des Verkehrs, Seite 7

<sup>7</sup> Litra, Swissrail, Infra: Wirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für den Werkplatz Schweiz, 2013



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

Vergleich: der Anteil der Landwirtschaft am BIP beträgt 1.2% und derjenige des Kantons Graubünden beträgt 1.95%)<sup>8</sup>. Ein grosser Heimmarkt begünstigt Entwicklung, Innovation und Forschung in diesem Gebiet und bildet somit die Grundlage, um auch in den Exportmärkten kompetitiv auftreten zu können.

## Anschlüsse für alle Regionen

Mit der Annahme vom FABI werden Investitionen in die Bahninfrastruktur in allen Regionen der Schweiz ausgelöst. Dabei werden die Kapazitäten vor allem im Mittelland, wo sich die grossen Pendlerströme bewegen, ausgebaut. Es werden aber auch Ausbauten vorgenommen, von denen primär der Regionalverkehr profitiert, so beispielsweise im Wallis, Tessin, der Zentralschweiz, zwischen Genf und Lausanne, den beiden Basel und im Bündnerland. Somit profitieren sämtliche Regionen der Schweiz von erhöhten Kapazitäten im Bahnverkehr. Die Vorlage bringt eine Besserstellung der Regionalbahnen, insbesondere da die bisher getrennten Kredite FinöV (Ausbauten Eisenbahngrossprojekt), Rahmenkredit SBB und (eidgenössischer) Rahmenkredit Privatbahnen zu einer gemeinsamen Finanzquelle Bahninfrastrukturfonds BIF (Ausbau und Unterhalt der Bahninfrastruktur) zusammengeführt werden.

Weitere Informationen zu den geplanten Ausbauten:

SBB:

[http://www.sbb.ch/content/dam/sbb/de/pdf/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/Grossprojekte/FABI/Karte\\_Pocketflyer\\_FABI\\_de.pdf](http://www.sbb.ch/content/dam/sbb/de/pdf/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/Grossprojekte/FABI/Karte_Pocketflyer_FABI_de.pdf)

BAV:

[http://www.bav.admin.ch/fabi/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6loNTUo42l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2YuqzZ6gp|CDen55g2ym162epYbg2c\\_jjKbNoKSn6A--](http://www.bav.admin.ch/fabi/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6loNTUo42l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2YuqzZ6gp|CDen55g2ym162epYbg2c_jjKbNoKSn6A--)

Vöv / Litra: <http://www.fabi-ja.ch/vorlage.html>

## Kosten-Nutzen-Verhältnis der Schiene ist gut

In den vergangenen Jahrzehnten wurde deutlich mehr Geld in den Ausbau des Strassennetzes investiert als in die Bahninfrastruktur. Das Schweizerische Schienennetz entstand im Wesentlichen im 19. Jahrhundert. Erst ab den 80er Jahren wurde mit der Bahn2000 und der NEAT wieder in bedeutendem Umfang in den Ausbau des Schienennetzes investiert. 2005 war das einzige Jahr zwischen 1950 und 2010 in dem die Investitionen in die Schieneninfrastruktur jene in die Strasse übertroffen haben<sup>9</sup>.

Ein Vergleich der externen Kosten zwischen Bahn und Strasse zeigt, dass die Bahn sehr viel kostengünstiger ist: Im Jahr 2009 beliefen sie sich damals auf rund 9 Milliarden pro Jahr. Davon entfielen mehr als 8 Milliarden auf die Strasse und nur 494 Millionen auf die Schiene. Die Gründe liegen auf der Hand: Einerseits trägt der Strassenverkehr erheblich zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei und belastet unsere Luft mit Feinstaub. Andererseits sterben jährlich Hunderte von Menschen auf der Strasse, Tausende werden schwer verletzt. All diese tragischen Unfälle verursachen neben menschlichem Leid auch enorme Kosten. Im Personenverkehr entstehen auf der Strasse pro Personenkilometer 6.6 Rappen an externen Kosten, auf der Schiene nur

<sup>8</sup> Eigene Berechnungen, basierend auf den Zahlen des [BFS](#)

<sup>9</sup> [Litra Verkehrszahlen 2012](#), Seiten 36-37



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

1.6 Rappen. Im Güterverkehr sind es auf der Strasse 11.5 Rappen pro Tonnenkilometer, auf der Schiene nur 1.8 Rappen<sup>10</sup>.

