



FABI-Hintergrundinformation: Finanzierung der Bahninfrastruktur

5. Juli 2013 (ergänzte Version)

Die Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI stellt mit der Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf eine neue Basis. Die bisherigen Finanzquellen für die Eisenbahninfrastruktur sollen in einem einzigen Gefäss ohne zeitliche Beschränkung zusammengefasst werden. Damit der zukünftige Finanzbedarf gesichert werden kann, braucht es überdies Zusatzereinnahmen.

Heute finanziert der Bund die Eisenbahninfrastruktur aus drei Gefässen:

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

Mit diesem System kann in Zukunft eine sichere Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur nicht mehr gewährleistet werden. Allein für den laufenden Betrieb und Substanzerhalt der SBB-Infrastruktur fehlt heute gemäss Netzaudit der SBB und einer unabhängigen, durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) eingeholte Zweitmeinung, ein dreistelliger Millionenbetrag jährlich. Für die Jahre 2011 bis 2016 konnte dieser Mehrbedarf der SBB und der Privatbahnen nur gedeckt werden, indem der Bund die zusätzlichen Bundesmittel für den Substanzerhalt durch eine Reduktion der LSVA-Einlagen in den FinöV-Fonds um durchschnittlich rund 190 Millionen Franken kompensierte und Anpassungen am Trassenpreis vornahm.

Künftige Finanzierung über Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Um die Finanzierung der Bahninfrastruktur nachhaltig zu sichern, wollen Bundesrat und Parlament sowohl Betrieb und Substanzerhalt wie auch den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur künftig einheitlich aus einem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF)



finanzieren. Dieser Fonds ist Teil der Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI.

Das Zusammenfassen sämtlicher Eisenbahninfrastruktur-Mittel in einem einzigen Gefäss führt auch dazu, dass vor einem Ausbau der Substanzerhalt gesichert ist und 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 durchschnittlich rund 1,6 Mrd. Franken pro Jahr, Preisstand 2010) alimentiert werden. Er soll den befristeten FinöV-Fonds ablösen und zeitlich unbegrenzt ersetzen. Eine Ausnahme bilden dabei die Anteile der Mineralölsteuer: diese sind befristet bis der BIF die übernommene Verschuldung des FinöV-Fonds zurück bezahlt hat.

Der BIF wird auch die bis im Jahr 2016 aufgelaufene Bevorschussung des FinöV-Fonds im Umfang von etwa 9 Milliarden Franken zurückzahlen und verzinsen. Ebenfalls werden dem BIF diejenigen Mittel, die bisher aus der Bundeskasse für die Eisenbahninfrastruktur von SBB und Privatbahnen im Rahmen der Leistungsvereinbarungen eingesetzt wurden (rund 2,4 Mrd. Franken pro Jahr, Preisstand 2010) zugewiesen. Zudem wird künftig der Bundesbeitrag jährlich dem Wirtschaftswachstum angepasst.

Zusätzliche Finanzquellen

Der zusätzliche Finanzbedarf soll durch folgende Massnahmen gedeckt werden:

- 300 Millionen Franken pro Jahr sollen die Verkehrsunternehmen als Nutzer der Eisenbahninfrastruktur durch höhere Trassenpreise beisteuern. 2013 wurde dies bereits in einem ersten Schritt (200 Mio Fr.) umgesetzt. 2017 folgt eine weitere Erhöhung. Damit wird der Abgeltungsbedarf aus dem BIF an die Infrastruktur reduziert.
- In den Jahren 2018-2030 fliesst ein Promille der Mehrwertsteuer in den BIF. Dies ergibt pro Jahr zusätzliche Mittel von rund 360 Millionen Franken.
- Weitere 200 Millionen Franken pro Jahr will der Bund dem BIF zuführen, indem er die steuerliche Abzugsfähigkeit des Pendelns künftig begrenzt. Konkret soll für Unselbständigerwerbende der Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer auf 3000 Franken pro Jahr beschränkt werden.
- Ebenfalls zusätzliche 200 Millionen Franken pro Jahr zahlen die Kantone künftig an die Bahninfrastruktur. Dieser Betrag ergibt sich dadurch, dass die Kantone einerseits 500 Millionen Franken in den BIF einzahlen, gleichzeitig jedoch um 300 Millionen Franken entlastet werden, da der Bund neu die Finanzierung der Infrastrukturkosten der Privatbahnen vollständig von den Kantonen übernimmt .

Für Betrieb und Substanzerhalt schliesst der Bund wie bisher vierjährige Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen ab. Der weitere Ausbau der Ei-



senbahninfrastruktur wird in zeitlich gestaffelten Schritten alle vier bis acht Jahre festgelegt. Für einen ersten Ausbauschnitt 2025 sind 6.4 Milliarden Franken vorgesehen, welche das Parlament bereits beschlossen hat. Der Bundesrat beantragt dem Parlament überdies in einer gesonderten Vorlage, Massnahmen für einen 4-Meter-Korridor auf der Gotthard-Achse aus dem BIF zu finanzieren.

Zeitplan

Mit der Zustimmung des Schweizervolks zur Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI, können die Grundlagen für den BIF voraussichtlich auf den 1. Januar 2016 in Kraft gesetzt werden.

Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr, Information
031 322 36 43
presse@bav.admin.ch