
Medienmitteilung

Finanzierung öffentlicher Verkehr

Aktualisierte Übersicht über Mittelherkunft und Mittelverwendung

15|12|17|litra. Die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot bleibt ein wichtiges Thema auf der Schweizer Politagenda. Wie ist der öffentliche Verkehr aktuell finanziert, welche Geldflüsse gibt es und wozu dienen sie? Auf diese Fragen geben zwei Übersichtsgrafiken zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs Antwort, die die LITRA und der VöV gemeinsam erarbeitet haben.

Die Grafiken – die einzigen dieser Art – erscheinen in einer Neuauflage der Publikationen aus den Jahren 2014 und 2011. Sie wurden umfassend überarbeitet und tragen der neuen Finanzierungsordnung, die durch den Bahninfrastrukturfonds entstanden ist, Rechnung. Wie bisher wird beim Zweck der Ausgaben nach Betrieb und Infrastruktur unterschieden und da jeweils nach Mittelherkunft und -verwendung. Der Fokus liegt auf der Finanzierung durch die öffentliche Hand. Die Erträge werden auch ausgewiesen, deren Zweckbestimmung aus Komplexitätsgründen aber nicht.

René Böhlen, Geschäftsführer LITRA | 031 328 32 34

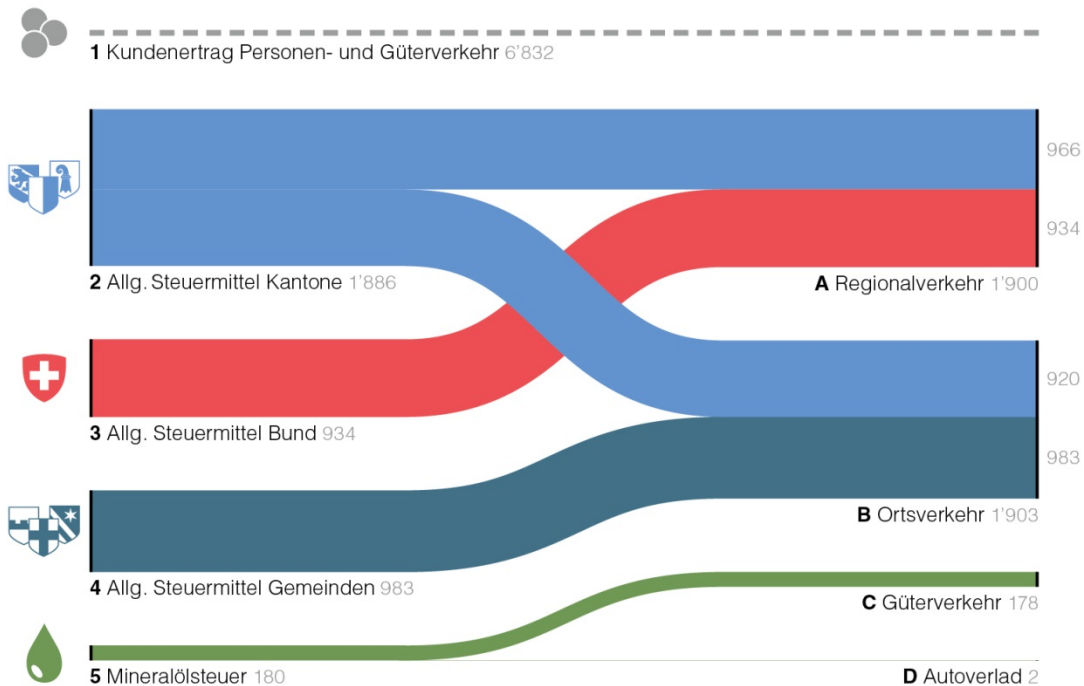
Roger Baumann, Verantwortlicher Kommunikation VöV | 031 359 23 15

Beilage: Grafiken Finanzierung öffentlicher Verkehr

Finanzierung öffentlicher Verkehr: Betrieb

Mittelherkunft

Mittelverwendung



Mittelherkunft

1 Der Gesamtertrag setzt sich zusammen aus dem Personenverkehr (5'857 Mio. CHF) und dem Güterverkehr (975 Mio. CHF). Die Erträge können aber nicht nach Mittelverwendung ausgewiesen werden. (2015)

