

Forum der SVWG «Grenzen von Verkehrsinfrastrukturausbauten und Auswege aus dem verteilungsgetriebenen Investitionsrausch»

# Perspektive Finanzierung: Weiterentwicklung von NAF und BIF zum Verkehrsinfrastrukturfonds?

Zürich, 2. Mai 2024



# Finanzierung der Schieneninfrastruktur

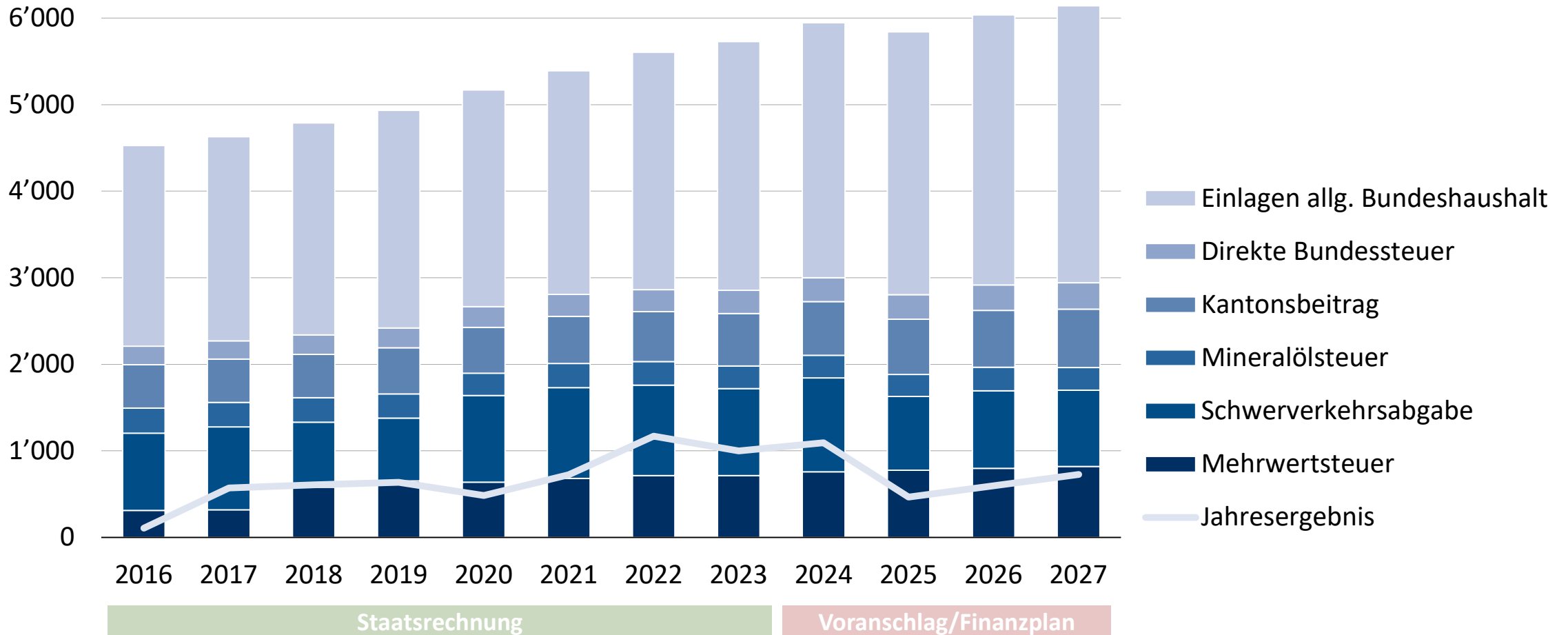


# Vom FinöV-Fonds für Grossprojekte ... ... zum Bahninfrastrukturfonds (BIF)



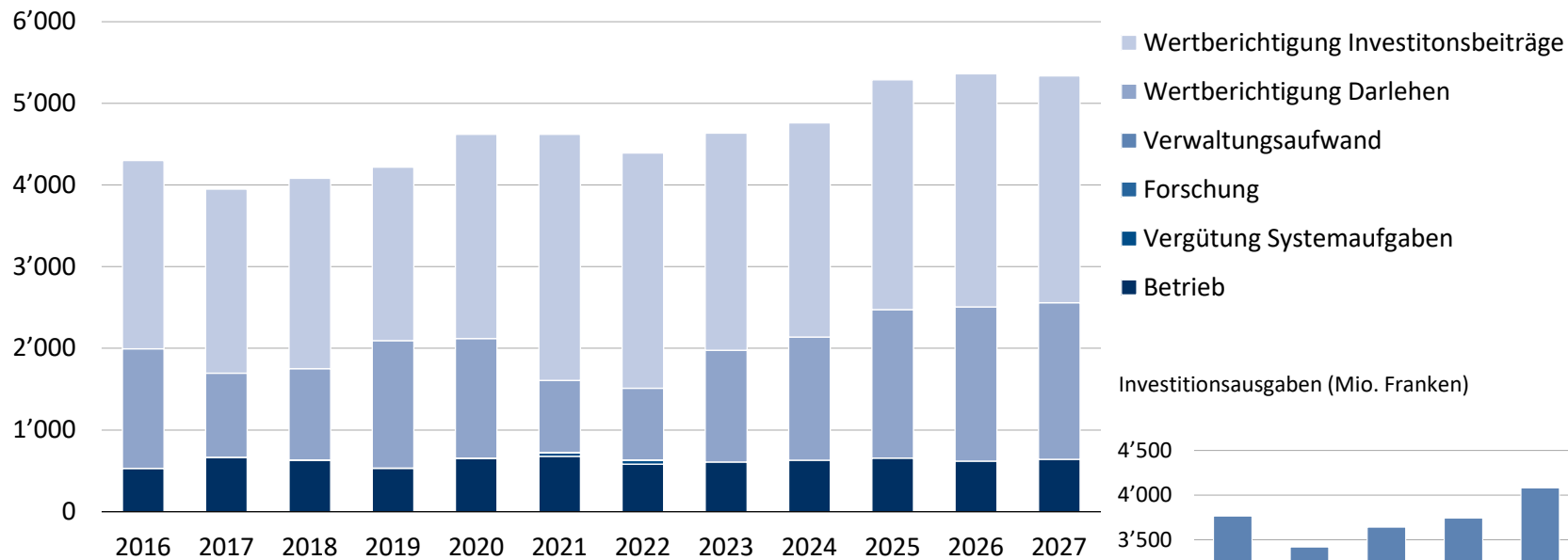
# Die Einlagen und das Jahresergebnis des BIF nehmen kontinuierlich zu ...

