



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage André Schneuwly / Bernhard Schafer

2014-CE-93

### **FABI-Abstimmung: Konsequenzen für den Kanton Freiburg**

#### I. Anfrage

Die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben am 9. Februar 2014 die Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI angenommen.

1. Mit welchen zusätzlichen Mitteln kann der Kanton Freiburg nach der Abstimmung rechnen?
2. Welchen Einfluss hat diese Abstimmung gesamt für den Kanton Freiburg in Bezug auf die Steuererträge?
3. Wie wird sich die Abstimmung auf die Bahninfrastrukturen und auf den Ausbau des Angebots im Kanton Freiburg auswirken?
4. Wie gedenkt sich der Staatsrat nach dieser Abstimmung für den Ausbau des Regional- und Agglomerationsverkehrs zusätzlich zu engagieren?
5. Neu sollen die Pendler maximal 3000 Franken für die Kosten des Arbeitsweges abziehen dürfen. Gedenkt der Staatsrat den maximalen Pendlerabzug auch auf die Kantonssteuer anzuwenden?
6. Begründung bei der Bejahung resp. der Verneinung.
7. Wie viele Steuerzahlerpflichtige sind im Kanton Freiburg von der vorgesehenen Bundeslösung betroffen?
8. Besteht eine Gefahr, dass Langstreckenpendler den Kanton Freiburg aus diesen Gründen verlassen?

*4. April 2014*

#### II. Antwort des Staatsrats

Die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben am 9. Februar 2014 den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) angenommen. Der Zweck von FABI, zu der auch ein zeitlich abgestuftes strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) gehört, ist es, langfristig die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur sicherzustellen.

Ab dem 1. Januar 2016 wird ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) gebildet. Er wird mit den Mitteln gespeist, die derzeit für die Bahninfrastruktur aufgewendet werden (ungefähr 4 Milliarden Franken im Jahr oder 80 % des Ertrags des BIF); dazu kommt eine Milliarde aus zusätzlichen Beiträgen der

Kantone, aus 1 % MWST von 2018 bis 2030 und aus den zusätzlichen Steuererträgen, die aufgrund der Obergrenze von 3000 Franken pro Steuerpflichtige/n für den Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer (DBS) erwartet werden. Die Benutzerinnen und Benutzer der Eisenbahnen wirken über den Kauf von Abonnements und Billetten, deren Preis regelmässig angepasst wird, an der Finanzierung mit. Der grosse Teil der Fondsmittel sind für den Betrieb, den Unterhalt und die Sicherheit der Infrastrukturen bestimmt. Darüber hinaus werden damit der Ausbau und die Entwicklung der Bahninfrastruktur, die aufgrund der steigenden Nachfrage nötig sind, finanziert.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) des Bundes verankert. Die 1. Etappe, die bis 2025 realisiert werden soll, wurde vom Parlament genehmigt und umfasst Projekte für 6,4 Milliarden Franken. Bis 2025 soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs dank weiteren Programmen wie die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), das NEAT-Projekt oder der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) verbessert werden. Insgesamt wird der Bund bis 2025 mehr als 10 Milliarden Franken in den Ausbau der Bahninfrastruktur investieren. Zu den geplanten Projekten, deren Finanzierung gesichert ist, gehören:

- > die Ausrüstung der Linie Bern-Lausanne für Doppelstockzüge mit Wankkompensationstechnik (WAKO), dank der die Fahrzeit zwischen Lausanne und Bern auf ungefähr eine Stunde verkürzt werden kann;
- > die Überholspur für Güterzüge zwischen Chénens und Romont;
- > die Anpassung im Bahnhof Fribourg/Freiburg der Bahnsteige für die Aufnahme von 400 m langen Zügen des Fernverkehrs (FV) sowie die Erhöhung der Kapazitäten der von den Reisenden benutzten Räume und der Zugänge zu den Geleisen;
- > der Bau einer zweiten Unterführung auf der Westseite des Bahnhofs Fribourg/Freiburg.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) leitet und koordiniert die Planung des Ausbaus schrittweise bis 2030 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP AS 2030), das dem Parlament 2018 unterbreitet wird. Die Kantone, die in Planungsregionen organisiert sind, sind für die Planung ihres regionalen Angebots verantwortlich.

