



## «FABI konkurrenziert den Strassenverkehr nicht, sondern ergänzt ihn.»»

Im Gespräch mit der Städte-Allianz äussert sich Dr. Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, über die Vorlage FABI, deren Finanzierungskonzept und das Verhältnis von Strasse und Schiene.



**Herr Dr. Füglistaler, der Ständerat will einen erweiterten Ausbauschritt 2025. Wie beurteilt das BAV diesen Vorschlag inhaltlich, nachdem der Bundesrat in seiner Botschaft ein anderes Programm vorgesehen hat?**

Der Ständerat hat konsequenterweise nicht nur mehr Ausbauten beschlossen, sondern auch die hierfür nötige Zusatzfinanzierung in Form einer befristeten Mehrwertsteuererhöhung. Ein zweiter

Aspekt ist ebenfalls positiv: Der Ständerat hat den Ausbauschritt des Bundesrats mit denjenigen Projekten ergänzt, welche auch

aus Sicht des Bundes die nächst dringlichen sind. Mit dem Beschluss zusätzlicher Projektierungskredite wurden zudem Leitplanken im Hinblick auf den zweiten Ausbauschritt gesetzt, über den in einigen Jahren zu entscheiden sein wird. Das erhöht die Planungssicherheit.

**Für Diskussionsstoff wird vor allem noch die Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds sorgen. Das Mehrwertsteuerpromille sowie die Begrenzung des Fahrkostenabzugs stehen teilweise in der Kritik. Gibt es noch alternative Finanzierungsquellen für FABI?**

FABI sieht bereits jetzt vor, dass alle Akteure und Nutzniesser einen finanziellen Beitrag für den Substanzerhalt und den Ausbau der Bahninfrastruktur leisten sollen: Bahnbenützer, Pendler generell, die Kantone und natürlich auch der Bund, der mit gutem Beispiel vorangeht. Wir sehen dazu keine Alternativen. Beim Fahrkostenabzug ist zu

## «Ohne ausreichende Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds bleiben die geplanten Ausbauten eine Illusion.»»

bedenken, dass die geplante Obergrenze nur die direkte Bundessteuer betrifft. Auswirkungen hat dies nur für rund

## Editorial

**Geschätzte  
Leserinnen und Leser**



In der Sommersession berät der Nationalrat die Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI). Dabei handelt es sich um einen direkten Gegenvorschlag zur Volksinitiative des VCS. Dieses Anliegen will die Hälfte der bisher für den Strassenverkehr vorgesehenen Mittel dem öffentlichen Verkehr widmen. Eine solche Umverteilung ist nicht wesensgerecht, hinterlässt ein tiefes Loch in der Strassenkasse und gefährdet eine nachhaltige Strasseninfrastruktur. Die Initiative ist deshalb abzulehnen.

Wir dürfen die beiden Verkehrsträger Schiene und Strasse nicht gegeneinander ausspielen, sondern müssen sie sinnvoll kombinieren. Der Gegenvorschlag FABI verfolgt diesen Ansatz. Ein unbefristeter Fonds zur Finanzierung von Ausbau, Betrieb und Unterhalt sorgt für eine nachhaltige Finanzierung bzw. für einen Ausbau ohne Verschuldung. Heute werden zur ausreichenden Alimentierung in einem beschränkten Mass auch Mineralölsteuererträge verwendet. Dies ist nur dann gerechtfertigt, als dass ein gut ausgebautes Bahnnetz zur Entlastung der bereits heute überlasteten Strassen beitragen kann. Es gilt, sich grundsätzliche Überlegungen zur langfristigen Finanzierung der gesamten Verkehrsinfrastrukturen zu machen.

Der Ständerat hat das Gesamtkonzept FABI bereits gutgeheissen und ohne eine Gegenstimme eine umfangreichere Ausbauparallele beschlossen, als sie der Bundesrat vorschlug. Umfangreicher deshalb, weil ansonsten dringende notwendige Projekte – etwa auf den Hauptverkehrsachsen St. Gallen–Winterthur–Zürich oder auch am Lötschberg – für Jahrzehnte auf der Strecke bleiben würden. Darum bin ich vom gut austarierten FABI-Vorschlag mit Berücksichtigung aller Regionen überzeugt und appelliere an meine Ratskolleginnen und -kollegen, FABI gemäss Ständerat bzw. unserer vorbereitenden Verkehrskommission zu unterstützen. Grundsätzlich sollte zeitgleich und parallel zu FABI ein analoger Fonds für die Strasse geschaffen werden. Sollte dies nicht möglich sein, sind unmittelbar danach Bundesrat und Parlament gefordert, auch eine zukunftsfähige Lösung für den Ausbau der Strasseninfrastruktur zu beschliessen. Ganz nach dem Motto: Schiene und Strasse – mit- statt gegeneinander.