2 Rechtsgrundlagen regionaler Personenverkehr: Personenbeförderungsgesetz (PBG) und Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV). (Zahlen Regionalverkehr: 2016, Zahlen Ortsverkehr: 2015)

3 Rechtsgrundlagen regionaler Personenverkehr: Siehe Fussnote 2; Rechtsgrundlagen für den Ortsverkehr: Die Kantonsmittel für den Ortsverkehr beruhen auf unterschiedlichen kantonalen Gesetzesgrundlagen. Im Kanton Zürich teilen sich beispielsweise Kanton und Gemeinden die Abgeltungen an den Ortsverkehr je zur Hälfte, im Kanton Bern übernehmen die Gemeinden $\frac{1}{3}$, der Kanton $\frac{2}{3}$. (2016)

4 Rechtsgrundlagen für den Ortsverkehr: Siehe Fussnote 3. (2015)

5 Rechtsgrundlagen Güterverkehr und Autoverlad: Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer, Gütertransportgesetz, Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen, Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs. (2016)

Mittelverwendung

A Der Bund und die Kantone bestellen mittels Offerten mit Laufdauer von zwei Jahren das Angebot im regionalen Personenverkehr. Die Beiträge des Bundes erfolgen mittels Verpflichtungskredit. Bund und Kantone decken die geplanten ungedeckten Kosten der Angebotsleistungen (Abgeltungen) je zur Hälfte. Rechtsgrundlage: Bundesbeschluss. (2016)

B Die Mittelverwendung im Ortsverkehr umfasst Betriebsbeiträge für Leistungen auf Strasse, Tram und Schiene. Schätzung. (2015)

C Im Güterverkehr erfolgen Betriebsbeiträge für den alpenquerenden kombinierten Verkehr (155 Mio. CHF) und den nicht-alpenquerenden Schienengüterverkehr (23 Mio. CHF). (2016)

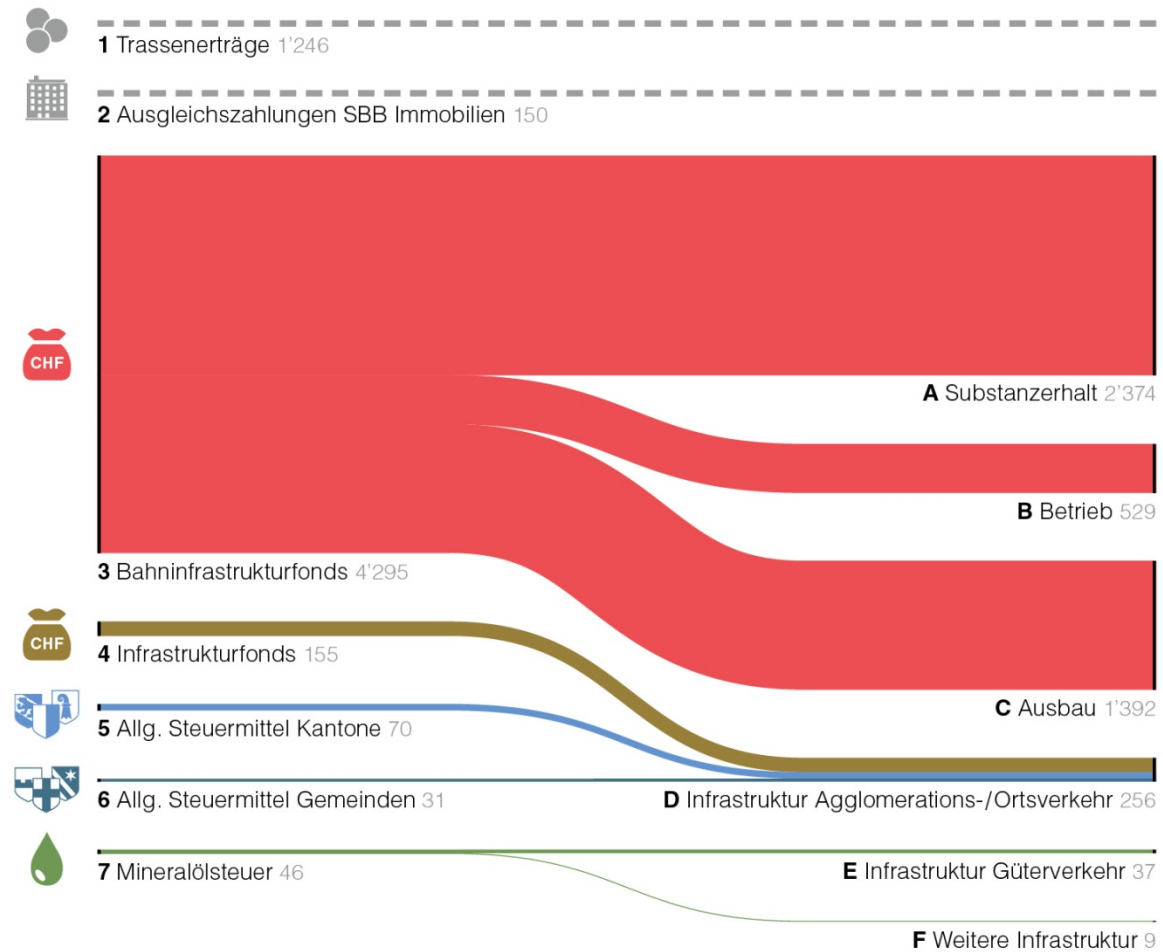
D Beiträge zur Abgeltung der ungedeckten Kosten im Autoverlad Furkatunnel und über den Oberalppass. (2016)