Aufgrund dieser allgemeinen Erwägungen kann der Staatsrat wie folgt auf die gestellten Fragen antworten:

***1. Mit welchen zusätzlichen Mitteln kann der Kanton Freiburg nach der Abstimmung rechnen?***

Wie oben erwähnt, wird der Bahninfrastrukturfonds (BIF) mit den Mitteln, die derzeit für die Infrastruktur verwendet werden, und mit einer zusätzlichen Milliarde Franken gespeist. Der Unterhalt der Bahninfrastruktur hat Vorrang vor dem Ausbau und der Entwicklung. Da der mittelfristige finanzielle Bedarf für den Unterhalt der Infrastruktur, der in Leistungsverträgen festgelegt wird, noch nicht bekannt ist, ist der Finanzrahmen von STEP AS 2030 noch ungewiss. Dessen ungeachtet ist die Finanzierung für folgende Projekte in den Leistungsverträgen bereits vorgesehen und garantiert:

- > Modernisierung des Bahnhofs Pensier
- > Modernisierung des Bahnhofs Münchenwiler/Courgevaux
- > Versetzung des Bahnhofs Châtel-Saint-Denis
- > Modernisierung des Bahnhofs Givisiez
- > Modernisierung des Bahnhofs Bulle

> Einführung der Normalspurbreite auf dem Abschnitt Bulle–Broc

Für die nun beginnende Planung von STEP AS 2030 gilt ein zwischen Landes- und Regionalplanung koordiniertes Planungsverfahren. Die Projekte zur Verbesserung des Angebots im Regionalverkehr, welche die Kantone Ende November 2014 dem BAV unterbreitet haben, und diejenigen für den Fern- und Güterverkehr werden laut Ziel- und Indikatorensystem Nachhaltiger Verkehr des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Prioritätsgrad geordnet.

So ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt, mit welchen zusätzlichen Mitteln der Kanton Freiburg rechnen kann.

Genauere Angaben über die vom Kanton Freiburg geplanten Unterhalts- und Ausbauarbeiten finden sich im Bericht zu den Postulaten 2001.12 und 2013-GC-8 von Grossrat Dominique Corminboeuf bzw. Grossrat Didier Castella.

## **2. *Welchen Einfluss hat diese Abstimmung gesamt für den Kanton Freiburg in Bezug auf die Steuererträge?***

Laut den Schätzungen aufgrund der Statistiken der direkten Bundessteuer (DBS) des Steuerjahres 2011 (Situation am 31.12.2013) kann der Kanton Freiburg auf einen zusätzlichen Ertrag von ungefähr 800 000 Franken hoffen.

## **3. *Wie wird sich die Abstimmung auf die Bahninfrastrukturen und auf den Ausbau des Angebots im Kanton Freiburg auswirken?***

Mit der Annahme von FABI durch das Schweizer Volk wird die langfristige Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Bahninfrastruktur sichergestellt. Wie oben unter Punkt 1 erwähnt, ist es aber derzeit nicht möglich, zu bestimmen, mit welchen zusätzlichen Mitteln der Kanton Freiburg rechnen kann und folglich welche Konsequenzen diese Abstimmung für die Bahninfrastrukturen und die Entwicklung des Angebots im Kanton haben wird.

Der grösste Teil der finanziellen Mittel, die von FABI vorgesehen werden, wird in den Unterhalt, den Betrieb und die Sicherung der Infrastruktur investiert. Während die Finanzierung einer gewissen Zahl von Projekten für den Unterhalt und die Modernisierung der Bahninfrastruktur bereits sichergestellt ist (siehe Punkt 1), wird derzeit über andere Projekte, die in der strategischen Eisenbahnplanung des Kantons vorgesehen sind (siehe weiter unten), noch mit dem BAV und den betreffenden Unternehmen des öffentlichen Verkehrs diskutiert.

