



## «Ein gezielter Ausbau ist unumgänglich.»»

Die gravierendsten Engpässe beim Personen- und Gütertransport müssen beseitigt werden. Mit der Vorlage FABI erfolgt der Ausbau zeit- und bedürfnisgerecht, sagt Urs Hany, Präsident Fachverband Infra (Verband Schweizer Infrastrukturbauer).



### Herr Hany, weshalb soll das Schweizer Stimmvolk am 9. Februar Ja zu FABI sagen?

Jeden Tag pendeln in der Schweiz 3,7 Millionen Menschen zur Arbeit. Der Gütertransport auf der Schiene wächst. Die heutige Bahninfrastruktur hat die Kapazitätsgrenze erreicht. Ein weiterer, gezielter Ausbau ist unumgänglich. FABI ermöglicht die heute notwendige Kapazitätserweiterung.

### Es geht um Milliardenausbauten. Sind diese Summen angesichts des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds gerechtfertigt?

Ja, das sind sie. Unsere Verkehrsinfrastrukturen sind der Motor für unsere Wirtschaft. 6,4 Milliarden Franken stehen in einem ver-

kraftbaren Verhältnis zu unserem Bruttoinlandprodukt.

### Die zweite Tranche von Bahnausbauten soll bis 2030 realisiert werden. Weshalb dauert dies so lange? Können wir überhaupt so lange warten?

Der Ausbau der Bahninfrastruktur erfolgt mit FABI «Schritt für Schritt». Das heisst, dass die Ausbauten zeit- und bedürfnisgerecht geplant und realisiert werden. Sie werden nicht Jahre und Jahrzehnte im Voraus geplant. Das Vorgehen ermöglicht es, wachsende Personen- und Güterströme zu berücksichtigen. Ausbauprojekte werden jeweils an den Stellen mit den gravierendsten Engpässen realisiert.

### Nach welchen Kriterien sollen die Prioritäten für die weiteren Bahninfrastrukturausbauten gesetzt werden?

## «Ein JA zu FABI ermöglicht es, die dringend notwendige Kapazität beim Personen- und Gütertransport auf der Schiene zu erweitern.»»

Zwei Hauptkriterien sind für mich massgebend. Erstens und wie bereits erwähnt, müssen zuerst die gravierendsten Engpässe beim Personen- und Gütertransport beseitigt werden. Und zweitens müssen wir den Mobilitätsbedürfnissen nachkommen, welche wiederum durch die Raumplanung gesteuert werden müssen. ■

## Editorial

### Geschätzte Leserinnen und Leser



Volk und Stände stellen am 9. Februar 2014 die Weichen für einen nachhaltigen Bahninfrastrukturausbau. FABI, so die Kurzform der Abstimmungsvorlage «Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur», beinhaltet weit mehr als auf den ersten Blick ersichtlich: Erstmals erfolgt die Finanzierung von Unterhalt, Betrieb und Ausbau des schweizerischen Schienennetzes aus einem unbefristeten Fonds, der sich nicht verschulden darf. Weiter geschieht die Planung der Bahninfrastruktur in enger Absprache mit den lokalen Know-how-Trägern, den Kantonen. Gelder für die Projektierung von Zimmerberg-Basis- und Brüttener-Tunnel werden mit dieser Abstimmungsvorlage zweckgebunden bereitgestellt. Schliesslich profitiert aber die ganze Schweiz von einem «Schritt für Schritt» festgelegten Bahnausbau, der Engpässe beseitigt und Wohn- und Wirtschaftsregionen näher zueinander bringt.

Die Städte-Allianz hat sich mit Nachdruck für diese Massnahmen zur Behebung gravierender Kapazitätsengpässe in der Nordost- und Zentralschweiz, namentlich zwischen Winterthur und Zürich und zwischen Zürich und Luzern, eingesetzt. Der volle Nutzen, der letztlich dem gesamten schweizerischen Mittelland zugutekommt, entfaltet sich zwar erst ab 2025. Doch mit den versprochenen Projektierungskrediten ist der Startschuss gegeben, dass bis 2030 eben gerade auf diesen Hauptverkehrsachsen der öffentliche Verkehr konsequent gefördert wird. Dies ist für den schweizerischen Bahnverkehr ein echter Befreiungsschlag, gerade weil hier heute die schwerwiegendsten Kapazitätsengpässe im Personenverkehr spürbar sind.

