

2 Hintergrund

Am 9. Februar stimmt die Schweiz über die Fabi-Vorlage ab. Diese sieht die Bildung eines Fonds für den Ausbau und den Unterhalt der Bahninfrastruktur vor. Eine gute und wichtige Vorlage, findet SP-Nationalrätin Martina Munz im Streitgespräch. SVP-Nationalrat Thomas Hurter hält das Geschäft für überladen und lehnt es deshalb ab.

«Wichtig für Zukunft» – «Wunschskatalog»

INTERVIEW SIDONIA KÜPFER

Mit der Fabi-Vorlage soll der Bahnunterhalt und -ausbau langfristig gesichert werden. Was soll daran falsch sein?

Thomas Hurter: An diesem Vorhaben ist gar nichts falsch, das ist auch nicht bestritten. Ursprünglich brachte der Bundesrat eine gute Vorlage im Umfang von 3,5 Milliarden Franken in die Räte. Zu diesem Geschäft sagten wir in der nationalrätlichen Verkehrskommission Ja. Uns gefällt aber nicht, dass dann der Ständerat diese Vorlage massiv ausgeweitet hat. Er hat sie praktisch verdoppelt, und damit mussten neue Finanzierungsquellen gesucht werden. Dieser Ausbau ist nichts anderes als ein Wunschskatalog der Damen und Herren Ständeräte.

Die Gegner und auch Herr Hurter kritisieren, diese Vorlage sei überladen, und man habe jeder Region noch ein Zuckerchen gegeben.

Martina Munz: Die Vorlage geht ganz viele Engpässe beim Schienennetz an, von denen die Regionen betroffen sind. Deshalb haben sie diese Anliegen eingebracht. Insofern ist es eine klassische Kompromissvorlage. Man muss aber sehen: Die Schiene hat in den letzten 15 Jahren eine Zunahme an gefahrenen Personenkilometern um 60 Prozent erfahren, und für die nächsten 15 Jahre erwarten wir nochmals eine Steigerung um 60 Prozent. Das heisst, wir haben zurzeit ein sehr dicht benutztes Schienennetz, und wir müssen diesen in die Zukunft bringen. Daher ist es absolut gerechtfertigt, dass wir diese Engpässe ausschalten. Und wenn wir heute von einem Wunschkonzert sprechen, so muss man darauf hinweisen, dass von den Regionen Wünsche im Umfang von 40 Milliarden Franken eingebracht wurden. Die Fabi-Vorlage umfasst nun nicht einmal mehr einen Sechstel davon. Man musste also sehr viele Wünsche auf später vertrösten.

Aber kann man wirklich bei jedem Projekt, das diese 6,4 Milliarden Franken schwere Vorlage umfasst, sagen, dass es absolut zwingend nötig ist?

Munz: Man kann natürlich immer sagen: Das braucht es nicht. Aber wir wollen ein gut ausgebauten Schienennetz, und wir wollen die Engpässe beseitigen. Als Zusatzprojekt kam beispielsweise der Halbstundentakt Zürich–Aarau hinzu. Es ist doch auch uns in Schaffhausen ein Anliegen, dass die Region Zürich gut vernetzt ist. Und diese Projekte haben im Parlament auch immer Mehrheiten bekommen.

Auch Schaffhausen hätte noch einen Wunsch gehabt, die Hochrheinbahn, für die Sie, Herr Hurter, sich sehr eingesetzt hatten. Liegt der Grund für Ihre Ablehnung darin, dass es die Hochrheinbahn nicht in die Fabi-Vorlage geschafft hat?

Hurter: Nein, die Hochrheinbahn hat nichts mit der Fabi-Vorlage zu tun.

Aber Sie hätten die Strecke gerne über die Fabi-Vorlage finanziert?

Hurter: Nein, das hat mir Bundesrätin Doris Leuthard jeweils so in die Schuhe geschoben, weil sie selbst das betreffende Geld der Fabi-Vorlage zukommen lassen wollte. Die Hochrheinbahn geht auf die FinöV-Vorlage zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten



Thomas Hurter (SVP/SH) sieht in der Fabi-Vorlage keinen Nutzen für Schaffhausen. Martina Munz (SP/SH) findet, der Kanton profitiere indirekt.