Mio. Franken

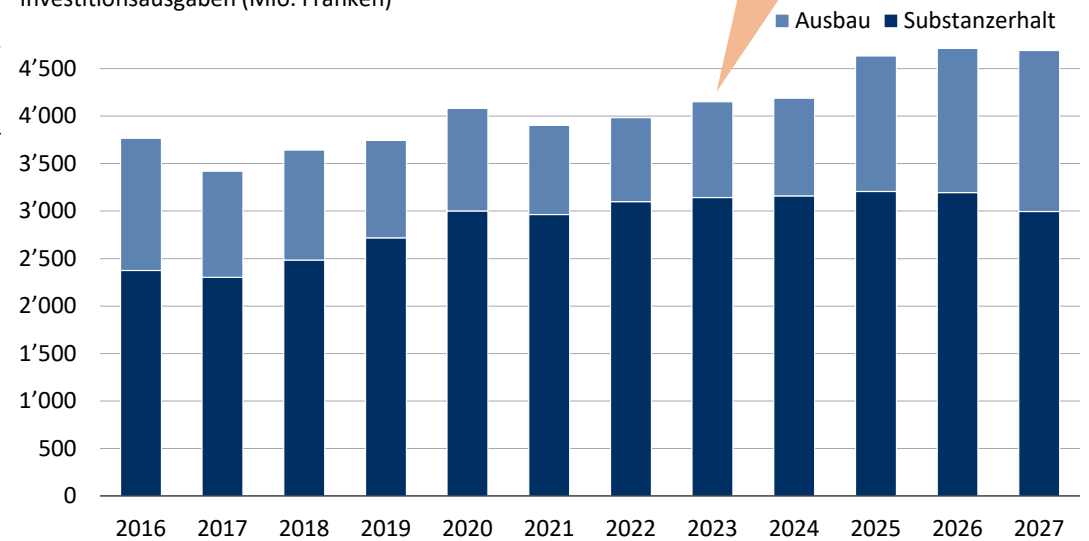


# Der Aufwand und die Investitionsausgaben steigen tendenziell an, aber schwanken.

Aufwand Erfolgsrechnung (Mio. Franken)

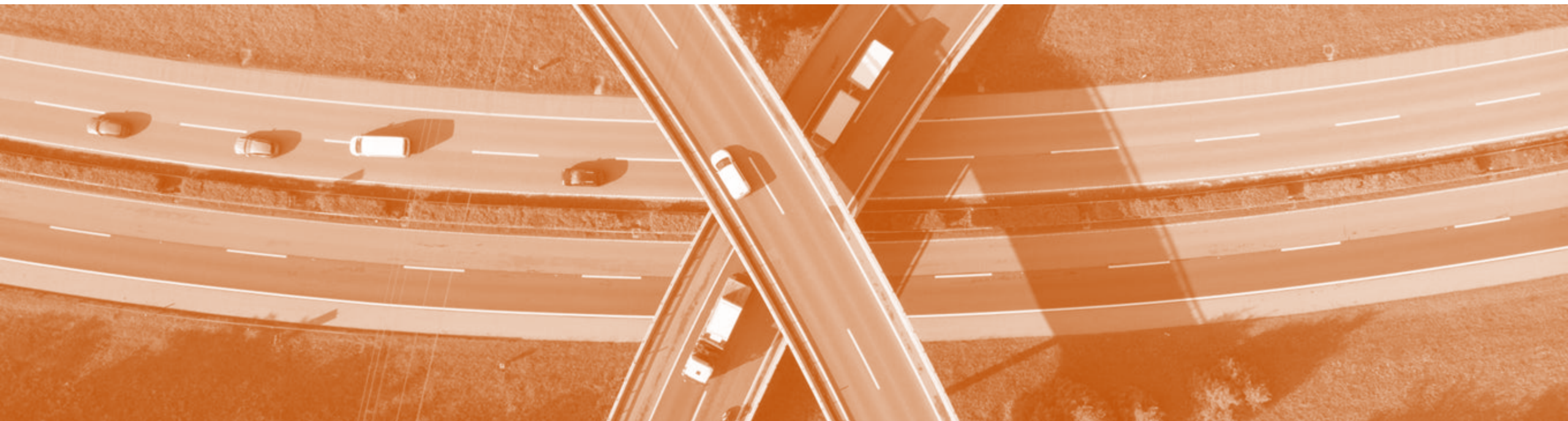


Investitionsausgaben (Mio. Franken)