*Max Binder*

**Max Binder**

Nationalrat und Co-Präsident der Städte-Allianz  
Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz



## «Mit punktuellen Massnahmen können wir die steigende Nachfrage nicht mehr bewältigen.»»

20 Prozent der Steuerpflichtigen, und die Kantone bleiben bei der Ausgestaltung des Fahrkostenabzugs in ihren Steuersystemen frei. Die befristete Verwendung des Mehrwertsteuerpromilles, das nach Abschluss der Sanierung der Invalidenversicherung frei wird, dürfte die einzige mehrheitsfähige Quelle sein, um zusätzliche Ausbauten zu finanzieren. Wichtig ist, dass der Bahninfrastrukturfonds ausreichend alimentiert ist. Sonst bleiben die geplanten Ausbauten eine Illusion.

**Für einzelne Angebotsverbesserungen sollen sehr viele Millionen Franken aufgewendet werden. Favorisiert der Ständerat mit seinem aufgestockten Vorschlag etwa teure Luxus-Infrastrukturbauten? Gibt es nicht billigere Lösungen?**

Das Schweizer Bahnnetz ist stark ausgelastet und teilweise an der Kapazitätsgrenze. Mit punktuellen Massnahmen können wir die steigende Nachfrage nicht bewältigen. Alle Projekte unterziehen wir einer genauen Prüfung. Wo nötig, prüfen wir Alternativen. Die Ausbauplanung des

Bundes, auf welcher die Beschlüsse des Ständerats basieren, priorisiert Projekte, welche ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, Engpässe beheben und eine möglichst grosse positive Auswirkung aufs gesamte Schienennetz haben.

**Angenommen der Nationalrat stimmt in den wesentlichen Fragen mit seiner vorbereitenden Kommission überein und die Differenzen zwischen den beiden Räten werden schnell bereinigt. Wagen Sie bereits eine Prognose für die Volksabstimmung?**

Ich bin zuversichtlich, dass FABI auch beim Stimmvolk gut ankommt: Die Vorlage sieht einen Ausbau vor, der schwerwiegend bestehende Engpässe beseitigt, auf den Kapazitätsausbau setzt und damit der breiten Masse an Bahnbenutzern und Pendlern zugute kommt. Zudem ist die Vorlage regional gut austariert, wie die klare Zustimmung im Ständerat zeigt. Und nicht zuletzt wird mit FABI die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig auf eine solide und transparente Basis gestellt.

## «FABI ist regional gut austariert, das zeigt die klare Zustimmung im Ständerat.»»

**Die Strassenverbände fordern ein rasches Vorgehen bei einer neuen Vorlage des Strasseninfrastrukturausbaus und -finanzierung. Inwieweit wird diese Vorlage mit der Vorlage FABI und dem Bundesamt für Verkehr koordiniert?**

Rein formell ist die Strassen-Vorlage nicht mit FABI gekoppelt, inhaltlich und politisch jedoch schon: Die Finanzierung und der Ausbau beider Verkehrsträger soll auf eine solide Basis gestellt werden. Schiene und Strasse sollen mit- und nicht gegeneinander funktionieren. Deshalb lehnt der Bundesrat die Initiative «für den öffentlichen Verkehr» des VCS ab. Die Initiative würde dem öffentlichen Verkehr zwar zusätzliche Mittel bringen, dies aber zu Lasten der Strasse. Bei der Strasse zeichnen sich indes schon mit dem heutigen System Finanzierungsprobleme ab. Mit FABI machen wir dem Strassenverkehr nicht Konkurrenz, sondern wir ergänzen ihn. ■

# Signal steht auf Grün für Projektierung von Brüttener Tunnel, Zimmerberg Basistunnel II und Bahnknoten Luzern

Die nationalrätliche Verkehrskommission (KVF-N) hat am 19. Februar 2013 die Detailberatung zur Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) abgeschlossen. Der Nationalrat behandelt FABI in der Sommersession 2013.

