



Argumente

6 Gründe für ein NEIN zu FABI am 9. Februar 2014:

Nein zu noch mehr Zweckentfremdung der Strassengelder

Die seit Jahrzehnten praktizierte Zweckentfremdung der Strassengelder (u.a. LSVA) soll mit FABI neu nicht mehr befristet, sondern mit dem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) unbefristet weitergeführt werden. Konkret bedeutet dies, dass der Strassenverkehr bis in alle Ewigkeit Subventionen für den öffentlichen Verkehr ausschütten muss. Ein solcher Raubzug auf die Strassenmittel ist entschieden abzulehnen.

Nein zu mehr Steuern – Nein zur Beschränkung des Pendlerabzugs

In den verschiedenen Vorlagen zu FABI ist auch eine massive Beschränkung des Pendlerabzugs (maximal 3000 CHF anstelle des bisherigen unbeschränkten Abzugs) versteckt. Eine Beschränkung dieses Abzugs benachteiligt alle, die auf ein Auto angewiesen sind, insbesondere jedoch die Rand- und Bergregionen, welche keinen guten ausgebauten öffentlichen Verkehr besitzen. Dies wird sich auch mit FABI nicht ändern. Das Inkrafttreten bzw. das Anlaufen der Referendumsfrist kann jedoch nur erfolgen, wenn FABI vom Volk genehmigt wird. Mit einem NEIN zu FABI verhindert man also, dass die oft aufs Auto angewiesenen Personen der Rand- und Bergregionen für die Wünsche der Städte und Agglomerationen aufkommen müssen.

Nein zum masslosen Ausbau des Schienenverkehrs

Die ursprüngliche Vorlage wollte Projekte im Umfang von 3,5 Milliarden CHF für die Schiene verwirklichen. Das Parlament erhöhte diesen massvollen Ausbauschnitt um satte 3 Milliarden auf neu 6,4 Milliarden CHF. Eine solche Masslosigkeit mit entsprechenden Folgekosten (Unterhalt, Betriebskosten etc.) führt generell dazu, dass der Wirtschaftlichkeitsgrad des Schienenverkehrs weiter sinkt und die Abhängigkeit von fremden Geldern ansteigt.

Nein zur Mehrwertsteuererhöhung

Der massive Ausbauschnitt soll durch eine „befristete“ Mehrwertsteuererhöhung um +0,1% bis 2030 finanziert werden. Im Klartext bedeutet dies, dass die gesamte Bevölkerung den Schienenverkehr mitfinanziert, ob sie ihn nun nutzt oder nicht. Eine solche Steuererhöhung auf dem Buckel der Allgemeinheit ist ungerecht und stossend.

Nein zu noch mehr Intransparenz und regionalen Sonderwünschen

Die verschiedenen Gefässe für den öffentlichen Verkehr sollen durch einen einzigen Fonds, den BIF, abgelöst werden. Bereits heute herrscht mit den verschiedenen Gefässen jedoch ein komplettes finanzielles Durcheinander. Dies wird mit einem einzigen Gefäss noch weiter zunehmen, da die Möglichkeiten zur Intransparenz massiv ansteigen. Da sowohl die Nutzerfinanzierung wie auch die Beteiligung der Kantone sehr gering ausfallen, werden wiederum regionale Sonderwünsche auf Kosten der Allgemeinheit finanziert. Der gleich schlechte Mechanismus wie früher beim FinöV-Fonds. Ein solcher Fehler darf sich nicht wiederholen.

FABI ist nicht nachhaltig

Die Vorlagen treten die Grundsätze für eine nachhaltige und transparente Verkehrsfinanzierung mit Füßen. Anstelle von Wirtschaftlichkeit, verstärkter Nutzerfinanzierung sowie der Verminderung bzw. der generellen Abschaffung der Zweckentfremdung von Strassengeldern werden dieselben Fehler der Vergangenheit wiederholt. Die Folgen: höhere Kosten, Verringerung der Eigenwirtschaftlichkeit, praktisch inexistenten Beteiligung der Nutzer und der profitierenden Kantone sowie eine weitere Ausdehnung der Zweckentfremdungen der Strassengelder. Die FABI-Vorlage macht praktisch komplett das Gegenteil was eine nachhaltige Verkehrsfinanzierung eigentlich ausmachen sollte. Eine solche Mogelpackung kennt nur eine Antwort: NEIN!