In den verkehrspolitischen Diskussionen wird dem öffentlichen Verkehr oft angekreidet, er decke nicht einmal seine Betriebskosten und hänge von den Geldern der öffentlichen Hand ab. Dazu ist zu sagen: Die Bahn ist ein Service public für die Bürgerinnen und Bürger dieses Landes. Sie hat einen Leistungsauftrag, der vom Staat definiert wird. Dieser verlangt von den Bahnen, auch in Randregionen und in Randzeiten gute Verbindungen sicherzustellen. Ein solcher Service public kann und soll seine Betriebskosten nicht selber decken. Er kann in keiner Art und Weise mit streng marktwirtschaftlichen Kriterien gemessen werden.

Tatsache ist also: Sowohl die Strasse wie auch der öffentliche Verkehr decken nicht alle Kosten, die sie verursachen.

### Der Bahnausbau entlastet die Strasse

Gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE wird der Verkehr bis 2030 gegenüber 2010 um 25 % zunehmen<sup>11</sup>. Dabei wächst der öV mit 50 % schneller als der MIV (19 %). In dieser Modellrechnung sind alle bereits bewilligten Bahnausbauten mitberücksichtigt. Um ein öV-Wachstum in dieser Grössenordnung zu bewältigen sind gemäss dem Bundesamt für Verkehr Ergänzungen in dem Ausmass bis 2025 nötig, wie sie die Projektliste von FABI enthält. Da alle Ausbauten der Kapazitätserweiterung dienen, werden Ausbauten primär das kaum mehr abwendbare öV-Wachstum bei gleichbleibender Verlässlichkeit und Pünktlichkeit bewältigen und nur relativ geringfügig zusätzlichen Verkehr generieren. Durch die in den Verkehrsszenarien des ARE noch nicht berücksichtigten Bahninvestitionen im Rahmen von FABI kann das Wachstum des öVs gegenüber der ARE-Prognose verbessert werden. Deshalb können dank FABI Verkehrsüberlastungen auf den Strassen vermindert werden.

---

<sup>10</sup> BFS: [Mobilität und Verkehr 2013](#), Seite 82

<sup>11</sup> ARE: [Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030](#)



Ein guter Zug der Schweiz



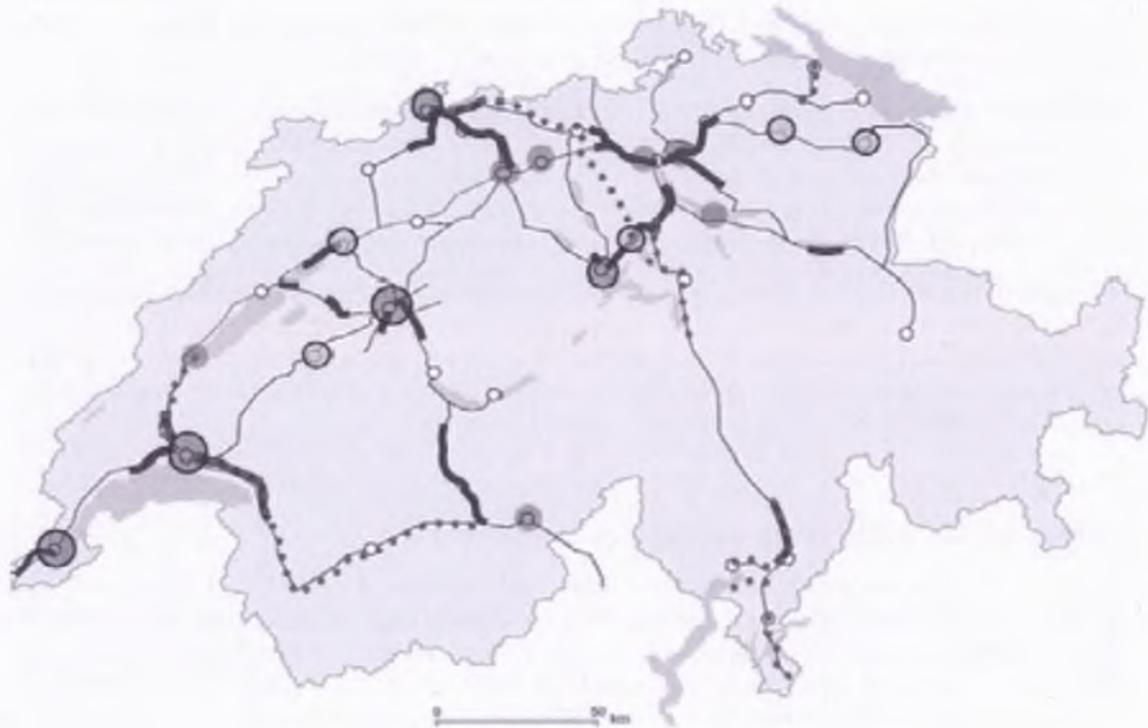
La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

