

Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz

Konferenz «Verkehrsökonomik und –politik», Berlin, 26./27.06.2014

Dr.-Ing. Alexander Dahl

Dipl.-Vw. Frank Bruns



Inhalt

- Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in der Schweiz
 - Bund
 - Kantone
 - Gemeinden
 - Herausforderungen
- Diskussionen zur Erweiterung der Nutzerfinanzierung
 - Anlass
 - Ziel & Rahmen
 - Kombinationen & Beurteilung
 - Erste Ergebnisse politischer Beratungen
- Ausblick

Verkehrsinfrastrukturfinanzierung - Bund

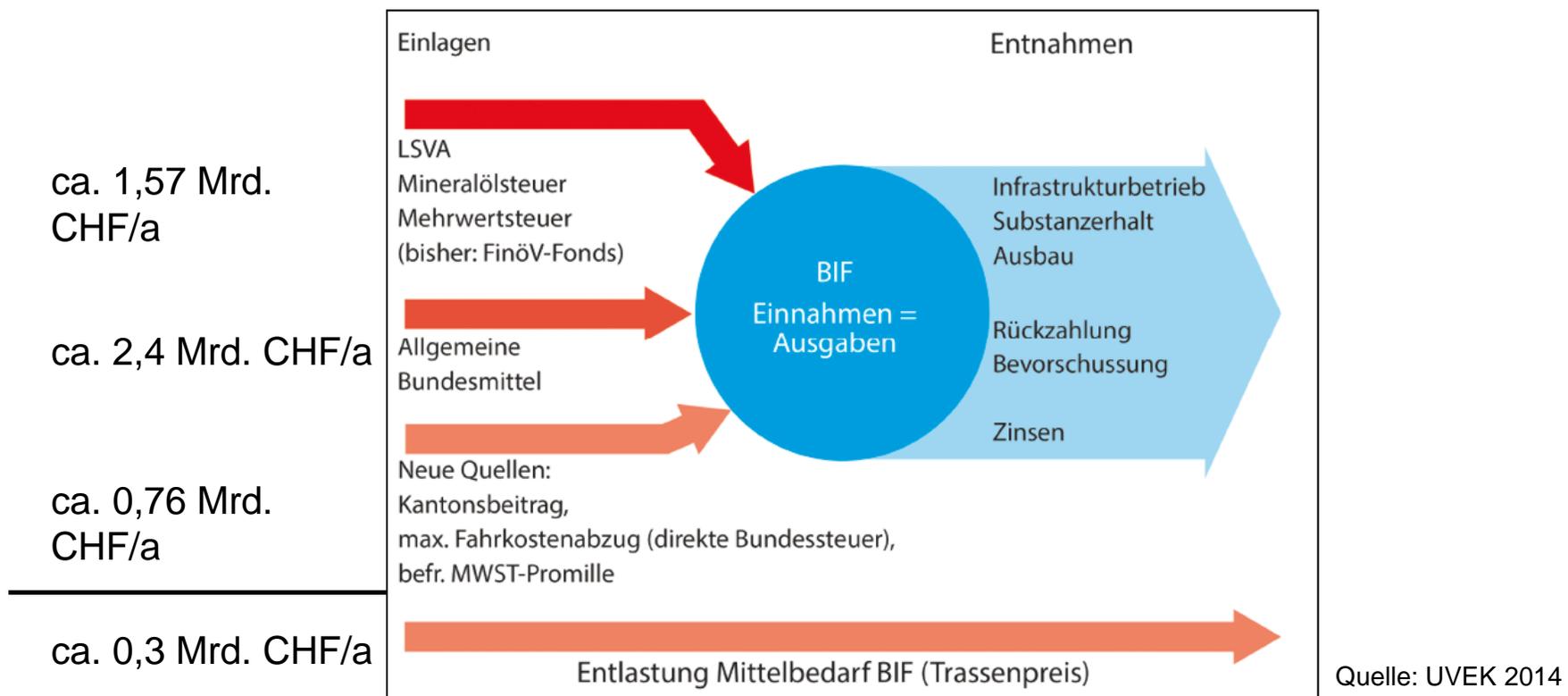
- Einführung unbefristeter Fonds für Schiene und Straße
 - unselbständige Fonds mit
 - eigener Bilanz und
 - eigener Erfolgsrechnung