Überparteiliches Komitee «FABI Nein»

Co-Präsidium

Vorname	Nachname	Titel	Ort	Kanton
Nadja	Pieren	NR	Burgdorf	BE
Walter	Wobmann	NR	Gretzenbach	SO
Adrian	Amstutz	NR	Sigriswil	BE

Argumente zu FABI

Überrissenes Investitionsvolumen

Mit einem geplanten Investitionsvolumen von 6,4 Milliarden Franken ist FABI ein überrissenes Projekt zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Der Bundesrat beantragte 3,5 Milliarden. Unter der Leitung der Kantone und im Parlament unter der Leitung von Leuten wie Bieri (LITRA-Präsident) und seinem indirekten Arbeitgeber, SBB-CEO Meyer, den Linken und Grünen etc., wurde auf 6,4 Milliarden Franken aufgestockt. Das erhöhte Investitionsvolumen im ersten Ausbauschnitt wird aber für den ÖV mittelfristig zu einem Eigengoal. Dies, weil dadurch auch die Unterhaltskosten steigen und dadurch in den weiteren Ausbauschnitten immer weniger Mittel für Ausbauten zur Verfügung stehen. Das ergibt sich aus der Konstruktion des BIF, der ja Unterhalt (in erster Priorität) und Ausbau (in zweiter Priorität) zu alimentieren hat. Also: Je mehr Unterhalt, desto weniger Ausbau. Es zeigt sich ein ähnliches Muster wie bei der Abstimmung über die Erhöhung der Autobahnvignette. Auch da hätten kantonale Ausbauten finanziert werden sollen, die mit Autobahnen nichts am Hut hatten.

Fazit: Sowohl Autofahrende wie Bahnpassagiere sollten in ihrem eigenen Interesse diese überrissene Vorlage ablehnen.

Keine ganzheitliche Betrachtung über alle Verkehrsträger

Wie die Autobahnvignette für 100 Franken ist FABI ein weiteres Projekt im Verkehrswesen, das nicht nachfragegerecht unter Einbezug aller Verkehrsträger geplant und finanziert ist. Die Kantone haben einen Wunschkatalog an Projekten eingebracht. Für deren Finanzierung wurden alle möglichen Quellen angezapft, ohne dass untersucht worden wäre, was die anderen Verkehrsträger zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit bzw. Optimierung des gesamten Verkehrsnetzes beitragen könnten. Es fehlt einmal mehr die überfällige ganzheitliche Betrachtung, Planung und Finanzierung über alle Verkehrsträger beim Lösen der Verkehrsprobleme.

Fazit: Es braucht eine Rückweisung von FABI durch Volk und Stände, damit Bundesrat und Parlament wieder auf den Boden kommen und eine neue optimierte Bahnvorlage bringen.

Folgekosten werden übergangen oder ausgeblendet

Die Folgekosten von FABI werden nicht aufgezeigt. Es ist verantwortungslos, wenn die Folgekosten nicht auf den Tisch gelegt werden und aufgezeigt wird, wer und wie sie finanziert werden. Die Stimmenden, die Steuerzahler, die Automobilisten und die Bahnpassagiere, vor allem aber unsere Nachkommen haben ein Recht darauf, zu wissen, was finanziell auf sie zukommt. Übrigens: Auch über die Folgekosten der NEAT, welche 2017 in Betrieb gehen wird, verliert man kaum ein Wort, geschweige denn wird die Finanzierung derselben aufgezeigt.