### Kapazitätsengpässe und Einschränkungen bis 2030 bei Ablehnung von FABI<sup>12</sup>



<b>Strecken</b>	<b>Lignes</b>	<b>Tratte</b>
— Kapazitätsengpass	Goulet d'étranglement	Carenza di capacità
... Einschränkungen im Lichtraumprofil (Güter-, Personenverkehr)	Profil d'espace libre limité (trafic marchandises/ voyageurs)	Limitazioni nel profilo di spazio libero (traffico merci/viaggiatori)
<b>Bahnhöfe</b>	<b>Gares</b>	<b>Stazioni</b>
● Unzureichende Kapazität	Capacités insuffisantes	Capacità insufficiente
○ zu kurze Perronlängen	Quais trop courts	Marciapiedi troppo corti
●○ beides	Les deux	Entrambi

„Ohne zusätzliche, über ZEB hinausgehende Investitionen wird es in verschiedenen Bereichen des Netzes zu starken Überlastungen kommen. Dies ist insbesondere der Fall innerhalb der Agglomerationsräume, wie am Arc Lémanique, in den Räumen Bern, Basel, Zürich und Tessin. Überlastungen sind auch für folgende Strecken prognostiziert: Lausanne-Yverdon, Bern-Zürich-St.Gallen/Frauenfeld und Zürich-Luzern.“<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Quelle: Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf, Seite 1643.

<sup>13</sup> Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf, Seite 1640.



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

„Aufgrund des Wachstums im Personen- und Güterverkehr ergeben sich mit Zeithorizont 2030 die der Abbildung [...] dargestellten Engpässe. Engpässe werden insbesondere auf den Zulaufstrecken zu den grössten Agglomerationen auftauchen. Einen weiteren grossen Handlungsbedarf weisen Bahnhöfe auf, in denen zusätzliche oder längere Perrons notwendig sind oder andere Publikumsanlagen ausgebaut werden müssen. In der Westschweiz und auf dem Gotthard-Korridor sind Profilausbauten für den Einsatz von Doppelstockzügen sowie für die Verlagerung von Strassengüterverkehr auf die Bahn erforderlich.“<sup>14</sup>

Die Schweiz steht vor einer strukturellen wie einer ökologischen Herausforderung: Sie muss einerseits Wege finden, um die künftigen Verkehrsströme zu bewältigen. Gleichzeitig kommt sie nicht darum herum, den Verkehr umweltgerechter zu gestalten. Beides ist nur mit einem leistungsfähigen öV möglich. Der motorisierte Individualverkehr mag manche Vorteile haben, punkto Effizienz und Umweltverträglichkeit kann er dem öV jedoch nicht das Wasser reichen. Die Schweiz benötigt deshalb unbedingt einen starken öV.

FABI hat zwei Hauptziele: Einerseits sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, damit mehr Passagiere mit der Bahn reisen können. Andererseits soll das so genannte Knotensystem vervollständigt werden, auf dem der Taktfahrplan beruht. Damit können die Verbindungen und Anschlüsse zwischen den verschiedenen Landesteilen verbessert werden<sup>15</sup>. Ohne diese Investitionen ist eine merkliche Verbesserung des Modal Splits (Marktanteil des öV) nur schon rein technisch nicht möglich.

## Sicherheit und der Unterhalt der Bahn gewährleisten

Die Bahn ist ein sicheres Verkehrsmittel. In der Schweiz ist das Risiko in einem Auto tödlich zu verunfallen bei gleicher zurückgelegter Distanz 14-mal höher als ein tödlicher Unfall mit dem Zug. Das Risiko mit dem Motorrad tödlich zu verunfallen ist gegenüber dem Sterberisiko bei einem Bahnunfall sogar um das 257-fache höher<sup>16</sup>. Dies bedeutet jedoch nicht, dass Investitionen in die Bahnsicherheit nebensächlich wären. Je dichter der Fahrplan ist, umso mehr Menschen mit dem Zug unterwegs sind, umso stärker wird die Infrastruktur beansprucht und umso notwendiger werden Investitionen in die Bahnsicherheit. Die gute Schweiz Bahn so gut bleiben. Daher ist richtig, dass mit FABI die Finanzierung von Ausbau-, Betriebs- und Unterhaltskosten besser aufeinander abgestimmt werden.