Finanzierung öffentlicher Verkehr: Infrastruktur

Mittelherkunft

Mittelverwendung



Mittelherkunft

1 Entgelt der Transportunternehmen für die Benutzung der Trassen. Der Gesamttrassenertrag setzt sich zusammen aus 1'144 Mio. CHF der SBB, 82 Mio. CHF der BLS und rund 20 Mio. CHF der übrigen Normalspurbahnen (Schätzung). Ausgenommen sind die Trassenerträge der Meterspurbahnen. Rechtsgrundlage: Eisenbahngesetz (EBG) und Eisenbahn-Netz Zugangsverordnung (NZV). (2016)

2 Vom Bund festgelegte Ausgleichszahlung der SBB Immobilien an SBB-Infrastruktur. Rechtsgrundlagen: Leistungsvereinbarung SBB für die Jahre 2017–2020. (2016)

3 Der Bahninfrastrukturfonds (BIF) ist seit 1.1.2016 in Kraft und ist mit Mitteln aus dem allgemeinen Bundeshaushalt, der LSWA, der Mehrwertsteuer, der Mineralölsteuer, der direkten Bundessteuer und mit Kantonsbeiträgen alimentiert. Die Kantone beteiligen sich mit 500 Mio. CHF am BIF, im Gegenzug sind die Netze der Privatbahnen über den BIF finanziert. (2016)

4 Rechtsgrundlagen: Infrastrukturfondsgesetz (IFG). (2016)

5+6 Für kantonale und kommunale Beiträge an Betrieb und Unterhalt der Ortsnetze gelten die kantonalen und kommunalen Rechtsgrundlagen. (2015)

7 Rechtsgrundlagen: Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG). (2016)

Mittelverwendung

A+B Die Beiträge für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung werden mittels vierjährigen Leistungsvereinbarungen (2017–2020) aus dem BIF finanziert. Rechtsgrundlage: Eisenbahngesetz (EBG) und Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV). (2016)

C Die Mittel verteilen sich auf die NEAT (746 Mio. CHF), Bahn 2000/ZEB (521 Mio. CHF), HGV-Anschluss (29 Mio. CHF), Lärmschutz (56 Mio. CHF), STEP 2025 (35 Mio. CHF), CEVA Annemasse (5 Mio. CHF) und sind aus dem BIF finanziert. (2016)

D Beiträge an dringliche Schienenprojekte und Projekte im strassengebundenen öV. In Zukunft beschränken sich die Beiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme auf den strassengebundenen öV. Schätzung. (2015)

E Diese Ausgabe enthält den Bau, die Erweiterung oder die Erneuerung von Umschlagsanlagen Kombinierten Verkehr und Anschlussgleisen. (2016)

F Diese Ausgaben werden für die barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs getätigt. (2016)

