

Finanzierung der Schieneninfrastruktur: Lösungsansätze

Die Gesamtausgaben des Bundes für den öffentlichen Verkehr betrugen im Jahr 2002 4,8 Mrd. Franken. Davon entfielen 1,9 Mrd. auf die FinöV-Projekte, 1,8 Mrd. auf Infrastrukturabgeltungen und rund 1,1 Mrd. auf Abgeltungen für den Personen- und Güterverkehr. Die Finanzierung des öffentlichen Schienenverkehrs durch den Bund erfolgt unter verschiedenen Titeln. Weitere Angaben dazu finden sich im Anhang.

Bei der Finanzierung der Schieneninfrastruktur gibt es zwei offene Fragen:

- Zum einen sind dies die Folgekosten der neuen Infrastrukturen,
- zum anderen die möglicherweise nicht vollständig rückzahlbaren Marktdarlehen für die FinöV-Projekte im Umfang von maximal 25% der Investitionen.

Folgekosten: Nach der Inbetriebnahme verursachen die neuen Schieneninfrastrukturen deutlich höhere Aufwendungen für Abschreibungen und Betrieb. Der Bund ist gesetzlich dazu verpflichtet, die ungedeckten Kosten für die Abschreibung und den Betrieb der neuen Infrastruktur abzugelten. Die Folge davon ist eine zusätzliche Belastung des ordentlichen Bundesbudgets. Bei einer gleichzeitigen Plafonierung des ordentlichen Budgets im Rahmen von Entlastungsprogramm und Schuldenbremse müssten diese Mehraufwendungen innerhalb des öffentlichen Verkehrs kompensiert werden.

Verzinsung und Rückzahlung von Darlehen: Zur Finanzierung der FinöV-Projekte können den Bahnen marktgemäss verzinsliche, rückzahlbare Darlehen gewährt werden. Für die erste Etappe von BAHN 2000 und die NEAT wurde der Anteil der rückzahlbaren Darlehen auf den Maximalwert von 25% fixiert. Für die beiden noch nicht beschlossenen Projekte Hochgeschwindigkeits-Anschluss und zweite Etappe von BAHN 2000 wurde der Anteil noch nicht festgelegt.¹ Es gilt nun zu untersuchen, ob die Bahnen in der Lage sind, die marktverzinslichen Darlehen zu verzinsen und zurückzubezahlen.

Der Bundesrat hat aufgrund einer Aussprache das UVEK beauftragt, in Zusammenarbeit mit EFD die Fragen auszuleuchten und Lösungsansätze zu erarbeiten. Es soll ein Massnahmenpaket entwickelt werden, das dem Bundesrat im ersten Halbjahr 2004 unterbreitet wird.

Bern, 10. September 2003

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation
Pressedienst

Auskünfte: Bundesamt für Verkehr, Politik und Kommunikation 031 322 36 43

¹ Die Lärmsanierung, das vierte FinöV-Grossprojekt, wird zu 100% über à-fonds-perdu-Beiträge finanziert.

Anhang: Finanzierung der Schieneninfrastruktur

Mit der Bahnreform wurde die Finanzierung des öffentlichen Schienenverkehrs neu geregelt. Die öV-Finanzierung erfolgt auf mehreren Wegen.

Über das **ordentliche Budget** erstattet der Bund den Bahnen die ungedeckten Betriebskosten der Infrastruktur und Beiträge für die Substanzerhaltung sowie die Weiterentwicklung des Netzes. Daneben finanziert der Bund über das ordentliche Budget Abgeltungen für bestellte Verkehre (Regionalverkehr) sowie Beiträge an den Schienengüterverkehr (Verkehrsverlagerungsgesetz).

Der **FinöV-Fonds** dient der Finanzierung der vier Grossprojekte NEAT, erste und zweite Etappe BAHN 2000, Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) und der Lärmsanierung der Eisenbahnen. Gespeist wird der Fonds durch die zweckgebundene LSVA, die Mineralölsteuer, die MwSt und auf dem Kapitalmarkt aufgenommene Darlehen. Letztere dürfen höchstens 25% der Gesamtinvestitionen umfassen und werden den Bahnen in Form von marktgemäss verzinslichen, rückzahlbaren Darlehen überlassen.

In den ersten Jahren des Fonds liegen die Einnahmen deutlich unter den Kredit-Tranchen, die für die Realisierung der Projekte benötigt werden. Damit die Arbeiten dennoch rechtzeitig ausgeführt werden können, wird der Fonds zu Lasten der allgemeinen Bundeskasse bevorschusst. Eine solche Bevorschussung kann vorübergehend eine Erhöhung der Verschuldungsquote bewirken. Zur Vermeidung einer Überschuldung legte das Parlament im Reglement zum Fonds eine Bevorschussungslimite von 4,2 Mrd. Franken fest. Die Laufzeit des Fonds ist befristet.