Nun überzeugt die Vorlage FABI die Städte-Allianz. Wir empfehlen deshalb allen Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, ein Ja in die Urne zu legen. Diese Empfehlung gilt nicht nur für unsere Einwohnerinnen und Einwohner der Städte Zürich, Winterthur, Zug, Luzern und St.Gallen – sie gilt für die ganze Schweiz.

Dr. Matthias Gfeller  
Stadtrat, Vorsteher Departement Technische Betriebe, Winterthur

# Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI

(direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)

## Um was geht es bei FABI?

Am 9. Februar 2014 kommt die Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) zur Abstimmung. Dieser Volksentscheid stellt die entscheidenden Weichen für den öffentlichen Verkehr beziehungsweise für dessen Ausbau, Planung und Finanzierung.

Dank FABI werden alle Regionen der Schweiz mit guten öV-Verbindungen verknüpft – wir alle profitieren. Im ersten Schritt 2025 werden rund 6,4 Milliarden Franken in den Ausbau des Bahnnetzes investiert. Nebst Angebotsverbesserungen sichert FABI die Finanzierung der Bahninfrastruktur nachhaltig und erlaubt eine weitsichtige und bedürfnisgerechte Planung der zukünftigen Bahnprojekte.

## Weshalb JA zu FABI?

Die Schweiz hat ein hervorragendes Angebot im Personen- und Güterverkehr. Davon profitieren die Bahnkunden, die Wirtschaft als Standortfaktor und insbesondere auch der Tourismus. Damit dies auch bei zu erwartender steigender Nachfrage so bleibt, braucht es ein JA zu FABI.

- ➔ Mehr Platz im Zug: dank Doppelstockwagen und längeren Zügen mehr Sitzplätze
- ➔ Halbstundentakt: das langfristige Ziel im Fernverkehr für alle Städte

- ➔ Viertelstundentakt: in Agglomerationen und städtischen Gebieten
- ➔ Reisezeitverkürzungen: schnellere Verbindungen zwischen den Verkehrsknoten
- ➔ Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: geräumigere Zugänge auf Perrons und in Bahnhöfen, Ausweichstrecken und stabilere Fahrpläne
- ➔ Güterverkehr: garantierte Kapazitäten im Bahnnetz für zuverlässigere raschere Verbindungen

## Welchen konkreten Nutzen bringt FABI dem Metropolitanraum Zürich sowie der anliegenden Ost- und Zentralschweiz?

FABI ermöglicht in der Ost- und Zentralschweiz neben zahlreichen Infrastrukturmassnahmen auf verschiedenen Strecken den Halbstundentakt sowie den Ausbau von Sitzplätzen.

Weiter sind in der Vorlage FABI zweckgebundene Kredite für eine Planung bis zum Auflageprojekt von Brüttener Tunnel, Zimmerberg-Basistunnel II und Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern enthalten – ein Meilenstein für den Metropolitanraum Zürich und die Regionen Ost- und Zentralschweiz. Mit der Realisierung dieser Angebotsverbesserungen bis 2030 ist die FABI-Vorlage ausgewogen und mehrheitsfähig für die Volksabstimmung.

## 3 Fragen und Antworten zu FABI

### Wird die Bahn mit FABI noch teurer?

Bahnfahren wird nicht wegen FABI, sondern aufgrund der steigenden Nachfrage teurer: Im Personenverkehr wird bis 2030 eine Zunahme von 60%, im Güterverkehr von 70% erwartet – mit oder ohne FABI. Damit gehen wachsende Unterhaltskosten und dringende Ausbauten einher. Auch durch Letztere erhöhen sich die Kosten. FABI ist also nicht das Problem, sondern im Gegenteil die Lösung, da die Kosten fair verteilt werden unter denjenigen, die vom Ausbau profitieren: Bund, Kantone und natürlich auch die Bahnbenutzerinnen und -benutzer.