Die KVF-N befürwortet eine Ergänzung des vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausbauschnittes 2025 im Rahmen der Vorlage FABI. Diese Ergänzungen orientieren sich an den vom Ständerat verabschiedeten Beschlüssen.

Die Städte-Allianz ist erfreut, dass nach dem Ständerat auch die KVF-N Planungs- bzw. Projektierungskredite auf den Strecken Bassersdorf/Dietlikon–Winterthur, Thalwil–Zug und Zug–Luzern vorsieht.

Die Städte-Allianz favorisiert den Bau des Zimmerberg Basistunnels II inklusive Entlastungsmassnahmen im Bahnknoten Luzern mit dem Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern sowie die im Richtplan des Kantons Zürich bereits vermerkte kurze Variante des Brüttener Tunnels. Die Projektierungsarbeiten für die erwähnten Infrastrukturausbauten sind sofort an die Hand zu nehmen. Dies mit dem Ziel, bis 2025 baureife Projekte vorlegen zu können.

## Ausgewiesener volkswirtschaftlicher Nutzen

Der Brüttener Tunnel und der Zimmerberg Basistunnel II sind die einzigen Projekte, die sowohl eine vom BAV ausgewiesene positive Nutzen-Kosten-Differenz aufweisen, als auch die Überlast im Personenverkehr markant reduzieren. Und beim Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof handelt es sich um den gemäss SBB am zweckdienlichsten und günstigsten Befreiungsschlag gegen die komplett überlastete Zufahrt Luzern. ■



**Die Städte-Allianz bittet alle Nationalrätinnen und Nationalräte, sich betreffend FABI den Mehrheitsanträgen\* seiner vorberatenden Kommission anzuschliessen sowie auf die Unterstützung von Anträgen zu verzichten, welche die Finanzierung der Ausbauschnitte gemäss KVF-N und damit den Angebotsausbauten in den Regionen Ostschweiz, Zentralschweiz und im Metropolitanraum Zürich (zweckgebundene Projektierungskredite im Ausbauschnitt 2025 sowie Umsetzung dieser Angebotsverbesserungen im Ausbauschnitt 2030) gegebenenfalls wieder in Frage stellen könnten.**

\* Zur Frage der Kantonsbeteiligung (Differenz zwischen Ständerat und KVF-N) verweist die Städte-Allianz auf die offizielle Stellungnahme der KöV Schweiz und unterstützt entsprechend die Haltung des Ständerats.

## News

### «Zimmerberg light» für Kantonsrat keine Alternative

Der Zürcher Kantonsrat hat anfangs Jahr die Einzelinitiative für eine alternative Linienführung am Zimmerberg, die sogenannte Variante «Zimmerberg light», beraten. Eine Studie des Bundes bescheinigt der Variante «Zimmerberg light» ein weit schlechteres Nutzen-Kosten-Verhältnis als der Basistunnel II. Der Rat folgte dieser Argumentation und lehnte die Einzelinitiative mit 142 zu 22 Stimmen klar ab.

Der Zürcher Regierungsrat hat sich bereits im Juli 2012 gegen die Einzelinitiative ausgesprochen. Für den Kantonsrat und den Regierungsrat gibt es keine eigentliche Variantendiskussion, für ihn ist klar, dass der Zimmerberg Basistunnel II die beste Variante ist. Denn der Zimmerberg Basistunnel II führt zur Leistungssteigerung des Schienennetzes und zu Fahrzeitverkürzung.



## FABI – Forderungen der Städte-Allianz auf einem Blick

### 1. Nein zur VCS-Initiative, Ja zum Gegenvorschlag FABI

> Die VCS-Initiative schiesst übers Ziel hinaus. Sie will die Hälfte der bisher für den Strassenverkehr vorgesehenen Mittel dem öffentlichen Verkehr zuführen. Eine solche massive Umverteilung gefährdet eine nachhaltige Strasseninfrastruktur.