Heute herrscht in den Stosszeiten ein grosses Gedränge an den Bahnhöfen. Dadurch kann es auf den Perrons zu gefährlichen Situationen kommen. Perronverbreiterungen, wie sie bei STEP vorgesehen sind, tragen hier auch zu erhöhter Sicherheit bei.

---

<sup>14</sup> Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf, Seite 1643.

<sup>15</sup> [BAV: FABI-Hintergrundinformationen](#), Seiten 1-2

<sup>16</sup> [BFS: Verkehrsunfälle in der Schweiz 2012](#). Seite 3. Die Zahlen beziehen sich auf den Zeitraum von 2002 bis 2011.



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

## Der Bahn ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel

Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: Gemäss Litra wurden 2012 17,3% der Personenkilometer im Personenverkehr und 38,7 % der Tonnenkilometer im Güterverkehr von der Bahn bewältigt<sup>17</sup>. Vergleicht man diese Zahlen mit dem Landverbrauch, dem Energieverbrauch und dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Bahn und Strasse, zeigt sich, dass der Schienenverkehr eindeutig umweltschonender ist als der Strassenverkehr:

32 % der Siedlungsflächen in unserem Land werden für den Verkehr genutzt<sup>18</sup>. Davon entfallen nur gerade 9,9% der Verkehrsfläche auf Bahnareal. Nach Abzug der 2,1% Flugplatzfläche bleiben 80,9 % Strassenfläche<sup>19</sup>.

Auf den Verkehr entfielen 2012 gemäss BFE 35,4% des Schweizerischen Energieverbrauchs<sup>20</sup>. Der Anteil der Bahn am Energieverbrauch des Verkehrs liegt bei 5%, jener des Strassenverkehrs bei 87%<sup>21</sup>. Autos und Lastwagen benötigen jedoch nicht nur sehr viel Energie, sie belasten auch das Klima ausserordentlich stark. Ein Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen in unserem Land entfallen auf den Verkehr (Emissionen gemäss Kyoto-Protokoll)<sup>22</sup>. 68% Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs werden durch Personenwagen verursacht, weitere 19 % durch Lieferwagen, Lastwagen und Busse. Die Bahn schneidet auch hier mit einem Anteil von nur 0,2% deutlich besser ab<sup>23</sup>. Während die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Brennstoffen seit Jahren zurückgehen, leistete der Verkehrssektor bisher noch keinen Beitrag zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele<sup>24</sup>.

Im Jahr 2000 wurden 29% der PM<sub>10</sub>-Feinstaubemissionen vom Verkehr verursacht. Insgesamt produzierte der Verkehr geschätzte 6'300 Tonnen Feinstaub<sup>25</sup>. Die Emissionen von PM<sub>10</sub> der Bahn werden auf 800 bis 1'300 Tonnen pro Jahr geschätzt<sup>26</sup>. Der Anteil der Bahn an den Feinstaubemissionen des Verkehrs liegt somit etwas unterhalb des Marktanteils der Bahn beim Personenverkehr und deutlich unter jenem des Güterverkehrs.

Bezüglich Landverbrauch, Klimabelastung und Energieverbrauch ist die Bahn deutlich effizienter als der Strassenverkehr. Je grösser der Anteil des Verkehrs der auf der Schiene stattfindet, umso geringer ist die Umweltbelastung.

<sup>17</sup> [Litra Verkehrszahlen 2012](#)

<sup>18</sup> [BFS Arealstatistik](#)

<sup>19</sup> [BFS: Mobilität und Verkehr 2013](#), Seite 6.

<sup>20</sup> [Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2012](#), Seite 8

<sup>21</sup> [BFS: Mobilität und Verkehr 2013](#), Seite 74

<sup>22</sup> [BAFU: Emissionen nach CO<sub>2</sub>-Gesetz und Kyoto-Protokoll](#), Seite 11.

<sup>23</sup> [BFS: Mobilität und Verkehr](#), Seite 75.

<sup>24</sup> [BAFU: Emissionen nach CO<sub>2</sub>-Gesetz und Kyoto-Protokoll](#), Seite 4.