BIF -
Bahninfrastrukturfonds

NAF -
Fonds für den
Nationalstrassen- und
Agglomerationsverkehr

Verkehrsinfrastrukturfinanzierung - Bund

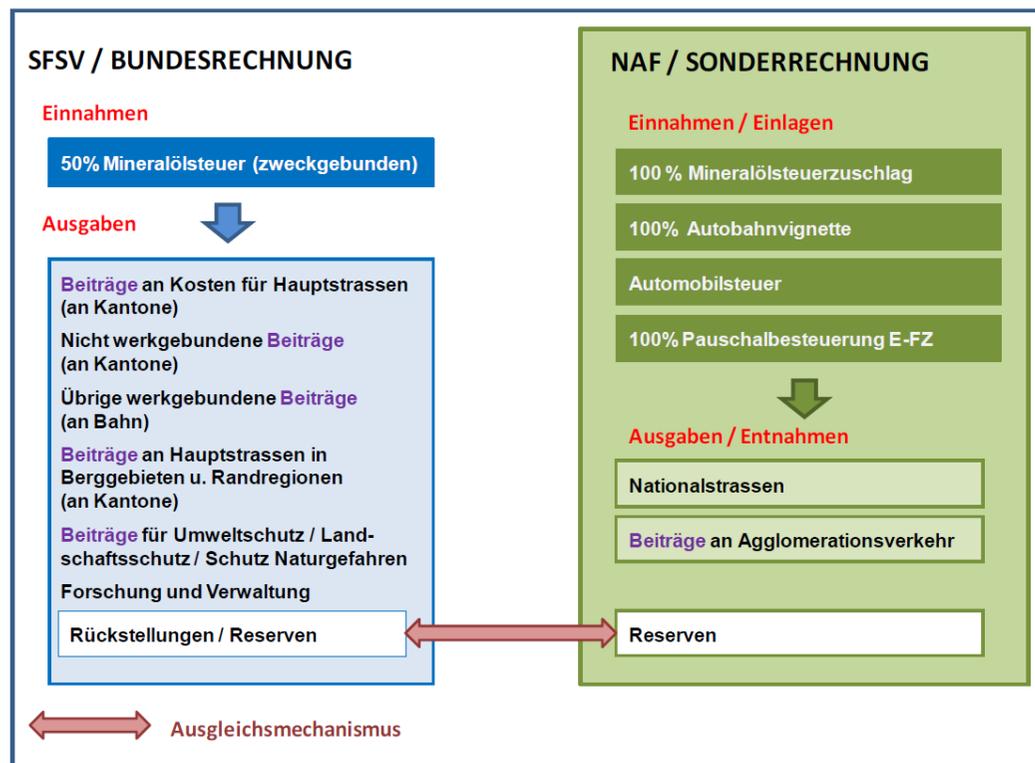
- Schiene (zukünftig)
 - Verankerung des BIF auf Verfassungsstufe
 - Per Referendum Februar 2014 angenommen



Verkehrsinfrastrukturfinanzierung - Bund

- Straße (zukünftig)
 - Verankerung des NAF auf Verfassungsstufe
 - Referendum ausstehend

