



# Faktenblatt Finanzierung Bahninfrastruktur

20. Januar 2011

---

**Mit der Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) stellt der Bund die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur auf eine neue Basis. Die bisherigen Finanzquellen für die Bahninfrastruktur, die teilweise befristet und uneinheitlich sind, sollen in ein einziges Gefäss ohne zeitliche Beschränkung überführt werden. Damit die bestehende Finanzierungslücken geschlossen werden können, braucht es überdies Zusatzeinnahmen und weitere Massnahmen.**

Heute finanziert der Bund die Bahninfrastruktur aus drei Gefässen:

- Aus dem ordentlichen Haushalt werden die ungedeckten Kosten des Infrastrukturbetriebs, des Unterhalts und die Abschreibungen der Bahnen für Erneuerungen der Infrastrukturen sowie kleinere Erweiterungsinvestitionen im Rahmen von Leistungsvereinbarungen abgegolten.
- Über den FinöV-Fonds finanziert der Bund die Grossprojekte NEAT, Bahn 2000, ZEB, HGV-Anschlüsse und Lärmsanierung.
- Zudem finanziert die Eidgenossenschaft seit Anfang 2008 Infrastrukturbauten für den öffentlichen Verkehr in Agglomerationen aus dem befristeten Infrastrukturfonds.

Mit diesem System ist eine sichere langfristige Finanzierung der Bahninfrastruktur nicht mehr gewährleistet. Die Zahlungen aus dem ordentlichen Bundesbudget stehen in steter Konkurrenz zu anderen Bundesaufgaben. Erschwerend kommt hinzu, dass der Bund als Folge des Infrastrukturausbaus immer mehr Mittel für Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur zur Verfügung stellen muss, die weitgehend den Charakter von gebundenen Ausgaben haben und daher nur in geringem Mass steuerbar sind.

Allein für den laufenden Betrieb und Substanzerhalt der SBB-Infrastruktur fehlt heute gemäss Netzaudit der SBB und einer Zweitmeinung des Bundesamts für Verkehr (BAV) ein jährlicher Betrag in dreistelliger Millionenhöhe. Für die Jahre 2011 und 2012 konnte der Mehrbedarf der SBB und der übrigen Bahnen nur gedeckt werden, indem der Bund die zusätzlichen Bundesmittel für den Unterhalt durch eine temporäre Reduktion der LSVA-Einlagen in den FinöV-Fonds um jährlich je rund 200 Millionen Franken kompensierte sowie bei den Trassenpreisen den Deckungsbeitrag im Fernverkehr anhob. Diese Reduktion der FinöV-Fonds-Einnahmen muss jedoch auf



die Jahre 2011 und 2012 beschränkt bleiben, um Verzögerungen im Bauprogramm der aktuell aus dem Fonds finanzierten Projekte zu verhindern.

### **Künftige Finanzierung über Bahninfrastruktur-Fonds (BIF)**

Um diese Probleme zu lösen, schlägt der Bundesrat vor, Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur künftig einheitlich aus einem neuen Bahninfrastruktur-fonds (BIF) zu finanzieren. Der BIF ermöglicht es, die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig auf eine solide finanzielle Basis zu stellen. Der Bundesrat stützte sich bei seiner Entscheidung auf den Schlussbericht der Arbeitsgruppe Finanzierung Bahninfrastruktur (FIBI), bestehend aus Vertretern der Departemente UVEK und EFD. Er will den BIF im Rahmen eines direkten Gegenentwurfs zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) umsetzen.

Das Zusammenfassen sämtlicher Bahninfrastruktur-Gelder in einem einzigen Gefäss soll auch dazu führen, dass der Bund beim Einsatz der Gelder stärker als bisher Prioritäten aus einer Gesamtsicht setzen kann.

Der BIF soll mit den bisherigen Finanzierungsquellen des FinöV-Fonds (Anteile von LSVA, Mineralöl- und Mehrwertsteuer – insgesamt rund 1,8 Mrd. Franken pro Jahr) alimentiert werden. Er soll den befristeten FinöV-Fonds ablösen und zeitlich unbegrenzt ersetzen. Er muss auch die bis im Jahr 2016 aufgelaufenen Darlehen des FinöV-Fonds im Umfang von etwa 7 Milliarden Franken (Preisstand 2010) zurückzahlen. Ebenfalls in den BIF fliessen sollen diejenigen Mittel, die bisher aus der Bundeskasse für die Bahninfrastruktur von SBB und Privatbahnen im Rahmen der Leistungsvereinbarungen eingesetzt wurden (rund 2 Mrd. Franken pro Jahr, Preisstand 2010).

### **Zusätzliche Finanzquellen**

Der zusätzliche Finanzbedarf soll durch neue Finanzquellen gedeckt werden:

- 300 Mio. Franken pro Jahr sollen die Nutzer der Bahninfrastruktur über höhere Trassenpreise beisteuern. Die Trassen sollen voraussichtlich in den Jahren 2013 und 2017 verteuert werden. Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsunternehmen die Trassenpreiserhöhungen via Tarifanpassungen auf die Endkunden überwälzen werden. Damit wird das Bahnfahren in den nächsten Jahren um insgesamt rund 10 Prozent teurer, allerdings nicht pauschal, sondern differenziert mit dem Ziel, Verkehrsspitzen zu glätten. Weil das Bahnangebot in den letzten Jahren deutlich ausgebaut wurde – und weitere Verbesserungen geplant sind – erachtet es der Bundesrat als vertretbar, die Kostenbeteiligung der Bahnkunden massvoll zu erhöhen.
- Weitere 250 Millionen Franken pro Jahr will der Bund dem BIF zuführen, indem er das Pendeln künftig nur noch innerhalb von Agglomerationen – aber nicht mehr darüber hinaus – steuerlich abzugsfähig macht. Konkret soll hier



die Pauschale für den Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer auf das Preisniveau eines öV-Verbundabonnements für den Kernbereich (rund 800 Franken pro Jahr) beschränkt werden. Auch werden damit Pendlerinnen und Pendler im öffentlichen Verkehr mit Autofahrern steuerlich gleichgestellt.

- Mit weiteren 300 Millionen Franken pro Jahr sollen die Kantone den BIF alimentieren. Der Bundesrat ist der Ansicht, dass die Kantone vom Ausbau der Bahninfrastruktur stark profitieren, so dass eine stärkere finanzielle Beteiligung gerechtfertigt ist.
- Zudem soll der Verpflichtungskredit für den Lärmschutz von 500 auf 100 Millionen Franken reduziert werden. Auf 10 Jahre verteilt würden damit im BIF etwa 40 Mio. Franken pro Jahr für andere Projekte zur Verfügung stehen.

Über die konkrete Verwendung der BIF-Gelder soll das Parlament jeweils alle vier Jahre entscheiden. Für Betrieb und Substanzerhalt schliesst der Bund wie bisher in der Regel vierjährige Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen ab. Der weitere Ausbau der Bahninfrastruktur wird in zeitlich gestaffelten Schritten alle vier bis acht Jahre festgelegt. Für einen ersten Ausbauschritt 2025 schlägt der Bundesrat einen Finanzrahmen von 3,5 Mrd. Franken vor.

Kontakt/Rückfragen: Bundesamt für Verkehr, Information, 031 322 36 43