Bilder Selwyn Hoffmann

von 1998 zurück, mit der die Ost- und die Westschweiz besser ans Bahnnetz angebunden werden sollten. In diesem FinöV-Fonds gab es Restmittel von 70 bis 100 Millionen. Dieses Geld wollte ich zur Finanzierung der Hochrheinbahnstrecke nutzen.

Damit hat es also nichts zu tun?

Hurter: Nein, diese Vorlage ist wirklich überladen. Frau Munz hat jetzt das Beispiel des Halbstundentakts zwischen Aarau und Zürich gebracht. Es gibt aber Gegenbeispiele: Die Verkürzung der Reisezeit zwischen Bern und Lausanne um drei bis fünf Minuten kostet Millionen. Das sind diese drei bis fünf Minuten doch nicht wert! Und: Wir dürfen nicht vergessen, dass wir in den letzten 10 Jahren 60 Milliarden

Franken in die Bahn investiert haben. Letztes Jahr bewilligten wir für die zukünftige Bahnentwicklung ZEB 5 Milliarden, wir sprachen eine Milliarde für den 4-Meter-Korridor am Gotthard und jetzt nochmals über 6 Milliarden für Fabi. Wir investieren also insgesamt 12 Milliarden Franken. Die bundesrätliche Vorlage von 3,5 Milliarden war gut austariert. Jetzt ist das Geschäft überladen, und damit fährt man es an die Wand.

Ist in Ihren Augen, Frau Munz, die Erhöhung von 3,5 Milliarden auf 6,4 Milliarden eine Stärke oder eine Schwäche?

Munz: In meinen Augen ist das eine absolute Stärke. Wir müssen die Schiene ausbauen, damit wir die zusätzliche Mobilität, mit der wir rechnen müssen, auf die Schiene bringen anstatt in den Privatverkehr. Die Schiene wird massiv beansprucht werden, dabei haben wir schon heute die meisten Bahnkilometer pro Schienenstück.

Hurter: Wenn man die nackten Zahlen betrachtet, so profitiert unser Kanton von Fabi kein bisschen. Kein Stück von Schaffhausen ist drin, und unser

Kanton wird künftig vier bis fünf Millionen Franken pro Jahr bezahlen müssen.

Munz: Der Kanton Schaffhausen profitiert indirekt von Fabi, denn darin werden Ausbau und Unterhalt unter ein Dach gebracht. Im jetzigen Moment profitiert Schaffhausen beim Ausbau nicht, weil wir unseren Ausbauschnitt soeben hatten. Aber beim Unterhalt profitieren wir durchaus. Das ist ja die Stärke dieser Fabi-Vorlage, dass der Unterhalt fix einkalkuliert ist.

Sprechen wir über die Finanzierung. Für den Grossteil dieser zusätzlichen Gelder muss die Allgemeinheit aufkommen. Ist das eine faire Finanzierung?

Munz: In meinen Augen ist das eine sehr faire Finanzierung. Wir wissen, dass der öffentliche Verkehr nicht selbsttragend sein kann. Deshalb braucht es zusätzliche Gelder. Wir wollen, dass die steigende Mobilität von der Schiene aufgefangen wird, weil es eine ökologische und nachhaltige Mobilität ist, die im Vergleich mit der Strasse nur einen Zehntel des Landes benötigt. Deshalb ist es auch gerechtfertigt, dass verschiedene Kostenträger sich daran beteiligen.

Müssten die Billette teurer werden, um näher zur Kostenvorlage zu kommen?

Munz: Dann würden wir zwar einen Ausbau machen, aber die Leute würden ihn nicht mehr nutzen. Der öffentliche Verkehr steht in Konkurrenz zum Privatverkehr. Die Preise und die Kosten müssen austariert sein, damit die Verlagerung der Mobilität in Richtung Schienenverkehr geht.

Hurter: Ich bin gegen die Festschreibung des Mechanismus in der Verfassung, dass man Abgaben der Strasse für die Bahn verwendet. Die Billettpreise werden steigen müssen. Das sagt auch Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi: Die Fabi-Vorlage wird dazu führen, dass die Billettpreise über die Teuerung hinaus steigen werden. Wir sprechen von mindestens 5 bis 10 Prozent Anstieg.

Aber das finden Sie doch richtig?