Fazit: Die Bahnpassagiere müssen immer höhere Billet- und Abonnementspreise bezahlen, wir alle immer mehr Steuern abliefern, Autofahrende bezahlen immer höhere Benzin- und Dieselpreise - sie alle sollten ein Nein in die Urne legen, umso mehr als eine günstigere Ausbauvariante bereit liegt.

Höhere Steuern

Bei 3,5 Milliarden Franken wie vom Bundesrat beantragt, wären keine Steuererhöhungen wie die nun geplante Erhöhung der Mehrwertsteuer um ein weiteres Promille nötig. Die weitere Erhöhung der Mehrwertsteuer zur Finanzierung der FABI-Ausbauten trifft alle in der Schweiz, die Mittelklasse und die weniger Verdienenden am meisten. Die andere Steuererhöhung bei FABI, nämlich die Plafonierung des Steuerabzugs für Autopendler auf 3'000 Franken, trifft Tausende von Arbeitnehmern, die auf ihr Auto angewiesen sind, um zur Arbeit zu fahren. Betroffen davon sind vor allem Leute in den Randgebieten unseres Landes, wo die Pendlerstrecken länger sind als in den

Agglomerationen und wo der öffentliche Verkehr nicht so gut ausgebaut ist wie in den Städten und Agglomerationen.

Nein zur Begrenzung des Pendlerabzuges

Der durchschnittlich gependelte Arbeitsweg beträgt 14.2 km und 1.9 Mio.

Einwohner der Schweiz fahren mit dem Auto.

--> Quelle:

<http://www.tagesanzeiger.ch/leben/reisen/So-pendeln-die-Schweizer/story/13572958>

Möglicher Steuerabzug bei 14.2 km ist 4475 Franken.

Das entspricht einer möglichen Steuererhöhung von 300-500 Franken

(Kanton und Bund), Bundesanteil ca. 75-100 Franken.

Im Jahr 2012 hat die SBB 442'000 General-Abonnemente verkauft, auch

hier zahlt jeder 2. Klasse - GA-Benutzer im Durchschnitt 15-20 Franken

mehr Steuern, 140 Fr.(Bund und Kanton).

Die potentiellen Mehreinnahmen beim Bund betragen etwa 200 Mio. CHF,

doch falls alle Kantone die Steuergesetze ebenfalls ändern,

werden die Steuererhöhungen für die Pendler wohl das Dreifache

betragen.

Fazit: Die Begrenzung des Pendlerabzuges diskriminiert Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen, welche einen langen Arbeitsweg auf sich nehmen müssen, und v.a. die ländliche Bevölkerung.

Strassengelder subventionieren den Schienenverkehr

FABI zementiert eine überholte und einseitig orientierte Verkehrsfinanzierung, indem sie

Strassengelder (Mineralölsteuern) für immer in den Bahninfrastrukturfonds leitet. Bis zum Abschluss

der Rückzahlung der Neat-Altlasten (ca. 2030) soll Mineralölsteuer-Geld in den

Bahninfrastrukturfonds fließen. Damit wird diese Zweckbindung, die bis anhin gemäss Volk und

Ständen auf die NEAT beschränkt war, gelockert und auf alle künftigen Bahnausbauten ausgeweitet.

Damit dient das Mineralölsteuer-Geld, so lange es für den BIF zur Verfügung steht, allen daraus

finanzierten Zwecken (also auch allgemeiner Bahnunterhalt etc.).

Fazit: Wer für eine ganzheitliche Sicht der Finanzierung unserer Verkehrsträger Schiene und Strasse ist, nach Massgabe der effektiven Nachfrage und Belastung der Strecken und Relationen, muss jetzt Nein sagen zu FABI. Nur so kommt eine bessere Verkehrsfinanzierung für beide Verkehrsträger auf den Tisch.