### Ist ein Ausbau von dieser Grösse nötig?

Das Schweizer Schienennetz läuft schon heute vielerorts an seiner Kapazitätsgrenze, es ist weltweit sogar am stärksten ausgelastet. Der erste Ausbausritt in der Grösse von 6,4 Milliarden ist kein regionalpolitisches Wunschkonzert. Es werden nur die wichtigsten Engpässe gezielt beseitigt. Dies ist nötig, wenn wir auch in Zukunft einen pünktlichen und zuverlässigen öffentlichen Verkehr haben wollen. Und zwar nicht nur zwischen den grossen Zentren, sondern in allen Regionen der Schweiz.

### Würde man nicht besser zuerst bestehende Mittel stärker ausschöpfen, beispielsweise mehr und längere Züge oder Doppelstockwagen einsetzen?

Das wird bereits konsequent getan. Es gilt stets die Devise: Technik vor Beton. Zum Beispiel werden technische Massnahmen getroffen, dass Züge schneller aufeinanderfolgen können. Mit modernen Signalen können auf ein und demselben Gleis mehr Züge pro Tag fahren. Mehr und längere Züge werden wo möglich ebenfalls eingesetzt. Allerdings sind dafür auch Infrastrukturausbauten nötig, bspw. längere Perrons und Anpassung der Profile bei Tunnels. Nur ist dieses Optimierungspotenzial vielerorts ausgeschöpft. Das Netz ist umfassend ausgelastet und nur durch gezielte Neubauten können Engpässe in Zukunft verhindert werden. Mit FABI können diese zeitnah finanziert und erstellt werden.

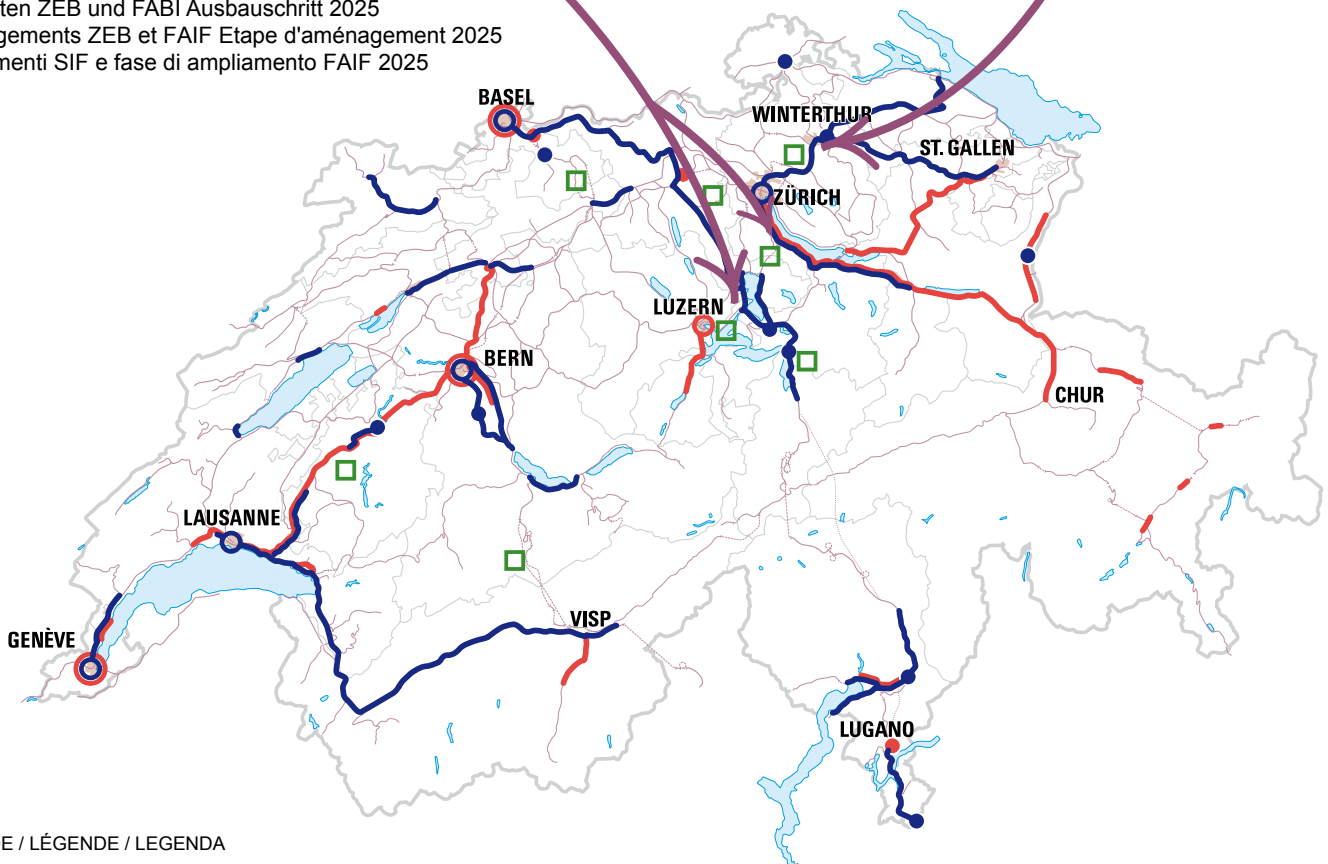
## Konkreter Nutzen durch FABI auf dem Streckenkorridor Zürich–Zug–Luzern mit Zimmerberg-Basistunnel II in Verbindung mit dem Ausbau Bahnhof Luzern