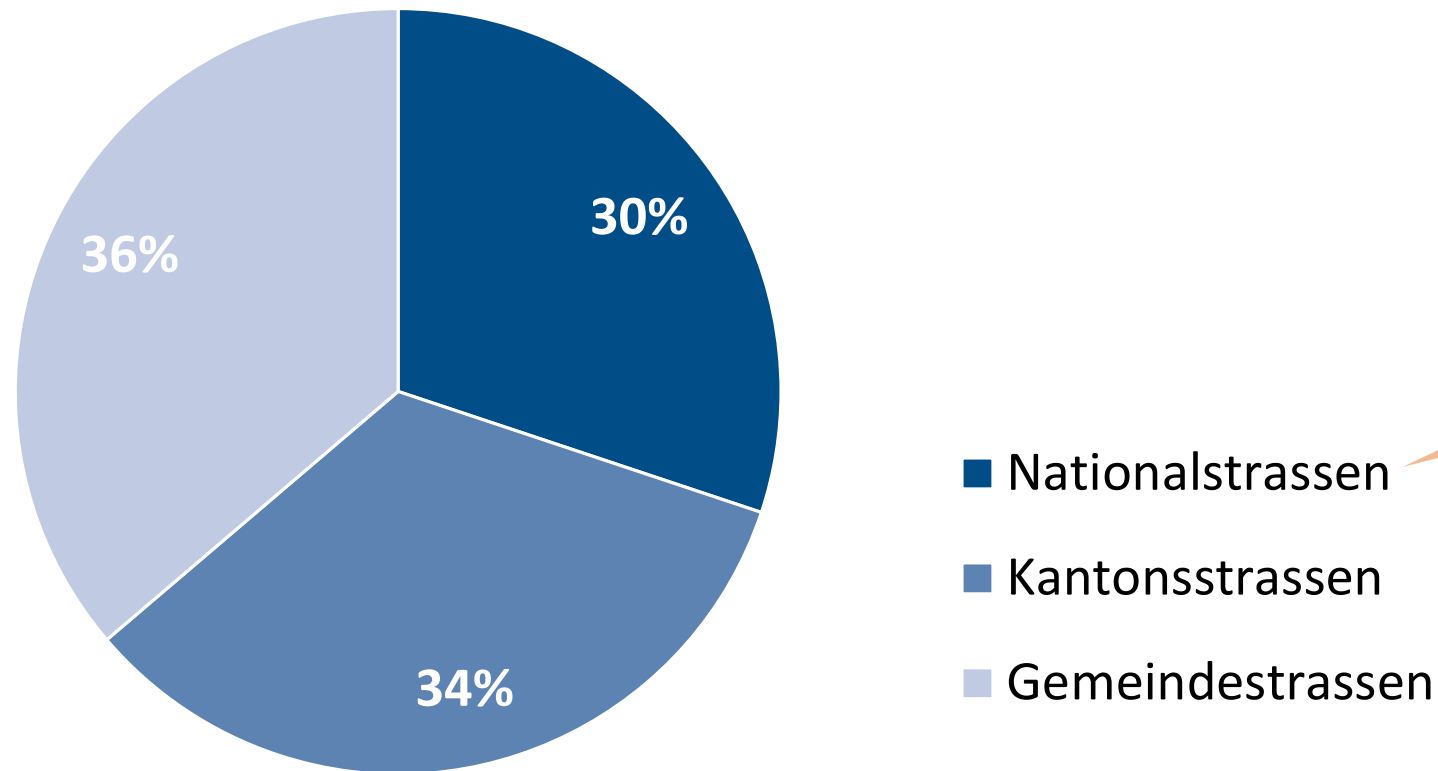
Der Anteil der Investitionsausgaben für Substanzerhalt ist von 63% im 2016 auf 76% im 2023 gestiegen und soll nun wieder sinken.