FABI zementiert auch die LSVA für den Personenverkehr auf der Schiene

FABI zementiert eine überholte Verkehrsfinanzierung auch in dem Sinne, indem sie die

Schwerverkehrsabgabe von über 900 Mio. Franken pro Jahr für immer in den Bahninfrastrukturfonds

leitet. Die 900 Mio. Franken werden von den Unternehmungen der verladenden Wirtschaft bezahlt,

welche die Rechnung der Transporteure bezahlen, welche aber dafür praktisch keine zusätzliche

Trassen oder eine bessere Prioritätenordnung auf dem Eisenbahnnetz für Güterzüge erhält.

Fazit: Wer für eine Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene ist, muss Nein sagen zu FABI und

diese Vorlage zurück an den Absender schicken. Nur so kommt eine bessere und günstigere

Vorlage zum Ausbau des Schienenverkehrs, unter Einbezug des Güterverkehrs.

FABI ist eine Personenverkehrsvorlage

Generell ist FABI eine Vorlage zur Bewältigung des Personenverkehrs und nicht des Güterverkehrs auf der Schiene. Indem der Güterverkehr auf der Schiene faktisch kaum zusätzliche Trassen oder bessere Prioritäten auf dem Netz erhält, wird die erwünschte Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene bzw. Entlastung der Strasse von Schwerverkehr in Frage gestellt. Zwar ist die weitere Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene im Binnenverkehr auch ein strukturelles Problem ist (zu kurze Distanzen). **Trotzdem: wer für die Verlagerung von Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene ist, muss jetzt Nein sagen zu dieser FABI-Vorlage, damit eine bessere kommt, welche auch Trassen schafft für den Güterverkehr auf der Schiene.**

Strasseninfrastruktur-Fonds und FABI

Eine ebenfalls mit einem Fonds auf Verfassungsstufe finanzierte Strasse gibt es bis anhin nicht. Um der Komplementarität und der Gleichbehandlung der Verkehrsträger Rechnung zu tragen, sollte am 9. Februar eigentlich über zwei voneinander unabhängige und sich selber finanzierende separate Fonds abgestimmt werden. Das ist leider nicht der Fall. Es ist zu akzeptieren, dass der VCS mit seinem Druckmittel, sprich VCS-Initiative, früher unterwegs war als Auto-Schweiz mit seiner Milchkuh-Initiative. Es ist aber eine offene Frage, ob die Linken, Grünen und die öV-Kreise bei einer späteren Abstimmung über einen gleichwertigen Infrastruktur-Fonds auf Verfassungsstufe für den Strassenverkehr einen solchen auch unterstützen. Divide et impera. Teile und herrsche.

Fazit: Deshalb müssen wir jetzt Nein sagen zu dieser FABI-Vorlage, damit dann später gleichzeitig eine bezahlbare Bahnvorlage zusammen mit der Strassenvorlage zur Abstimmung kommt.

Schienengüterverkehr erhält praktisch nichts

Gemäss der FABI-Ja-Kampagne sollen (ich zitiere) „Kapazitätsverbesserungen für den Schienengüterverkehr“ verwirklicht werden. Wissen Sie, was das für so genannte Kapazitätsverbesserungen sind? Ich sage es Ihnen: FABI schafft Überholgleise Richtung Chur und Richtung Genf sowie den Knoten Pratteln für Güterzüge. An diesen Orten wird für die Takterhöhung Personenverkehr gebaut. Um das bewerkstelligen zu können, braucht es eben Warteräume oder Überholgleise für Güterzüge. Damit dauert aber die Fahrt eines Güterzuges von A nach B um die Überholpause für den Güterzug länger. Das hat zur Folge, dass die Betriebs- und Lohnkosten steigen, weil der Güterverkehr eine noch schlechtere Trassenqualität erhält. Vom Investitionsvolumen von 6,5 Milliarden Franken springt vernachlässigbar wenig ab für den Güterverkehr. Es sollen gemäss Aussagen des BAV so genannte Systemtrassen für den Güterverkehr geschaffen werden, die man mit Netznutzungsplänen für G sichern will. Doch auf welche Kosten, wenn das gesamte Trassenangebot gleich bleibt? Etwa auf Kosten des prioritären Personenverkehrs, der ja ausgebaut werden soll? Solche Systemtrassen wären neu, haben aber mit FABI nichts zu tun. Dies ist vielleicht Gegenstand der Gesetzesvorlage Güterverkehr in der Fläche, welche aber keine Ausbau-Vorlage ist. Und die Logistikbranche bzw. die verladende Wirtschaft darf bei der Netzplanung nicht mitreden. Zum Beispiel wenn die nächsten STEP gemäss FABI geplant werden, sondern es bestimmen nur das BAV mit den Kantonen und den Eisenbahnunternehmen.