- Nahezu Verdoppelung der Sitzplatzkapazitäten Zentralschweiz–Zürich
- Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Zürich und Gotthard
- Schonung und Entlastung des Bahnhofes und des Ortsbildes von Thalwil
- Leistungsfähige Alternative zu den sanierungsbedürftigen einspurigen Tunnels
- Stabilisierung des Fahrplans auf dem Korridor Zürich–Zug–Luzern
- Baustein für Reisezeitverkürzung Zürich–Mailand
- Viertelstundentakt der S-Bahn von Zug bis nach Luzern in Verbindung mit dem Bau des Tief- bzw. Durchgangsbahnhofes Luzern
- Fahrzeitverkürzung von 6 Minuten zwischen Zürich und Zug sowie 10 Minuten zwischen Zürich und Luzern
- Verdichtung des Angebots im Fernverkehr: integral 4 Züge zwischen Zürich–Zug–Luzern anstelle von heute 2 Zügen
- Es ist eine Entlastung der offenen Strecken vom Güterverkehr möglich und somit eine Reduktion der Lärmbelastung für Anwohner

## Konkreter Nutzen durch FABI auf dem Streckenkorridor Zürich–Winterthur–St.Gallen mit dem Brüttener Tunnel

- Weniger als eine Stunde Fahrzeit von Zürich nach St.Gallen (auch für Züge ohne Neigetechnik oder Wankkompensation)
- Viertelstundentakt zwischen Zürich und Frauenfeld–Weinfelden mit entsprechender Verlängerung nach Romanshorn
- Rund 6 Minuten Zeiteinsparung gewährleistet wichtige Anschlüsse in Zürich und St.Gallen
- Schafft Kapazitätsreserven für die Zukunft: durchgehendes Fernverkehrsangebot Zürich–Winterthur–St.Gallen–Chur mit Anbindung zum Flughafen im Halbstundentakt, halbstündliche Anbindung von Weinfelden nach Konstanz und Romanshorn
- Zusätzliche 9 Züge von Zürich nach St.Gallen mit rund 10 000 zusätzlichen Sitzplätzen
- Der Ausbau mit dem Brüttener Tunnel ist Voraussetzung für die geplante 2. Generation der Zürcher S-Bahn; die Städte profitieren von einer Kombination von schnellen Express-S-Bahnverbindungen und in Kernbereichen von einer hochleistungsfähigen und dicht erschliessenden S-Bahn
- Es ist eine Entlastung der offenen Strecken möglich und somit eine Reduktion der Lärmbelastung für die Anwohner: Statt künftig 800 Züge fahren mit dem Brüttener Tunnel 360 Züge durch Effretikon
- Störungsfreie Alternativroute zum hochwasser- und erdrutschgefährdeten Streckenabschnitt bei Kempththal