# Finanzierung der Strasseninfrastruktur



# Die Finanzierung der Strasseninfrastruktur ist eine Gemeinschaftsaufgabe.

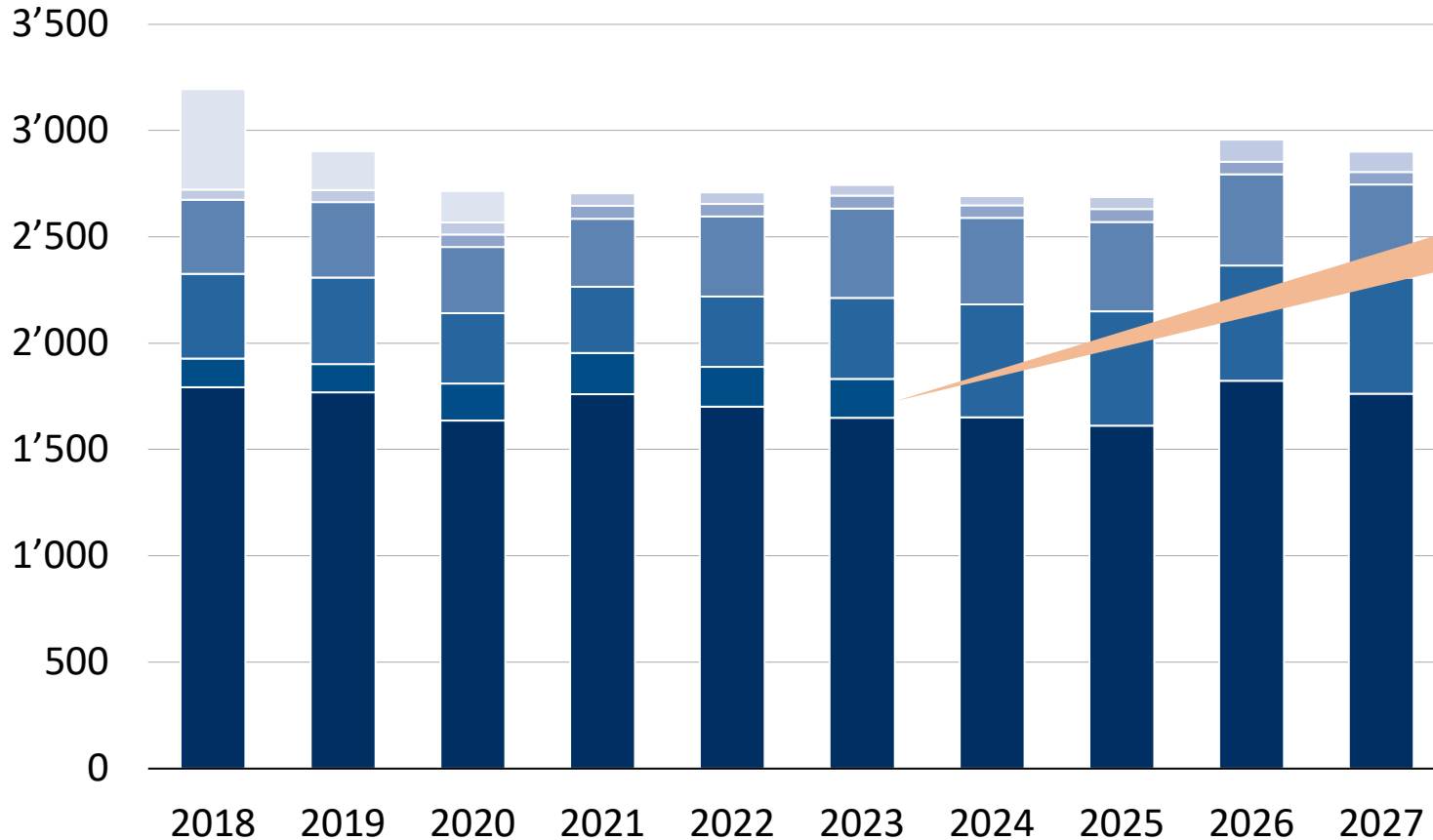
Bruttoausgaben für die Strasseninfrastruktur



Seit 2018 erfolgt die Finanzierung der Nationalstrassen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

