

## Das Volk ist am Zug

FABI bringt mehr Platz in Zügen und Bahnhöfen sowie häufigere und schnellere öV-Verbindungen. Der Güterverkehr erhält die nötige Kapazität und eine bessere Transportqualität. Dies alles mit einer für die Zukunft gesicherten Finanzierung. Anfang 2014 entscheidet das Volk.

Mehr Informationen:  
[www.bav.admin.ch/FABI](http://www.bav.admin.ch/FABI)

Herausgeber: Bundesamt für Verkehr BAV  
Auflage: 5500 Stk (deutsch, französisch und italienisch)  
Stand: August 2013  
Bestellungen: [www.bundespublikationen.admin.ch](http://www.bundespublikationen.admin.ch)  
Art. Nr. 802.232.d (Gratisabgabe)

## Verbesserungen für Bahnkunden

Mehr Züge, mehr Qualität und Pünktlichkeit sowie mehr Platz in Zügen, auf Perrons und in den Bahnhöfen. Das bringen die Investitionen mit FABI in die Schieneninfrastruktur den Kundinnen und Kunden.

Im Personenverkehr wirkt sich dies spürbar auf das Angebot an Sitzplätzen aus. Der Güterverkehr erhält garantierte Kapazitäten im Bahnnetz und damit zuverlässigere und raschere Verbindungen. Von mehr Zuverlässigkeit dank einem stabilen Bahnbetrieb profitieren alle.

## BIF: Einer für alles

Der BIF umfasst alle finanziellen Mittel, die in die Bahninfrastruktur fließen. Damit kann der Bund beim Einsatz der Gelder stärker als bisher Schwerpunkte setzen. Der unbefristete Fonds wird mit den bisherigen Finanzierungsquellen des FinöV-Fonds (Anteile von LSVA und Mehrwertsteuer sowie – befristet bis zur Rückzahlung der Bevorschussung – Anteile der Mineralölsteuer) gespeisen. Er löst den befristeten FinöV-Fonds ab. Neu in den BIF fließen diejenigen Mittel aus der Bundeskasse, die bisher für den Betrieb und Substanzerhalt eingesetzt wurden sowie die Mittel aus dem begrenzten Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer. Ebenso leisten die Kantone einen Beitrag. Befristet von 2018 bis 2030 erhält der BIF überdies ein Promille der Mehrwertsteuer.


## Finanzierung: Sicher in die Zukunft

Die Finanzierung der Bahninfrastruktur wird einfacher, nachhaltiger und übersichtlicher:

Die Kosten für den Betrieb, Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur werden aus einem einzigen Fonds gedeckt, dem neuen Bahninfrastruktur-Fonds (BIF). Damit wird die Finanzierung langfristig gesichert.

Bei der Verkehrsinfrastruktur geht es um viel Geld. Dies verlangt eine langfristig ausgerichtete Finanzplanung sowie einen effizienten Einsatz der Mittel. Die Kosten für den Erhalt des bestehenden Netzes und dessen Erweiterung werden mit zusätzlichen Beiträgen von allen Beteiligten, von Bund, Kantonen, Reisenden, Konsumenten, Transportunternehmen und Verladern, gedeckt.

**FABI**  
Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur  
ergänzte Fassung August 2013

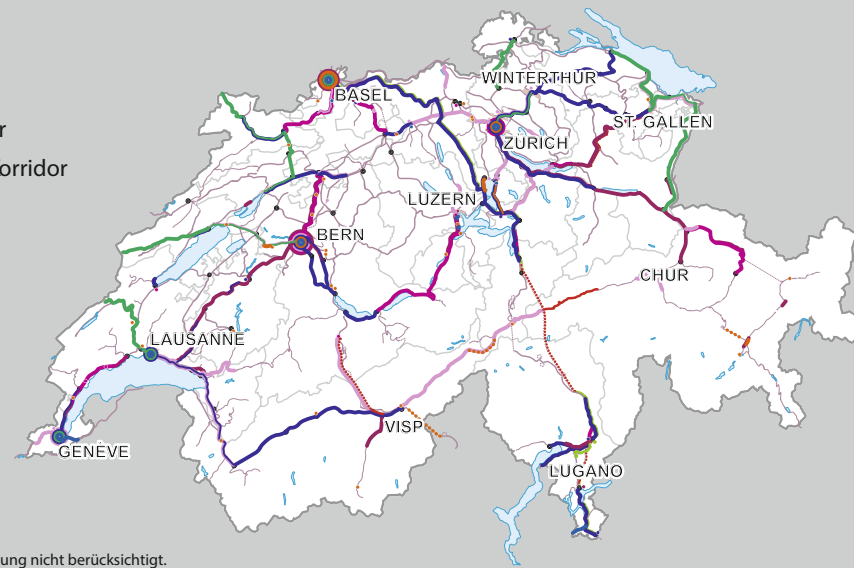
 Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra  
  
