

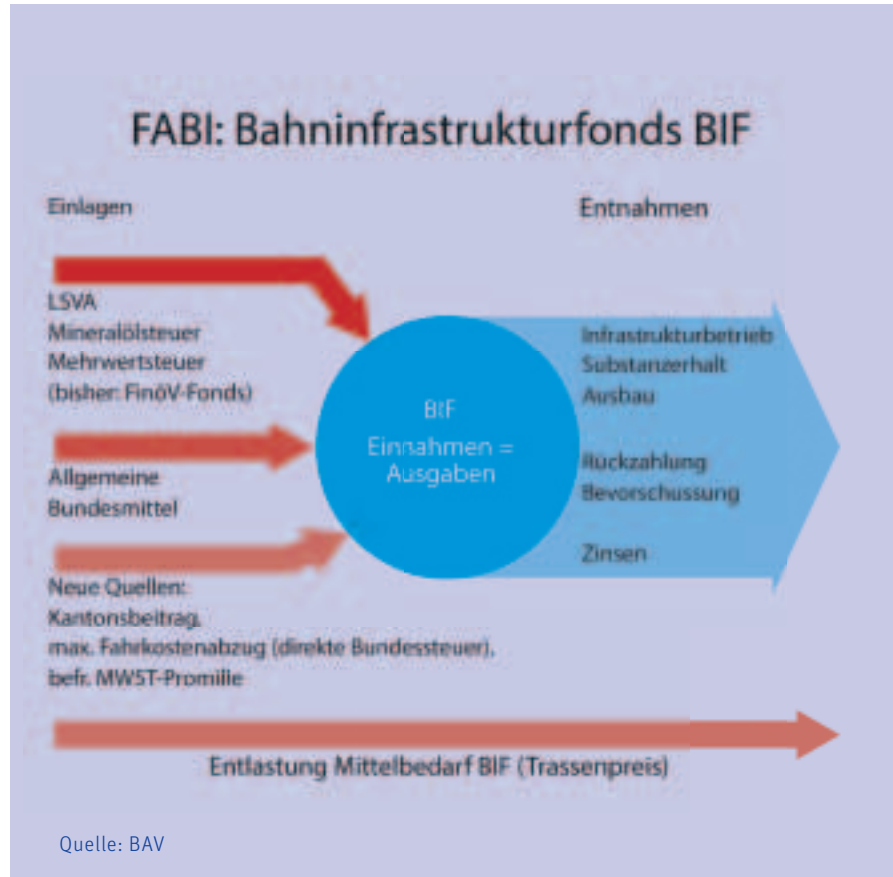
Ja zu FAB I

Der BGV sagt Ja zu FAB I, auch wenn ein Unbehagen wegen der Finanzierungsform unübersehbar ist.

Mi. Die Schweiz verfügt über ein attraktives Bahnnetz. Immer mehr Menschen und Güter sind darauf unterwegs und bringen es an seine Grenzen. Die Finanzierung des Bahnsystems ist indessen nicht mehr gesichert. Die geltende Regelung genügt nicht, um in Zukunft sicheren und zuverlässigen Betrieb zu garantieren und die notwendigen Ausbauschritte zu realisieren. Über ein neues Finanzierungssystem soll die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur sichergestellt werden. Dieses System beinhaltet einen neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF). Zugleich wird ein langfristiges strategisches Entwicklungsprogramm für die Bahninfrastruktur realisiert und mit der Vorlage ein erster Ausbauschritt bis 2025 beantragt. Dieser umfasst neue Bahnangebote und Investitionen, für die der Bundesrat noch für 3,5 Milliarden Franken vorsah. Das Parlament hatte allerdings viele regionale Bedürfnisse aufgenommen und erhöhte auf 6,4 Milliarden Franken. Es hat dazu den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur FAB I verabschiedet, der am 9. Februar zur Abstimmung gelangt. Mit FAB I wird die Eisenbahninfrastruktur neu über einen Fonds finanziert. Dieser wird aus bisherigen und neuen Quellen gespeist. Der Bund trägt weiterhin die Hauptlast.

Der BGV hat die JA-Parole beschlossen

Die Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur ist zweifellos im Interesse der Schweiz und ihrer Bevölkerung. Aus übergeordneten Interessen hat der Kantonalvorstand des BGV die Ja-Parole beschlossen, auch wenn er nicht übersehen hat, dass FAB I gegen fundamentale Finanzierungsgrundsätze verstösst. Einerseits sollen die befristeten Querfinanzierungen von der Strasse zur Schiene ungeachtet des Verursacherprinzips weitergeführt werden. Andererseits wird durch die Zweckbindung der direkten Bundessteuer die Grenze des ordnungspolitisch Vertretbaren überschritten.



Wie wird der Fonds konkret finanziert (siehe Grafik):

- Die bisherigen Gelder von rund vier Milliarden Franken jährlich fließen nach wie vor 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 kommt rund eine Milliarde Franken jährlich aus neuen Quellen: Diese Gelder stammen unter anderem aus zusätzlichen Beiträgen der Kantone und einer Promille der Mehrwertsteuer. Dabei handelt es sich um eine Mehrwertsteuerpromille, die bis 2017 in die Sanierung der Invalidenversicherung fließt. Das Parlament hat beschlossen, es 2018 bis 2030 für den BIF vorzusehen.
- Die Bahnreisenden werden sich zudem weiterhin über die Billettpreise an den Kosten der Bahninfrastruktur beteiligen.
- Ein mit der Verfassungsänderung verknüpftes Gesetz (direkte Bundessteuer) sieht weiter vor, dass Unselbstständigerwerbende für die berufsbedingten Fahrkosten bei der direkten Bundessteuer künftig maximal 3000 Franken vom steuerbaren Jahreseinkommen abziehen können. Dadurch fließen dem Bund höhere Erträge zu. Indem das Pendeln über lange Distanzen steuerlich weniger begünstigt wird, soll auch der Trend zu immer längeren Arbeitswegen gedämpft werden.