# Die Einlagen des NAF nehmen tendenziell ab ...

Mio. Franken



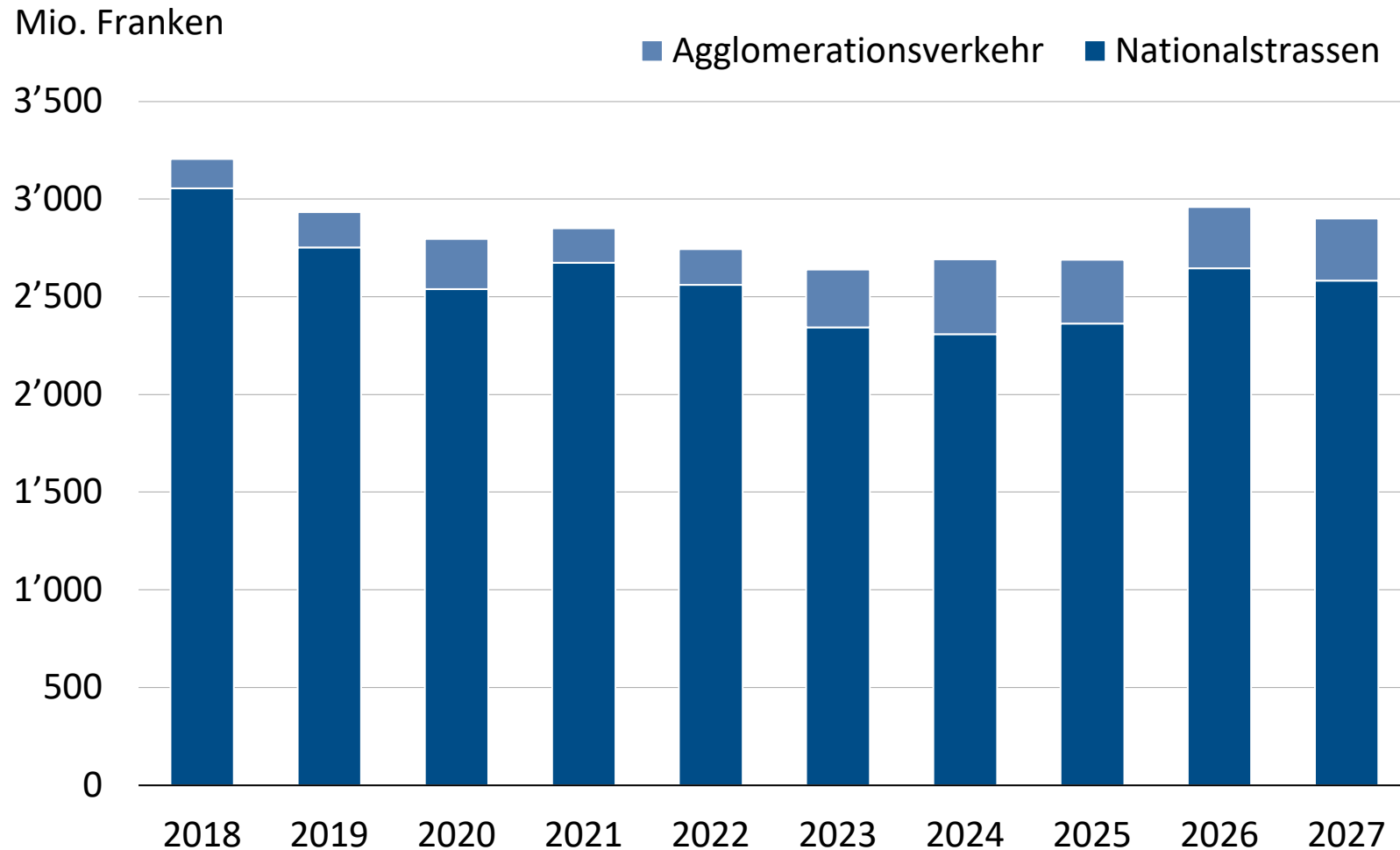
Als Beitrag zur Beseitigung des strukturellen Defizits werden die Einnahmen aus der Mineralölsteuer im Voranschlag und Finanzplan vollumfänglich im Bundeshaushalt einbehalten.

- Temporäre Einlage aus der Bundesrechnung
- Einnahmen Drittmittel und übrige Erträge
- Kompensationsbeitrag Kantone NEB
- Nationalstrassenabgabe
- Automobilsteuer
- Mineralölsteuer
- Mineralölsteuerzuschlag

Staatsrechnung | Voranschlag/Finanzplan



## ... der Aufwand nimmt entsprechend ab.



# Herausforderungen und Lösungsansätze



# Wichtige Herausforderungen



- (Aktuell) fehlende Mittelknappheit und dadurch geringere Anreize für Effizienzsteigerungen
- Umsetzung des Primats «Vorrang von Betrieb und Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur vor Ausbau»
- Bauen unter Betrieb hat betriebliche Grenzen (z.B. Auswirkungen auf Pünktlichkeit, Umleitungs- oder Ersatzverkehre)
- Beton vor Intelligenz: Effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur nicht im Fokus (z.B. durch Digitalisierung und Automatisierung)