Ausbauten ZEB und FABI Ausbauschnitt 2025  
Aménagements ZEB et FAIF Etape d'aménagement 2025  
Ampliamenti SIF e fase di ampliamento FAIF 2025



LEGENDE / LÉGENDE / LEGENDA

● Ausbauten ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur)  
— Aménagements ZEB  
— Ampliamenti SIF

● FABI Ausbauschnitt 2025 (6,4 Mia.)  
— FAIF Etape d'aménagement 2025 (6,4 milliards)  
— Fase di ampliamento FAIF 2025 (6,4 mia.)

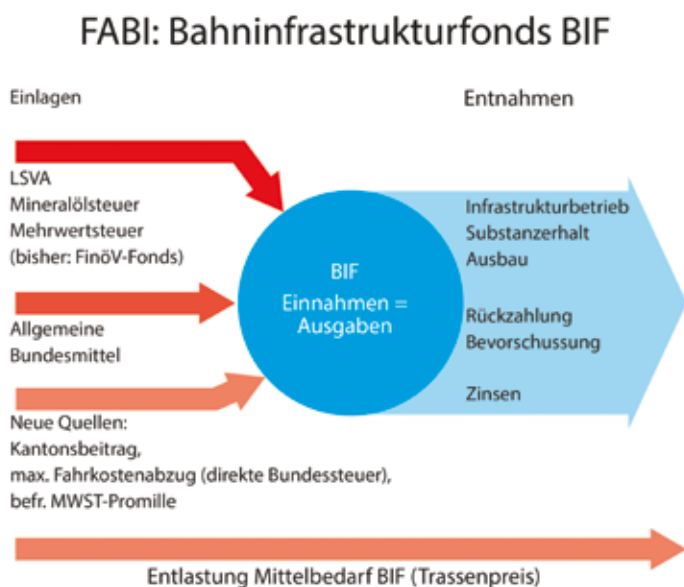
□ Kredite für Projektierung, Planung und Studien  
□ Crédits pour la planification et des études  
□ Crediti per la pianificazione e gli studi

Quelle: BAV

## FABI: So erfolgt die Finanzierung

Bundesrat und Parlament haben zur Finanzierung der Bahninfrastruktur den sogenannten Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen. Er löst den Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV-Fonds) ab und sorgt dafür, dass Betrieb, Unterhalt und Ausbau in Zukunft aus einem gemeinsamen Topf finanziert werden. Vorrang haben Investitionen in den Unterhalt.

Der neue Fonds soll aus bisherigen und neuen Quellen gespeist werden:



Die bisherigen Gelder von rund 4 Milliarden Franken jährlich fließen weiterhin in die Bahninfrastruktur. Dies entspricht rund 80 Prozent der Einlagen in den BIF. Diese Gelder stammen aus allgemeinen Bundesmitteln, aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), aus Anteilen der Mehrwertsteuer und aus der Mineralölsteuer (befristet bis 2030). Dazu kommen rund 1 Milliarde Franken jährlich aus mehreren neuen Quellen: Ein Teil stammt aus zusätzlichen Beiträgen der Kantone (200 Mio. Franken) und einem Promille der Mehrwertsteuer (360 Mio. Franken). Dabei handelt es sich um ein Mehrwertsteuerpromille, das bis 2017 in die Sanierung der Invalidenversicherung fließt. Das Parlament hat beschlossen, dieses Geld von 2018 bis 2030 neu für den Fonds einzusetzen.