<sup>25</sup> [EKL: Feinstaub in der Schweiz](#), Seite 39

<sup>26</sup> [BAFU: PM<sub>10</sub> im Schienenverkehr](#), Seite 7



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

## Der Bahnausbau spart Energie

Der Energieverbrauch pro Kopf soll gesenkt werden. Das will der Bundesrat. Die Bahn ist pro Personenkilometer um ein vielfaches energieeffizienter als der motorisierte Individualverkehr. Verbrennungsmotoren haben einen schlechteren Wirkungsgrad als Elektromotoren. Aber auch Elektroautos sind nicht unbedingt sparsamer als die Bahn. Ein Elektroauto mit vier Plätzen, in dem jedoch nur ein bis zwei Personen unterwegs sind, benötigt pro Passagier mehr Strom, als dies bei einem durchschnittlich besetzten Zug der SBB der Fall ist<sup>27</sup>. Durch eine Elektrifizierung des Strassenverkehrs steigt der Strombedarf stärker an als durch eine Verlagerung des Strassenverkehrs auf die Schiene. Würden sämtliche Personenwagen in der Schweiz durch Elektrofahrzeuge der unteren Mittelklasse ersetzt, so würde der Stromverbrauch um 15% ansteigen<sup>28</sup>.

Nebst Massnahmen zur Steigerung der Effizienz des Strassenverkehrs ist daher auch eine Veränderung des Modal Splits zugunsten der Bahn notwendig, um den Energieverbrauch auf ein verträgliches Mass zu senken. Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn reduziert zudem die Abhängigkeit von den zu 100% importierten fossilen Energieträgern. Im Jahr 2011 wurde der Energiebedarf des Verkehrs zu 95% von fossilen Energieträgern abgedeckt<sup>29</sup>.

## Der Bahnausbau dient der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Während rund zwei Drittel des Transit-Güterverkehrs auf der Schiene transportiert werden, liegt der Marktanteil der Bahn im übrigen Güterverkehr bei nur gerade einem Viertel<sup>30</sup>. Doch auch vom übrigen Güterverkehr sollte ein möglichst grosser Anteil auf der Bahn befördert werden. Der Energie- und Flächenverbrauch, sowie ganz allgemein die Umweltbelastung des Schienengüterverkehrs sind geringer als jene des Strassengüterverkehrs<sup>31</sup>.

FABI unterstützt den Güterverkehr auf der Schiene durch diverse Ausbauten. Besonders bedeutend ist der Ligerzertunnel entlang des Bielersees. Damit wird der grösste Engpass auf der Hauptverkehrsachse des Güterverkehrs auf der Ost-West-Achse beseitigt. Zudem wird neu der Güterverkehr im Allgemeinen auf Verfassungsstufe verankert. Bisher ist dank der Annahme der Alpen-Initiative nur der alpenquerende Güterverkehr von Grenze zu Grenze in der Verfassung berücksichtigt. Die Konkretisierung im Gesetz enthält auch eine erste wichtige Verbesserung, um den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr besser zu stellen (Art. 48a Absatz b des Eisenbahngesetzes). Bisher hat der Personenverkehr bei der Fahrplangestaltung Vorrang, so dass dem Güterverkehr häufig nur wenig attraktive Zeitfenster bleiben. Auch für den alpenquerenden Schienengüterverkehr bringt die FABI-Vorlage gewisse Verbesserungen. So wird aller Voraussicht nach mit den Mitteln des BIF bis zur Eröffnung der NEAT die Tunnelstrecken auf der Gotthardachse um 900 Mio. Franken so ausgebaut, dass gewöhnliche 4 Meter hohe Sattelaufleger von LWKs zukünftig problemlos auf Bahnwagen verladen werden können (sogenannter 4-Meter-Korridor). Auf der Lötschberg-Achse profitiert der alpenquerende Güterverkehr bis 2025 vom Ausbau der Strecke Bern-Thun und längerfristig von der Inbetriebnahme der zweiten Tunnelröhre des Lötschbergbasistunnels.

<sup>27</sup> [Mobitool: Vergleich von Verkehrsmitteln](#)

<sup>28</sup> [SES: Umweltauswirkungen der Autoflotte der Schweiz](#), Seite 8

<sup>29</sup> [Bundesamt für Energie: Analyse des schweizerischen Energieverbrauchs 2000 – 2011 nach Verwendungszweck](#), Seite 58.