**Die beiden Verkehrsträger Schiene und Strasse haben beide ihre Berechtigung. Sie brauchen beide ein nachhaltiges Finanzierungs- und Ausbaukonzept. FABI ist jenes für die Schiene. Analog muss eines für die Strasse folgen.**

### 2. Schnellstmögliche Projektierung der Engpassbeseitigungen auf den Strecken St. Gallen–Winterthur–Zürich und Luzern–Zug–Zürich

> Die Verbindung Zürich–Winterthur–St. Gallen ist Teil der nationalen West-Ost-Achse, fahrgaststärkster S-Bahnlinienstrang der Schweiz und auch ein international wichtiger Güterverkehrskorridor. Der ganze Verkehr drängt sich teilweise auf einer einzigen Doppelspur, heute einer der grössten Engpässe im schweizerischen Eisenbahnnetz. Die Verbindung Luzern–Zug–Zürich mit den einspurigen Tunnels Zimmerberg und Albis ist Teil der Hauptverkehrsader zwischen der Zentralschweiz und Zürich. Das Nadelöhr im internationalen Nord-Süd-Verkehr und wichtigste Zubringerstrecke zur NEAT hat seine Leistungsgrenze längstens erreicht. Auf der schweizweit drittstärksten Personenverkehrsachse steigt die Nachfrage überdurchschnittlich an. Und die heutige Zufahrt zum Bahnhof Luzern durch den zweispurigen Gütschtunnel ist komplett ausgelastet und zählt zu den grössten Engpässen im schweizerischen Bahnnetz.

**Der Ausbauschnitt 2025 muss demnach im Minimum zweckgebundene Projektierungskredite für besagte Engpassbeseitigungen beinhalten. Die betroffenen Regionen brauchen Planungssicherheit.**

### 3. Verbindliche Realisierung von Brüttener Tunnel, Zimmerberg Basistunnel II und Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern bis spätestens 2030

> Es sind prioritär jene Projekte zu berücksichtigen, welche den grössten Beitrag an das volkswirtschaftliche Wachstum der Schweiz leisten. Die Schlüsselprojekte auf den Eisenbahnstrecken Zürich–Winterthur–St. Gallen und Luzern–Zug–Zürich – namentlich Brüttener Tunnel, Zimmerberg Basistunnel II und der Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern – werden diesem Anspruch gerecht.

**Diese Angebotsverbesserungen dulden keinen weiteren Aufschub mehr und müssen bis 2030 realisiert sein.**

### 4. Ausreichende Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds

> Ein unbefristeter Fonds für Ausbau, Betrieb und Unterhalt sorgt für eine solide Finanzierung der Bahninfrastruktur. Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur werden somit wesentlich besser aufeinander abgestimmt als bisher. Dies senkt die Risiken für den Bundeshaushalt und erlaubt einen auf die verfügbaren Mittel abgestimmten Ausbau.

**Der Bahninfrastrukturfonds muss ausreichend alimentiert werden. Andernfalls bleiben wichtige Ausbauvorhaben in der ganzen Schweiz auf der Strecke und die Schweiz büsst wegen ungenügender Erreichbarkeit als Wirtschafts- und Wohnstandort an Attraktivität ein.**

## Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz

Die Städte Luzern, St.Gallen, Winterthur, Zug und Zürich haben im Frühjahr 2008 die «Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz» gegründet. Im Verbund setzen sich die Städte für den raschen und nachhaltigen Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs auf den Zufahrtsstrecken zum Metropolitanraum Zürich ein. Zu diesem Zweck informiert die Städte-Allianz Politik, Behörden und die interessierte Öffentlichkeit auf ihrer Website ([www.staedte-allianz.ch](http://www.staedte-allianz.ch)), über die Medien und an Anlässen.

Die Geschäftsstelle ([info@staedte-allianz.ch](mailto:info@staedte-allianz.ch)) beantwortet weitergehende Fragen und ist gerne bereit, Interessierte weiter zu dokumentieren.

[www.staedte-allianz.ch](http://www.staedte-allianz.ch)

Impressum  
Herausgeber: Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz  
Fotos: Bundesamt für Verkehr, SBB, Rihs, parlament.ch  
Druck: ERNi Druck und Media AG, Kaltbrunn  
Auflage (Deutsch und Französisch): 4500