Hurter: Grundsätzlich schon. Aber ich finde es nicht richtig, dass die Finanzierung aufgrund des Wunschkatalogs neu aufgestellt werden musste. Die Kantone, die diesen Ausbau bestellen haben, tragen nur 300 Millionen zur Finanzierung bei, das sind etwa 10 Prozent der Erhöhung. Das ist nicht korrekt. Ähnlich bei der Mehrwertsteuer: Wir nehmen das Mehrwertsteuereuropromille der IV, die gar nicht saniert ist. Die LSWA war befristet für die Neat und die Bahn 2000 vorgesehen. Diese Projekte sind demnächst abgeschlossen. Nun leitet man diese Gelder dauerhaft um. Und man bestraft zudem die Pendler. Alle Personen, die mehr als 10 Kilometer pro Arbeitsweg (hin und zurück 20 km) mit dem Auto zurücklegen, die ihre Fahrkosten nicht mehr von den Steuern abziehen können. Damit bestraft man zum Beispiel den Kanton Schaffhausen, der in dieser Statistik an sechster Stelle liegt.

Frau Munz, jahrelang wurden den Arbeitnehmern Flexibilität und Mobilität gepredigt, und nun soll das plötzlich nicht mehr gelten?

Munz: Nein. Wir wollen, dass mit dem ÖV gependelt wird. Man kann weiterhin rund 80 Prozent des Generalabonnements steuerlich abziehen. Aber missbräuchliche Pendlerabzüge sind nicht mehr erlaubt. Mich hat sehr schockiert, dass man mehr als 70 000 Franken von den Steuern abziehen konnte. Dieser Abzug entspricht dem Jahresgehalt anderer Menschen.

Andererseits: Wieso soll der Bund lange Pendlerstrecken steuerlich fördern?

Hurter: Schauen Sie doch unser Land an. Das ist hügelig, und es fährt nicht in jede Ecke ein Zug. Hinzu kommt: Das Problem, das wir auf der Schiene haben, besteht täglich etwa drei Stunden lang: am Morgen, über den Mittag und abends. Und wenn man immer von

diesem missbräuchlichen Pendlerabzug spricht: Da bringt man jeweils das Beispiel eines Verwaltungsratsgehalts. Aber der durchschnittliche Pendlerabzug beträgt 5500 Franken.

Im Februar geht der Strasseninfrastrukturfonds in die Vernehmlassung. Werden Sie den unterstützen?

Munz: Ja, im Grundsatz finde ich es, unabhängig ob Schiene oder Strasse, richtig, dass man Infrastrukturprojekte

«Wenn man die Fabi-Vorlage versenkt, versenkt man auch den Strasseninfrastrukturfonds»

Martina Munz
Nationalrätin (SP/SH)

mittels Fonds sicherstellt, die sowohl den Ausbau als auch die Kosten für den Unterhalt berücksichtigen. Aber natürlich kann ich meine Zusage nicht geben, bevor ich weiss, was in der Vorlage steht. Und man muss wissen: Wenn man Fabi versenkt, versenkt man ganz sicher auch den Strassenfonds.

Hurter: Ein Nein zu Fabi wäre überhaupt kein Scherbenhaufen. Wir könnten rasch zur bundesrätlichen Vorlage zurückkehren, weil die Diskussionen bereits geführt sind.

Nochmals in aller Kürze: Herr Hurter, was ist das Schlechteste an der Fabi-Vorlage?

Hurter: Das Schlechteste an der Fabi-Vorlage ist, dass sie überladen ist und dass man unkonventionelle Finanzierungswege suchen musste. Damit hat man die Idee einer Fondslösung für die Finanzierung von Ausbau und Unterhalt zum Scheitern gebracht.

Frau Munz, die Gegenfrage: Was ist das Beste an Fabi?

Munz: Dass wir endlich eine Vorlage haben, die über einen Fonds finanziert ist und die von Anfang an eine klare Finanzierung von Unterhalt und Ausbau bringt, damit wir nicht noch einmal einen solchen Unfall wie in Neuhausen erleben. Dass wir einen pünktlichen ÖV haben, der Komfort bietet, dass die Engpässe auf der Schiene beseitigt werden und dass wir mit einem ökologischen ÖV in die Zukunft fahren.