<sup>30</sup> [Litra Verkehrszahlen 2012](#): 23

<sup>31</sup> [BFS: Mobilität und Verkehr](#), Seite 83



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

Einige der FABI-Projekte steigern die Attraktivität des Güterverkehrs deutlich und bilden deshalb eine Voraussetzung um Güter sowohl im Inland als auch im alpenquerenden Transit von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

## Faire Regelung des Pendlerabzugs

In Anbetracht der Verkehrsprognosen ist es wichtig, das Verkehrswachstum mit volkswirtschaftlich und gesellschaftlich sinnvollen Massnahmen möglichst gering zu halten. Im Rahmen von FABI wird deshalb der Steuerabzug für die Berufsauslagen im Zusammenhang mit dem Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort auf maximal Fr. 3000.- pro Jahr begrenzt. Heute sind unter gewissen Bedingungen<sup>32</sup> unlimitierte Berufskostenabzüge möglich. Dies führt dazu, dass 9% der Steuerpflichtigen für ihren Arbeitsweg zwischen 7000.- und 70'000.-Franken jährlich von der Direkten Bundessteuern abziehen<sup>33</sup>. Dies stellt einen ökonomisch und ökologisch nicht sinnvollen Fehlanreiz im Steuersystem dar.

**In ländlichen Kantonen wird besonders wenig gependelt:** 78% der Steuerpflichtigen sind von der Limitierung nicht betroffen, weil sie für ihren Arbeitsweg weniger als Fr. 3000.- von den Steuern abziehen. Es zeigt sich, dass die Limitierung des Pendlerabzugs auf Fr. 3000.- mit keinerlei Benachteiligung von ländlichen Regionen verbunden ist:

In gebirgigen und ländlichen Kantonen bezahlen überdurchschnittlich viele Personen aufgrund ihres relativ tiefen Einkommens keine Direkte Bundessteuer<sup>34</sup>. Unabhängig davon wie lang ihr Arbeitsweg ist, können diese Personen vom Pendlerabzug nicht profitieren. Zudem steigen mit zusätzlichem Einkommen die zurückgelegten Personenkilometer<sup>35</sup>.

- Nur 8% der Pendlerwege erfolgen von ländlichen in städtische Gemeinden<sup>36</sup>.
- In den gebirgigen Kantonen ist die Pendlerdistanz kürzer als im Schweizer Durchschnitt, in Graubünden beispielsweise um 20% und im Tessin um 27%<sup>37</sup>. Dazu Karte im Anhang beachten.
- An Orten mit relativ schlechter öV-Erschliessung profitieren die Bewohner jedoch von preiswerteren Mietzinsen.

Von einem unlimitierten Pendlerabzug profitieren insbesondere jene Personen, die nur deshalb ihre Direkten Bundessteuern stark reduzieren können, weil sie von ihrem Wohnort am Rand von Agglomerationen weit über das nächstgelegene Stadtzentrum hinaus zur Arbeit pendeln.

---

<sup>32</sup> Die Kriterien für den Bundessteuer-Abzug sind in den Kantonen unterschiedlich präzise. Als Kriterium dient z.B. die Distanz vom Wohnort zur nächsten öV-Haltestelle oder der Reisezeitgewinn durch die Benützung des Autos.

<sup>33</sup> Bundesamt für Verkehr

<sup>34</sup> Bundesamt für Verkehr

<sup>35</sup> [BFS: Mikrozensus Mobilität 2012](#). Seite 93

<sup>36</sup> Bundesamt für Verkehr

<sup>37</sup> Bundesamt für Verkehr



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

### Steuerhoheit der Kantone bleibt bestehen

Alle im Rahmen dieser Vorlage diskutierten Varianten betreffen nur die Direkte Bundessteuer. Es bleibt den Kantonen überlassen, ob sie für die kantonalen und kommunalen Steuern je nach regionalen Gegebenheiten beim unbeschränkten Pendlerabzug bleiben wollen. Die kantonalen und kommunalen Pendlerabzüge sind finanziell zusammen mindestens doppelt so bedeutend wie die eidgenössischen<sup>38</sup>.

### Die abgezogenen Fahrkosten übersteigen oft die wahren Kosten

Die Kantone setzen die Bundesvorgaben zum Pendlerabzug der Direkten Bundessteuer sehr unterschiedlich um. In Kantonen ohne Abstufung des Kilometeransatzes nach Fahrleistung übersteigen die abziehbaren Kosten die effektiven Kosten je nach Fahrzeugkategorie bis zu 30%<sup>39</sup>. Hinzu kommt, dass nicht alle Steuerämter die Kapazitäten besitzen, zu prüfen, ob die angegebenen Fahrkosten, die rechtlich zulässigen übersteigen. Das Missbrauchspotential der geltenden Regelung ist deshalb erheblich.