Fazit: FABI ist somit für den Güterverkehr wie viel Schaum und kein Bier im Glas. Wer also für eine Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene ist, muss jetzt Nein sagen zu dieser FABI-Vorlage, damit eine neue bessere Vorlage für alle Bahnbenützer kommt.

Warum sagt die verladende Wirtschaft knurrend trotzdem Ja zu FABI?

Nur wegen des Fonds und der Finanzierung. Sie hat sich immer für einen Fonds stark gemacht, der unabhängig von Jahresbudgets ist. Das wollen die Unternehmen der verladenden Wirtschaft dereinst auch für den versprochenen Strassen-Infrastrukturfonds so haben. Die verladende Wirtschaft hat sich auch positiv zur Weiterführung des Bahn-Infrastrukturfonds mittels der LSA

geäussert. Die LSVA war ja damals ein Ersatz für die 28t-Limite, weil dies gleichbedeutend war mit einer Produktivitätssteigerung der Strasse. Die Unternehmungen der verladenden Wirtschaft, also die eigentlichen Akteure im Güterverkehr, welche entscheiden, ob ein Gut nun mit dem Lastwagen oder mit der Bahn transportiert werden soll, stören sich daran, dass die über 900 Mio. Franken an LSVA, welche ja von ihnen bezahlt werden, praktisch ausschliesslich für den Ausbau des Personenverkehrs verwendet werden. Die Verloader sagen deshalb knurrend Ja zum Finanzierungsmodus und Ja zum Fonds, kritisieren aber die Prozesse, wie STEP sie festlegt (keine Mitbestimmung bei der Netzplanung) und wie die 900 Mio. Franken LSVA jährlich zweckentfremdet werden.

Fazit: Solange mit dem Geld nur ein paar Überholgleise gebaut werden, die erst noch die Kosten erhöhen (Wartezeit), und keine Trassen für den Güterverkehr geschaffen werden, was richtige Kapazitätsverbesserungen wären, solange wird FABI keinen Beitrag an die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs auf der Schiene, bzw. eine Entlastung der Strasse vom Schwerverkehr leisten. Auch deshalb braucht es ein kräftiges Nein zu dieser FABI-Vorlage.

Kleines Land, grosser Geldbeutel

So betitelt die NZZ in ihrer Ausgabe vom 5. Dezember auf Seite 13 ihren Artikel über den Ausbau für die Güterbahn südlich von Luino. So beschlossen vom Erstrat im Rahmen des Ausbaus des 4-Meter-Bahnkorridors durch die Schweiz. Nun soll doch also allen Ernstes die Schweiz Italien 230 bis 280 Millionen Franken à fonds perdu schenken, damit Güterzüge mit hohen Aufliegern Terminals westlich von Mailand auf dem Boden von Italien anfahren können. Diese 230 bis 280 Millionen Schweizerfranken sollen dem FABI-Fonds entnommen werden. Zur Diskussion steht zwar auch die Form eines Darlehens. Doch mit Blick auf die finanzielle Notlage unseres Nachbarlandes wird aus diesem „Darlehen“ mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ein à fonds-perdu Betrag, das heisst, das Darlehen wird nicht zurückbezahlt. **Fazit: Solche Finanzierungen von ausländischen Bahnstrecken – selbstverständlich sind solche Strecken nicht mehr in unserem Volksvermögen – solche Finanzierungen sind nur möglich, weil FABI über einen Fonds verfügen soll, dem zu viel Geld von Autofahrenden und Steuerzahlenden zufließt. Wer das nicht will, muss am 9. Februar ein Nein zu FABI in die Urne legen.**