Bundesamt für Verkehr BAV



Legende:

- NEAT Tunnel
- - - NEAT Streckenausbauten
- Ausbauten 4-Meterkorridor
- Ausbauten Tunnel 4-Meterkorridor
- Ausbauten IF
- Ausbauten HGW<sup>1</sup>
- Ausbauten TV
- Ausbauten ZEB
- Ausbauten STEP 1. Dringlichkeitsstufe
- Ausbauten STEP 2. Dringlichkeitsstufe
- Ausbauschritt 2025

<sup>1</sup> Projekte im Ausland wurden in dieser Darstellung nicht berücksichtigt.



## FABI: Weg in die Zukunft

Die Schweiz hat ein hervorragendes Angebot im Bahnverkehr. Davon profitieren einerseits die Bahnkunden, es ist aber auch ein wichtiger Faktor im Standortwettbewerb und ein Trumpf der Tourismusregionen.

Damit dies auch bei steigender Nachfrage so bleibt, braucht es FABI, die Vorlage zu «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur»: Im Finanzierungsteil wird mit einem Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) die Finanzierung auf eine solide, sichere Basis gestellt.

Im Ausbauteil werden die Leitplanken für das künftige Angebot festgelegt. Damit auch in Zukunft das Angebot stimmt.

## Ausbau: Schritt für Schritt

Das Schweizer Schienennetz stösst an seine Grenzen. Es fehlt an genügend Sitzplätzen und an der Möglichkeit für zusätzliche und längere Züge im Personenverkehr sowie für ein besseres Angebot im Güterverkehr. Das Ziel ist im Personenfernverkehr langfristig ein Halbstundentakt und in Agglomerationen der Viertelstundentakt.

Dies soll Schritt für Schritt erreicht werden: Das Parlament entscheidet regelmässig über die Ausbauschritte. Der Ausbauschritt 2025 wurde zeitgleich mit der Finanzierung beschlossen. Ergänzend dazu wird das Angebot mit weiteren Bahn-Programmen wie zum Beispiel ZEB und Infrastrukturfonds verbessert.

## Grosser Nutzen für alle Regionen

Investitionen in die Infrastruktur sind Investitionen in die Zukunft. Mit einem dichten Angebot für Pendlerinnen und Pendler können Staus auf den Strassen vermieden werden. Von FABI profitieren auch die Tourismusregionen, die besser an die Zentren und Verkehrsknoten angebunden werden.

Der Wirtschaftsstandort Schweiz und die Kantone erhalten mit einem hochstehenden öffentlichen Verkehr ein überzeugendes Argument im internationalen Standortwettbewerb. Infrastrukturpolitik ist auch Standortpolitik: Damit das Verkehrsnetz als Lebensader der Schweiz leistungsfähig bleibt, braucht es Investitionen.