Die Planung des Ausbaus und der Entwicklung der Infrastruktur geschieht künftig im Rahmen von STEP AS 2030. Die Kantone, die in Planungsregionen (PR) aufgeteilt sind, leiten die Ausarbeitung der Projekte im regionalen Angebot; diese Projekte müssen den Planungsstand des Fernverkehrs berücksichtigen und wurden Ende November 2014 dem BAV unterbreitet. Nachher werden nationale Angebotskonzepte und regionale Module festgelegt und priorisiert. Das Gesamtkonzept von STEP AS 2030 wird der Bundesversammlung 2018 unterbreitet. Der Kanton Freiburg gehört mit Bern, Genf, Jura, Neuenburg, Wallis und Waadt zur PR West.

Der Bericht zu den Postulaten 2001.12 und 2013-GC-8, die von Grossrat Dominique Corminboeuf und von Grossrat Didier Castella eingereicht wurden, stellt das Planungsverfahren STEP AS 2030 ausführlicher vor.

**4. *Wie gedenkt sich der Staatsrat nach dieser Abstimmung für den Ausbau des Regional- und Agglomerationsverkehrs zusätzlich zu engagieren?***

Der Staatsrat setzt seine Politik zur Entwicklung des Angebots und zur verbesserten Anbindung des Kantons an das nationale Netz, die er seit einigen Jahren verfolgt, fort. Dazu hat er am 21. Dezember 2010 einen Beschluss über die Schaffung einer strategischen Eisenbahnplanung erlassen. Diese Planung, deren Leitung vom Amt für Mobilität (MobA) sichergestellt wird, betrifft die Entwicklung des öffentlichen Regional- und Agglomerationsbahnverkehrs bis gegen 2030. Sie schliesst die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die auf dem Freiburger Kantonsgebiet tätig sind (SBB, TPF, BLS), das BAV und die Nachbarkantone ein und muss zu einer integrierten und koordinierten Planung gemäss den Grundsätzen von FABI führen. Die Ziele, die im Rahmen dieser Planung festgelegt wurden, wurden für die Bestimmung der Angebotsziele der PR West übernommen, die ihren Bericht am 28. November 2014 dem BAV überreicht hat.

Im Bericht zu den Postulaten 2001.12 und 2013-GC-8 von Grossrat Dominique Corminboeuf bzw. Grossrat Didier Castella werden der Stand der strategischen Eisenbahnplanung des Kantons wiedergegeben und die Angebotsziele, die für STEP AS 2030 gemeldet werden, beschrieben.

**5. *Neu sollen die Pendler maximal 3000 Franken für die Kosten des Arbeitsweges abziehen dürfen. Gedenkt der Staatsrat den maximalen Pendlerabzug auch auf die Kantonssteuer anzuwenden?***

Der Staatsrat verfolgt keine Projekte, mit denen der Abzug der Fahrkosten für die Kantonssteuern begrenzt werden soll.

**6. *Begründung bei der Bejahung resp. der Verneinung.***

Der Staatsrat möchte sich bei den Fahrkosten an den Grundsatz des Abzugs der Gewinnungskosten halten.

**7. *Wie viele Steuerzahlerpflichtige sind im Kanton Freiburg von der vorgesehenen Bundeslösung betroffen?***

Im Kanton Freiburg machen laut den DBS-Statistiken des Steuerjahres 2011 von 87 400 Personen, welche die direkte Bundessteuer bezahlen müssen (DBS-Pflichtige), ungefähr 47 800 höhere Fahrkostenabzüge als 3000 Franken geltend und sind somit von der FABI-Abstimmung betroffen. Von dieser Abstimmung werden also 55 % der DBS-Pflichtigen mit Fahrkosten und 30 % aller Freiburger Steuerpflichtigen, die der DBS unterstehen, betroffen.

**8. *Besteht eine Gefahr, dass Langstreckenpendler den Kanton Freiburg aus diesen Gründen verlassen?***

Der Staatsrat hält es für wenig wahrscheinlich, dass viele Steuerpflichtige, die lange Distanzen zurücklegen, den Kanton verlassen werden, weil der Abzug der Fahrkosten bei der direkten Bundessteuer begrenzt wird.

15. Dezember 2014