

Fabi findet mit 62 Prozent eine ähnliche Zustimmung wie frühere Bahnvorlagen *NLL*  
10.02.2018

In Genf haben mehr als drei Viertel Ja gesagt zu einem neuen Bahn-Fonds und zu einem grosszügigen Ausbau des Schienennetzes. Keine Mehrheit fand das Vorhaben nur im Kanton Schwyz, und in kleinen Kantonen war das Ja knapp.

Paul Schneeberger

Die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) stand ungeachtet ihrer milliardenschweren Konsequenzen im Schatten der Kontroverse um die SVP-Masseneinwanderungsinitiative. Entsprechend hatten sich neben einem soliden Stock von 55 Prozent Befürwortern viele Stimmberechtigte in dieser Frage lange unentschieden geäussert. Das, obwohl sich alle Parteien mit Ausnahme von SVP und EDU hinter den neuen Fonds zur Finanzierung von Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur gestellt hatten, durch den pro Jahr in diesen Bereichen 1 Milliarde oder 20 Prozent mehr als bisher investiert werden.

Unterschiedliche Diskussionen

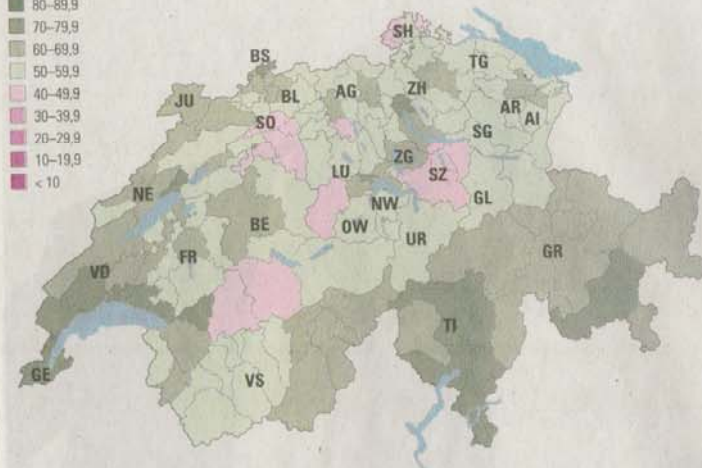
Während die Befürworter ihre Position in der Westschweiz, in städtisch geprägten Kantonen der Deutschschweiz und in Graubünden ausbauen konnten, vergrösserte sich in den kleinen Agglomerations- oder Landkantonen der Deutschschweiz die Skepsis. Eine Nein-Mehrheit ergab sich im Kanton Schwyz, aber auch in Unterwalden, Uri, Appenzell, Schaffhausen und Solothurn fielen die Ja-Mehrheiten knapp aus.

Die Dreiteilung der Schweiz in Ja-Mehrheiten von über 70, 60 und 50 Prozent dürfte verschiedene Gründe haben. Wesentlich für die Unterschiede

Bundesbeschluss zur Bahnfinanzierung

Stimmbeteiligung: 55,5 Prozent  
Ja-Stimmen-Anteil: 62,0 Prozent

- ≥ 90
- 80-89,9
- 70-79,9
- 60-69,9
- 50-59,9
- 40-49,9
- 30-39,9
- 20-29,9
- 10-19,9
- < 10



QUELLE: ABSTIMMUNGSSTATISTIK, BUNDESAMT FÜR STATISTIK (BFS) / KARTENGRUNDLAGE, THEMAKARTE BFS

Kantone	Ja	Ja %	Nein %	Bet. %	Kantone	Ja	Ja %	Nein %	Bet. %
Zürich	313 874	63,13	36,87	57,10	Appenzell A.-Rh.	11 955	55,71	44,29	56,90
Bern	223 480	57,61	42,39	54,10	Appenzell I.-Rh.	2 958	51,49	48,51	52,00
Luzern	91 012	61,27	38,73	57,07	St. Gallen	99 131	57,83	42,17	55,10
Uri	6 531	51,49	48,51	49,30	Graubünden	44 460	64,57	35,43	51,75
Schwyz	29 868	49,51	50,49	60,40	Aargau	122 348	55,44	44,56	54,81
Obwalden	7 804	52,27	47,73	60,01	Thurgau	46 188	54,20	45,80	53,30
Nidwalden	9 252	51,65	48,35	60,09	Tessin	85 253	71,76	28,24	56,98
Glarus	6 599	50,87	49,13	50,90	Waadt	175 316	73,92	26,08	57,89
Zug	28 147	63,94	36,06	60,62	Valais	75 573	59,97	40,03	61,47
Freiburg	60 764	58,56	41,44	55,71	Neuenburg	40 724	68,70	31,30	55,14
Solothurn	51 440	53,44	46,56	55,37	Genève	101 809	76,61	23,39	57,40
Basel-Stadt	45 189	72,28	27,72	56,11	Jura	16 467	64,92	35,08	51,45
Basel-Landschaft	62 735	63,03	36,97	54,04	Schweiz	1 776 688	62,02	37,98	55,50
Schaffhausen	17 911	53,39	46,61	70,50					

zwischen Deutsch- und Welschschweiz dürfte gewesen sein, dass diesseits der Saane zumindest in Ansätzen eine kontroverse Diskussion über weitere Querfinanzierungen von der Strasse zur Schiene und den mit Fabi verknüpften forcierten weiteren Bahnausbau auszumachen war. In der Romandie, wo das Bahnsystem in den Spitzenzeiten vor allem am Genfersee an Grenzen stösst und wo in den nächsten Jahren überdurchschnittlich investiert werden soll, war das nicht der Fall.

Teurere Abonnemente

Der neue Fonds ist ein Befreiungsschlag, was die Finanzierung der Bahninfrastruktur angeht. Indem Investitionen für den Unterhalt Priorität haben, begrenzt er mittelfristig allzu exzessive Ausbaupläne. Und die an ihn geknüpfte Plafonierung des Fahrkostenabzugs für Pendler auf 3000 Franken setzt einen Anreiz, künftig nicht mehr allzu weit zu pendeln. Offen sind die Konsequenzen, die aus dem weiteren Bahnausbau für die Reisenden resultieren, zumal auf diesen höhere Betriebskosten folgen, die von den Benützern und im Regionalverkehr auch von der öffentlichen Hand zu tragen sind. Es ist anzunehmen, dass vor allem die im internationalen Vergleich günstigen Abonnementspreise erhöht werden.

Die in der Allianz für den öffentlichen Verkehr zusammengeschlossenen Befürworter bezeichneten das Ja als Votum für eine nachhaltige Mobilität. Vertreter des ablehnenden Komitees äusserten, sie wollten noch prüfen, ob sie ein separates Referendum gegen die Plafonierung des Fahrkostenabzugs für Pendler ergreifen. Von der SP bis zu den Strassenverkehrsverbänden hiess es, es sei nun auch für die Strasseninfrastruktur ein Fonds mit einem definieren Ausgabenziel zu schaffen.