## Zahlen und Fakten

Zeitplan

- Anfang 2014: Volksabstimmung
- 2016 (voraussichtlich): Inkrafttreten

FABI: Gegenentwurf

- direkter Gegenentwurf zur zurückgezogenen Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» des VCS und weiterer Organisationen

Bahninfrastruktur-Fonds (BIF)

- zeitlich unbeschränkt
- Finanzierung von Ausbauten, Betrieb und Substanz erhalten der Bahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen)

Speisung BIF

(Durchschnitt/Jahr in CHF; Preisstand 2010):

- bisheriger FinöV-Fonds (1,57 Mrd.):
  - 0,95 Mrd. LSVA
  - 0,36 Mrd. MWST
  - 0,26 Mrd. Mineralölsteuer (befristet bis Rückzahlung Bevorschussung, ca. 2030)
- ordentlicher Bundeshaushalt:
  - rund 2,4 Mrd. (inkl. 100 Mio. Aufstockung)
  - indiziert an reales Wirtschaftswachstum (BIP) und Teuerung
- neue Quellen:
  - Kantonsbeitrag: netto 200 Mio. (500 Mio. inkl. der bisherigen Privatbahninfrastrukturfinanzierung)
  - Direkte Bundessteuer (begrenzter Fahrkostenabzug): 200 Mio. (Preisstand 2014)
  - Befristetes MWST-Promille: 360 Mio. (Preisstand 2010, befristet 2018 – 2030)

Zusätzliche Beiträge Nutzer (pro Jahr, CHF):

- Trassenpreis: 300 Mio. (200 Mio. per 1.1.2013, 100 Mio. per 1.1.2017)

Diese Beiträge fliessen nicht in den BIF, sondern reduzieren die Infrastrukturkosten, die durch den BIF zu decken sind.

Bevorschussung des FinöV-Fonds

- Bevorschussung (ca. 9 Mrd.) des FinöV-Fonds inkl. Verzinsung wird durch den BIF vollständig zurückbezahlt
- Rückzahlung der Bevorschussung: ab 2019 bis ca. 2030

STEP: Strategisches Entwicklungsprogramm

- Zeithorizont: 2050
- Umfang aller Projekte: rund 40 Mrd.
- Umsetzung in Ausbauschritten

## Zahlen und Fakten

STEP-Ausbauschritt 2025 (6,4 Mrd.)

- ermöglicht folgendes Angebot:
  - 4 IC-Züge pro Stunde Genf – Lausanne und Sicherung der Trassenkapazität für den Güterverkehr
  - Halbstundentakt RV Biel – Neuenburg
  - Qualitätsverbesserung des Güterverkehrs auf der Ost-West-Achse
  - Halbstundentakt IC Bern – Luzern
  - Halbstundentakt IC Zürich – Chur
  - Halbstundentakt IC Zürich – Lugano
  - Halbstundentakt RE Locarno – Lugano
  - Halbstundentakt Landquart/Chur – Davos/St. Moritz
  - Halbstundentakt Zermatt – Fiesch
  - Bern–Solothurn: Verlängerung S8 bis Bätterkinden
  - Viertelstundentakt Luzern – Giswil/Stans
  - Mehr Sitzplätze auf der Strecke St. Gallen – Rapperswil
  - Viertelstundentakt Vevey – Blonay
  - Leistungssteigerung Knoten Genf
  - Fahrzeitverkürzung Lausanne – Bern
  - Viertelstundentakt S-Bahn Bern – Münsingen
  - Viertelstundentakt S-Bahn Basel – Liestal
  - Halbstundentakt S-Bahn Aarau – Zürich
  - Taktverdichtungen Chur–St. Gallen
- Vorarbeiten künftige Ausbauschritte:
  - Kredite für Projektierung, Planung und Studien: Aarau – Zürich – Winterthur, Luzern – Zug – Zürich, Kapazitätsausbau im Lötschberg-Basistunnel sowie für Basel – Mittelland (3. Juradurchstich), Neubaustrecke Axen und Lausanne – Bern
  - bis 2018: Parlamentsvorlage für 2. Ausbauschritt

ZEB: Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur

- 5,4 Mrd.
- Parlamentsbeschluss 2009
- Realisierung bis 2025 (parallel zum STEP-Ausbauschritt 2025)
- Anpassungen im ZEB-Gesetz im Rahmen FABI: zusätzliche Massnahmen zwischen Genf – Bern – Zürich – St. Gallen für mehr Sitzplätze (u. a. Ausbau Knoten Lausanne), Verschiebung der Fahrzeitverkürzung auf der Ost-West-Achse in STEP