



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2011-10-05/274

Faktenblatt Vernehmlassung FABI Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur

2. November 2011

Die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI stiess in der Vernehmlassung auf ein mehrheitlich gutes Echo. Positiv beurteilt wurde namentlich die Fondslösung, mit der die bisherigen finanziellen Mittel für die Bahninfrastruktur verstetigt werden sollen. Auch der Bedarf an zusätzlichen Mitteln wurde anerkannt. Aus welchen Quellen diese Gelder kommen sollen, ist jedoch umstritten. Das mittel- und langfristige Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Bahnnetzes wurde im Grundsatz sehr gut aufgenommen. Gefordert wurde hingegen ein grösserer erster Ausbauschnitt im Umfang von 5-6 statt 3.5 Mrd. Franken. Tragfähige Finanzierungsvorschläge für ein grösseres Ausbaupaket hingegen fehlen.

Der Bundesrat hatte die Vorlage FABI als direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" von März bis Juli 2011 in die Vernehmlassung geschickt. Sie umfasst folgende Elemente:

- Die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur aus einem unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF)
- Speisung des BIF aus denjenigen ordentlichen Bundesmitteln, die heute für Leistungsvereinbarungen mit SBB und Privatbahnen ausbezahlt werden, sowie aus den heutigen FinöV-Quellen
- Zusätzliche Quellen zur Deckung der bestehenden Finanzierungslücke:
 - Erhöhung der Trassenpreise (300 Mio.)
 - Pauschalierung des Fahrkostenabzugs der direkten Bundessteuer (250 Mio.)
 - Kantonsbeitrag (300 Mio.)
- Langfristperspektive und strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) für den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur sowie einen ersten konkreten Ausbauschnitt 2025 im Umfang von 3,5 Mrd. Franken.



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2011-10-05/274

Vernehmlassungsergebnisse im Bereich Finanzierung

Unbefristeter Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Wird von überwiegender Mehrheit begrüsst. Vereinzelte Ablehnung, vereinzelt Forderung nach Befristung.

Finanzierung des BIF

Weiterführung der bisherigen Mittel ist weitgehend akzeptiert, teilweise wird ein stärkeres Engagement des Bundes gefordert. Die Verwendung der bisherigen FinöV-Mittel wird einzig von strassennahen Kreisen wegen der weiteren Verwendung von Mineralölsteuermitteln für die Bahn kritisiert.

Trassenpreiserhöhung (300 Mio.)

Wird von Mehrheit ganz oder teilweise unterstützt, verschiedentlich wurde moderatere Erhöhung gewünscht. Mit der jüngsten Revision der Netzzugangsverordnung wurde der erste Schritt von 200 Millionen vom Bundesrat bereits mit Wirkung per 1.1.2013 beschlossen, um die gesetzliche Deckung der Grenzkosten zu erreichen.

Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer

Drei ungefähr gleich grosse Lager: Gegner, Befürworter und Befürworter einer moderateren Lösung in Form einer Obergrenze (statt einer Pauschalierung) in der Höhe von mindestens 3000 Franken.

Kantonsbeitrag

Kantone lehnen Pauschalbeitrag aufgrund fehlender Mitsprache bei Planung und Mittelverwendung ab, gefordert wird eine einvernehmliche Lösung mit konkretem Nutzen und Mitsprache. Insgesamt halten sich Gegner und Befürworter die Waage.

Alternative Finanzierungsquellen

Vorgeschlagen wird eine höhere Bundesbeteiligung über den FinöV-Fonds (Erstreckung der Rückzahlung, Verzicht auf Verzinsung, teilweiser bis vollständiger Schuldenerlass), die Mehrwertsteuer (Erhöhung oder Verzicht auf Vorsteuerabzug auf Bundes- und Kantonsbeiträgen), die Mineralölsteuer (BIF-Anteil erhöhen oder Steuererhöhung). Seltener sind Forderungen nach verstärkter Nutzerfinanzierung bzw. grösseren Effizienzgewinnen.



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2011-10-05/274

Vernehmlassungsergebnisse im Bereich Ausbau

Langfristperspektive und strategisches Entwicklungsprogramm (STEP)

Die Schaffung einer Langfristperspektive wird begrüsst. Priorisierung zusätzlicher Kapazität gegenüber einer weiteren Verkürzung der Reisezeit wird von einer grossen Mehrheit unterstützt. Teilweise werden konkretere Ziele und umfangreichere Massnahmen für den Schienengüterverkehr gefordert. Aus regional- bzw. branchenspezifischen Überlegungen werden verschiedentlich andere Priorisierungen gefordert. Das Vorgehen in mehreren Ausbausritten wird sehr begrüsst.

Ausbauschritt 2025

Für eine grosse Mehrheit soll der erste Ausbausritt grösser ausfallen. Statt 3,5 Mrd. Franken fordern verschiedene Kreise einen Umfang von 5 – 6 Mrd. Franken. Zahlreiche Stellungnahmen nennen Projekte, die aus ihrer Sicht als dringlicher erachtet werden. Kontrovers geäussert haben sich die Teilnehmer indes zur Frage, wie ein grösserer Ausbausritt finanziert werden soll, gefordert wird oftmals ein deutlich höherer Bundesbeitrag.

Anpassungen im ZEB-Gesetz

Werden weitgehend unterstützt. Teilweise bemängelt wird die zeitliche Verschiebung des Chestenbergstunnels im Kanton Aargau.

Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr, Information
031 322 36 43
presse@bav.admin.ch