### Ein sinnvoller Kompromiss

Die Obergrenze von Fr. 3000.- ist geradezu bescheiden, hatte doch der Bundesrat ursprünglich eine Obergrenze von Fr. 800.- vorgeschlagen.

Es ist im Sinne der bereits beschlossenen Ziele der Raumplanung, der Energiepolitik und des Klimaschutzes, dass Wohn- und Arbeitsort nahe beieinander liegen. Die Limitierung des Pendlerabzugs ist ein wichtiger Fortschritt für den Umweltschutz.

### Auch die Passagiere beteiligen sich an den Kosten

Zur Finanzierung der mit FABI verbundenen Bahnausbauten werden unter anderem auch die Trassenpreise und somit indirekt die Billettepreise erhöht. Dies obwohl die Preise für den öffentlichen Verkehr zwischen 1990 und 2013 bereits stärker gestiegen sind als die Preise für den motorisierten Individualverkehr<sup>40</sup>. Die Preiserhöhungen im Bahnverkehr sollen rund 300 Millionen Franken pro Jahr einbringen. Die Bahnfahrten leisten somit einen wesentlichen Beitrag zum Ausbau der Bahn.

### Der Bahnausbau ist gut für den Tourismus

Die Schweiz ist im Ausland bekannt für schöne Panorama-Bahnlinien und spektakuläre Bergbahnen. Diese sind nahtlos in ein leistungsfähiges öV-Netz integriert. Touristen finden eine funktionierende Transportkette vom Flughafen bis zum Berggipfel vor. Die Annahme von FABI stellt sicher, dass dies auch so bleibt. Von den zusätzlichen Kapazitäten im Mittelland profitieren neben den Arbeitspendlern auch Touristen auf dem Weg in die Alpen. Zudem werden mit der Annahme von FABI auch einige touristisch stark genutzte Bahnstrecken ausgebaut: Die Golden Pass-Strecke Vevey-Bolnai, die Matterhorn Gotthard Bahn, die Zentralbahn und die Rhätische Bahn zwischen Chur und St. Moritz sowie zwischen Landquart und Davos<sup>41</sup>. Dank dieser

<sup>38</sup> PWC/BAV 2010. Seite 22

<sup>39</sup> Berechnungsgrundlage TCS 2012: Seite 11

<sup>40</sup> [Preisüberwacher: Entwicklung der Fahrkosten](#)

<sup>41</sup> [SBB: Karte FABI](#)



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

Ausbauten bleiben diese Bahnstrecken auch in Zukunft für den Tourismus attraktiv<sup>42</sup>.  
Nicht zuletzt erhält der Bund mit FABI eine Verfassungsgrundlage, um Seilbahnen zu fördern.

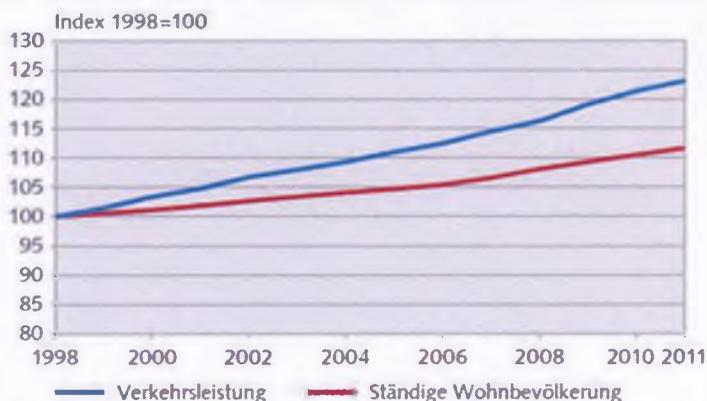
### FABI ist notwendig – Auch wenn die Bevölkerung nicht mehr wächst

Die Verkehrsleistung im Personenverkehr wächst deutlich stärker als die Bevölkerung. Zwischen 1998 und 2011 stieg die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer auf Strasse und Schiene um 23 Prozent an. Die Wohnbevölkerung stieg im selben Zeitraum jedoch um nur 11 Prozent.<sup>43</sup> Die Zuwanderung ist somit nicht der einzige Grund, weshalb die Bahninfrastruktur an ihre Grenzen stösst. Pro Person werden immer mehr Kilometer zurückgelegt. Da das Bahnnetz bereits jetzt an vielen Stellen an seine Kapazitätsgrenzen gerät, wären Investitionen in die Bahninfrastruktur auch bei einer Begrenzung der Zuwanderung notwendig.