Die Reisenden werden sich über die Billettpreise an der Finanzierung der Bahninfrastruktur beteiligen. Weiter ist vorgesehen, dass unselbstständig Erwerbende für die berufsbedingten Fahrkosten bei der direkten Bundessteuer künftig maximal 3000 Franken vom steuerbaren Jahreseinkommen abziehen können. Dadurch fließen dem Bund höhere Einnahmen zu (rund 200 Mio. Franken). Indem das Pendeln über lange Distanzen steuerlich weniger begünstigt wird, soll der Trend zu immer längeren Arbeitswegen abgeschwächt werden, was auch aus raumplanerischen und umweltpolitischen Gründen angezeigt ist. Die Kosten für regionale Verbundabonnemente und für ein 2.-Klasse-Generalabonnement bleiben grösstenteils abzugsfähig. Wer mit dem Auto pendelt, kann die Kosten für ca. 20 bis 35 Kilometer pro Tag weiterhin abziehen.

Quelle: Faktenblatt «FABI: So erfolgt die Finanzierung», Bundesamt für Verkehr, 2013: [www.bav.admin.ch/fabi/](http://www.bav.admin.ch/fabi/)

# News



### Follow us!

Die Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz ist mit ihrem Engagement für einen nachhaltigen Bahninfrastrukturausbau neu auch auf Twitter präsent. Treten Sie in den Dialog mit @StaedteAllianz.

## Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr

Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs erfolgen auf der Basis von Programmen. Ein Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums.

Die Städte-Allianz hat im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr Ende November Stellung bezogen: Die Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen müssen unbefristet und ausreichend durch den Bund mitfinanziert werden. Weiter wird der Bund aufgefordert, keine Projekte aus finanziellen Gründen zu verschieben. Eine noch restriktivere Priorisierung der Massnahmen im Hinblick auf die dritte Generation der Agglomerationsprogramme allein auf der Basis finanzieller Überlegungen ist nicht akzeptabel. Und schliesslich sollte der Aufwand für Erarbeitung, Dokumentierung und Umsetzung der Programme in einem vernünftigen Verhältnis zur Dimension der einzelnen Projekte stehen.

# « Von FABI profitiert das ganze Land. »»

Im Gespräch mit der Städte-Allianz äussert sich Renate Amstutz, Direktorin Schweizerischer Städteverband, über den benötigten Kapazitätsausbau auf der Schiene und den damit verbundenen Wettbewerbsvorteil für die Schweiz.



© Karin Hofer

## **Frau Amstutz, weshalb soll das Schweizer Stimmvolk am 9. Februar Ja zu FABI sagen?**

FABI bringt dringend benötigte zusätzliche Kapazität auf der Schiene und sorgt dafür, dass die Schweizer Bahninfrastruktur im internationalen Vergleich ein bedeutender Wettbewerbsvorteil bleibt. Die geplanten Ausbauten sind wichtig für die ganze Schweiz und mit dem neuen Bahninfrastrukturfonds sauber und solide finanziert. Der Fonds stellt genügend Mittel zur Verfügung, um bestehende und hinzukommende Infrastrukturen gut unterhalten zu können. Das ist gerade für das enorm dicht befahrene Schienennetz in Städten und Agglomerationen wichtig.

## **Bevorzugt FABI die urbane Schweiz?**

FABI ist ein Bekenntnis zur ganzen Schweiz. Davon, dass künftig Ausbau, Betrieb und Unterhalt des Netzes langfristig gesichert sind, profitiert das ganze Land. Genauso wie vom ersten Ausbauschnitt alle Regionen profitieren. Der National- und der Ständerat haben da nicht umsonst derart deutlich zugestimmt. Es sind Mittel für gezielte Ausbauten ausserhalb der Städte und Agglomerationen vorgesehen. Das ist richtig so. Der öV ist nur attraktiv, wenn es gute Verbindungen auf dem ganzen Netz gibt.