Jumbo-Güterwagen können den geplanten mit FABI-Geldern finanzierten 4-Meter-Schienenkorridor durch die Schweiz nicht passieren

Den so genannten Jumbo-Güterwagen auf der Schiene gehört die Zukunft des Schienengüterverkehrs. Solange Güterwagen mit dem Ladeprofil G2, eben Jumbo-Güterwagen, in der Schweiz ausserhalb des 4-Meter-Korridors, sowie in Italien (weiter als bis zu den Terminals im Raum Mailand) nicht verkehren können, besteht für den Einsatz im Nord-Süd Verkehr in und durch die Schweiz grundsätzlich keine Nachfrage. Dies kann sich jedoch rasch ändern, denn die bereits heute grosse Nachfrage von leichten, d.h. voluminösen Gütern, die mit Jumbo-Güterwagen transportiert werden, wird weiter wachsen. Dann werden Länder wie GB, NO, B, FR, IT, ES und PT sich anpassen und den Einsatz von Jumbo-Güterwagen auf ihrem Netz ermöglichen und der 4-Meter-Korridor bleibt aussen vor, weil sie ihn nicht passieren können.

In der Praxis, d.h. auf dem Schienennetz ist ein Höhenunterschied von 50mm zu beachten, d.h. Fahrzeuge dürfen 50mm weniger hoch sein als der entsprechende Punkt der Bezugslinie. Somit ist die obere Horizontale bei der Bezugslinie des so genannten Profils G2 (Jumbo-Güterwagen) auf 4700mm. Dies erlaubt Fahrzeughöhen bis 4650mm. Jumbo-Güterwagen nutzen das so genannte Ladeprofil G2 vollständig aus und zwar bei der Gesamthöhe, als auch bei der Höhe, wo die volle Wagenbreite genutzt werden kann.

Fazit: Der geplante 4-Meter-Schienenkorridor durch die Schweiz ist ebenfalls ein Projekt, das mit dem grosszügig dotierten FABI-Fonds finanziert werden soll. Wie andere Projekte auch, ist der 4-

Meter-Korridor nicht zu Ende gedacht. Der 4-Meter-Korridor erlaubt den Einsatz von Jumbo-Güterwagen gemäss dem so genannten Ladeprofil G2 nicht (Das Kamel muss kleiner sein als das Nadelöhr, weil sich dieses beim durch das Nadelöhr schlüpfen bewegt). Weil aber die Güter immer voluminöser werden, gehört dem Jumbo-Güterwagen die Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene. Wenn schon mit dem 4-Meter-Korridor in die Zukunft investiert wird, dann sollte er die Anforderungen der Zukunft erfüllen bzw. auch zukünftige marktgerechte Leistungen ermöglichen. Sonst muss wenige Jahre nach der Fertigstellung nachgerüstet werden.

Weshalb müssen wir überhaupt Schiene und Strasse in unserem Land ausbauen?

Das ist eine gute und spannende Frage. Es gibt einen Hauptgrund. Im Personenverkehr auf Strasse und Schiene müssen wir die Kapazitäten laufend ausbauen, weil jedes Jahr über 70'000 Menschen in die Schweiz einwandern. Sie wollen natürlich auch Auto und Bahn fahren. Die täglichen Staus und überfüllten Züge sind der Beweis. **Fazit: Wer also trotz all den gewichtigen Nein-Argumenten trotzdem Ja sagen will zu dieser unwirtschaftlichen, überrissenen, einseitigen, teuren und falsch auf gegleisten FABI-Vorlage, sollte logischerweise auch Ja sagen zur Masseneinwanderungs-Initiative. Nur so besteht Gewähr, dass wir nach dieser FABI-Vorlage nicht innert kurzer Zeit eine weitere FABI-Vorlage präsentiert bekommen.**