- Rückgang der Einnahmen aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag mit zunehmender Elektrifizierung (sofern keine Gegenmassnahmen getroffen werden)

# Wichtige Herausforderungen

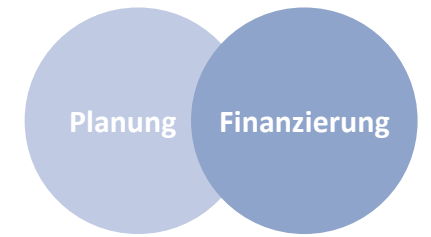


- Intermodalität: unterschiedliche Finanzierung von Schiene, Strasse und intermodaler Infrastruktur (z.B. Umschlagterminals)



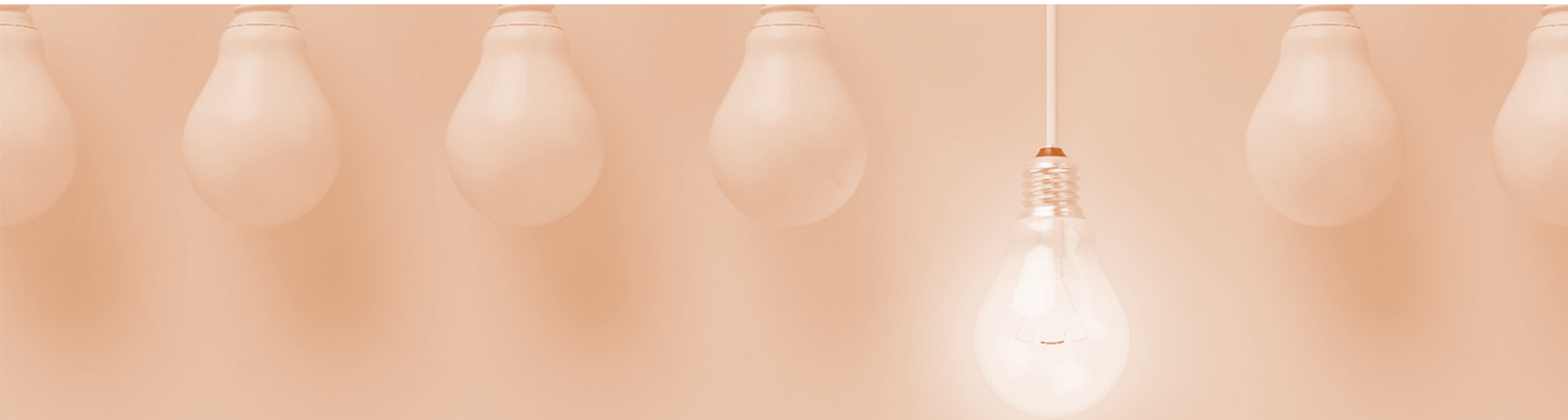
- Priorisierung von Massnahmen (Bewertungsmethodik weiterzuentwickeln), aber separate Planung und Finanzierung von Schiene und Strasse

# Mögliche Lösungsansätze?



- Substanzerhalt generell Priorität einräumen (z.B. auch Bauintervalle für Substanzerhaltungsmassnahmen in Netznutzungspläne (NNP) und Netznutzungskonzept (NNK) für Substanzerhaltung reservieren)
- Besser verteilte Auslastung und Kapazitätsmanagement: Digitalisierung, Mobility Pricing, ...
- Abstimmung und Priorisierung Ausbauprojekte Strasse & Schiene: Prozesse der Abstimmung institutionalisieren, Bewertungsmethoden von Projekten weiterentwickeln (z.B. hohe Zeitkostensätze vs. Klimakosten)
- Zusammenlegung von BIF und NAF prüfen (Mittelkonkurrenz)?
- ...

# Diskussion



# Besten Dank.

**Anne Greinus**

Dipl.-Verkehrswirtschaftlerin, Dr.  
(EPFL)

Geschäftsleitern, Partnerin

[anne.greinus@infras.ch](mailto:anne.greinus@infras.ch)