## **Erreichen wir damit nicht einfach, dass das Pendeln in der Schweiz weiter zunimmt?**

Dieses Risiko besteht zwar grundsätzlich. Wir haben aber schon heute massive Engpässe auf dem Netz, denen wir begegnen müs-

sen. Deshalb setzt FABI richtigerweise bei der Kapazität an. Ziel ist nicht primär eine weitere Beschleunigung der Züge. Deshalb wird es auch nicht attraktiver, über noch längere Distanzen zu pendeln. Mit der Begrenzung des Pendlerabzugs beinhaltet die Vorlage ein Element, das dem zusätzlich entgegenwirken soll. Unabhängig davon glaube ich nicht, dass die Menschen immer noch mehr

Zeit mit Pendeln verbringen wollen. Nicht zuletzt deshalb hat das Volk im letzten Frühling dem Raumplanungsgesetz zugestimmt und damit die Weichen für eine neue, griffigere Raum- und Siedlungspolitik gestellt.

## « Mit FABI werden künftig Ausbau, Betrieb und Unterhalt des Netzes langfristig gesichert, davon profitiert die ganze Schweiz. »»

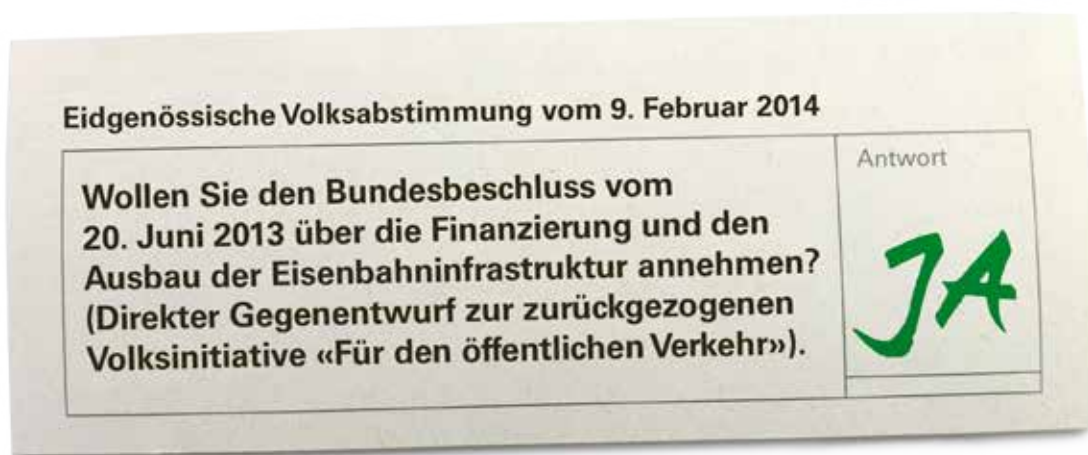
## **Nach welchen Kriterien sollen die Prioritäten für den weiteren Bahninfrastrukturausbau gesetzt werden?**

Wir müssen Kosten-Nutzen-Überlegungen in den Vordergrund stellen. Verkehrsprojekte müssen die Siedlungsentwicklung in verträgliche Bahnen lenken, indem sie zum Beispiel Gebiete besser erschliessen, wo verdichtet werden kann. Das hilft, die Zersiedelung zu bremsen. Für die Städte ist zudem wichtig, dass beim Planen von Verkehrsprojekten immer auch an die anderen Verkehrsträger und die gesamte Transportkette gedacht wird. Sonst schieben wir die Überlastungen nur zwischen Strasse und Schiene hin und her oder wir verlagern sie vom Hauptbahnhof an die S-Bahn- oder Tramhaltestelle. ■

## « Die geplanten Ausbauten sorgen dafür, dass die Schweizer Bahninfrastruktur im internationalen Vergleich ein bedeutender Wettbewerbsvorteil bleibt. »»



# Die Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz empfiehlt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern ein **JA zu FABI** am 9. Februar 2014.



## 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)  
Folgen Sie uns auf Twitter @StaedteAllianz

Impressum  
Herausgeber: Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz  
Fotos: Bundesamt für Verkehr, SBB, Karin Hofer  
Druck: ERNI Druck und Media AG, Kaltbrunn  
Auflage: 4000