Zudem geht es bei FABI primär um eine Neuregelung der Finanzierung von Unterhalt und Betrieb der bestehenden Infrastruktur. Es werden nur massvolle Ausbauten getätigt, damit das Bahnnetz auch in Zukunft leistungsfähig bleibt.

#### Entwicklung von Verkehrsleistung und Wohnbevölkerung

G 7.2



Quelle: BFS

© BFS

BFS Mobilität und Verkehr 2013, Seite 46.

<sup>42</sup> Die Eröffnung des Lötschbergbasistunnels im Jahr 2007 hatte eine positive Auswirkung auf den Tages- aber auch auf den Mehrtagestourismus im Wallis. So besuchten im Jahr 2011 55'000 bis 82'000 zusätzliche Tagestouristinnen und -touristen das Wallis. Der Mehrtagestourismus profitiert etwa von zusätzlichen 40'000 – 105'000 Übernachtungen pro Jahr. Eine vorsichtige Schätzung veranschlagt die zusätzliche Wertschöpfung der Walliser Tourismusbranche dank dem Lötschbergbasistunnel auf neun bis 19 Mio. CHF pro Jahr, bzw. 0.11 – 0.8 % der gesamten touristischen Wertschöpfung im Kanton Wallis. Dieses Beispiel zeigt, dass von einem besseren öV-Angebot auch der Tourismus profitieren kann und somit die Volkswirtschaften ganzer Regionen (Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschbergbasistunnels, ARE 2012).

<sup>43</sup> BFS Mobilität und Verkehr 2013, Seite 46.



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie

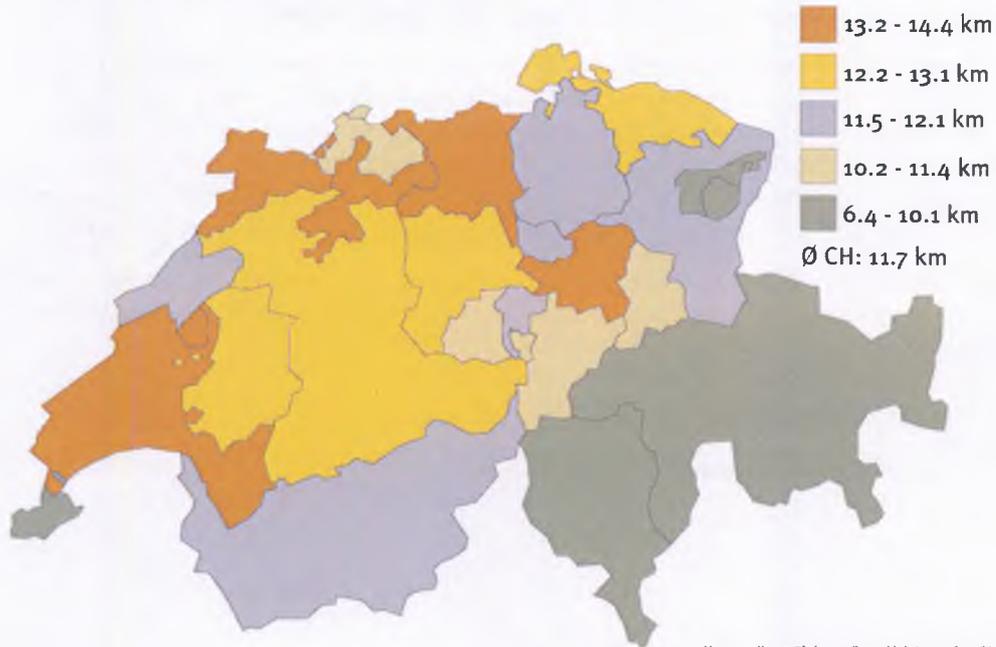


La Svizzera sul binario giusto

Allianz für den öffentlichen Verkehr  
Alliance pour les transports publics  
Alleanza per i trasporti pubblici

## Anhang

**Pendlerabzug: In ländlichen Kantonen wird weniger weit gependelt**



Durchschnittlicher Arbeitsweg pro Kanton. Quelle BAV.