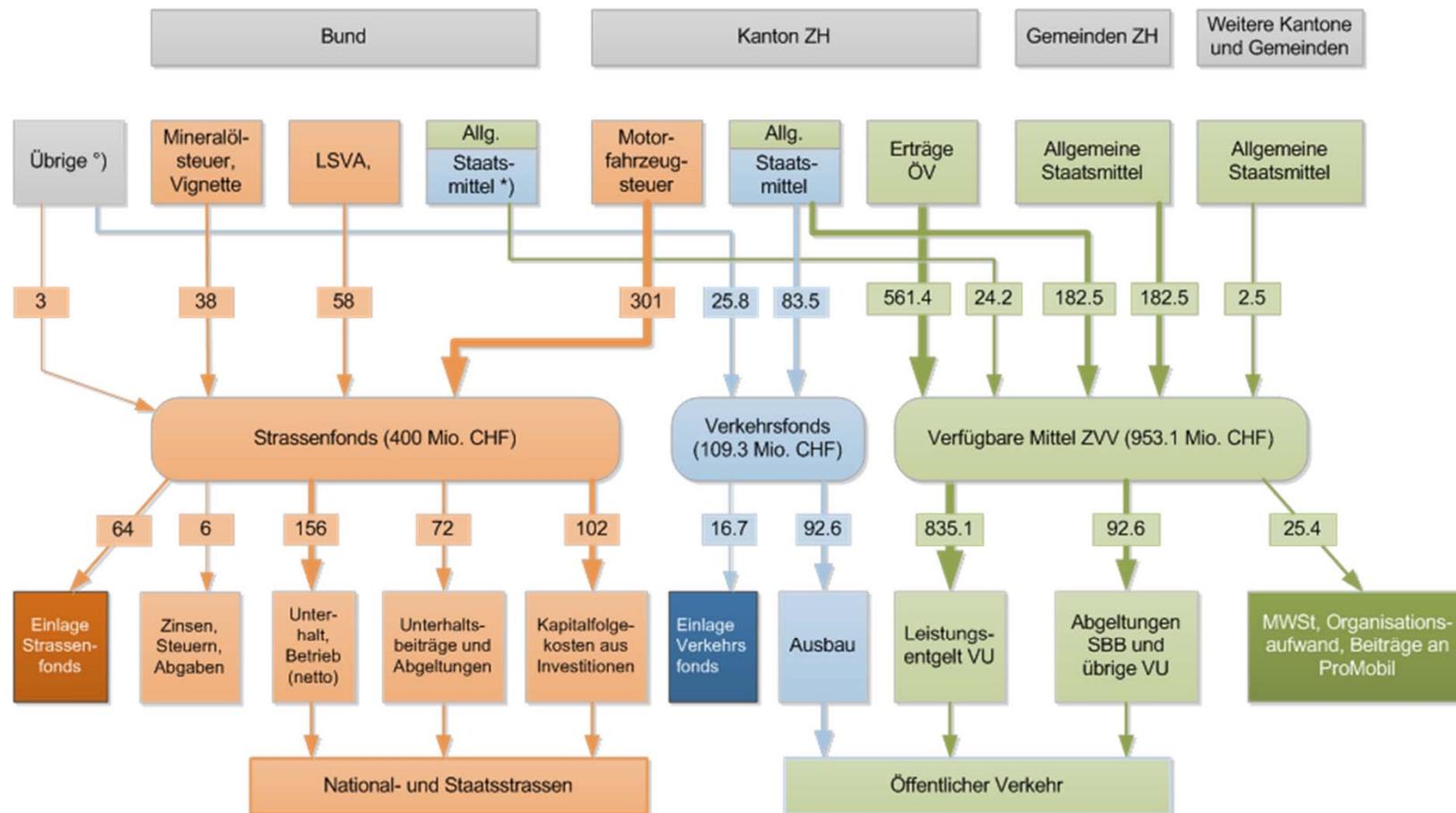
ca. 1,36 Mrd. CHF/a



ca. 2,63 Mrd. CHF/a
 ca. 0,35 Mrd. CHF/a
 ca. 0,27 Mrd. CHF/a
 ca. 0,04 Mrd. CHF/a

Quelle: UVEK 2014

Verkehrsinfrastrukturfinanzierung - Kantone



*) Allgemeine Bundesmittel fließen v.a. via SBB in Investitionen, Unterhalt und Betrieb (hier nicht abgebildet)

°) Übrige Erträge Strassenfonds: v.a. Buchgewinne aus Liegenschaftsverkäufen
 Übrige Erträge Verkehrsfonds: Zinserträge

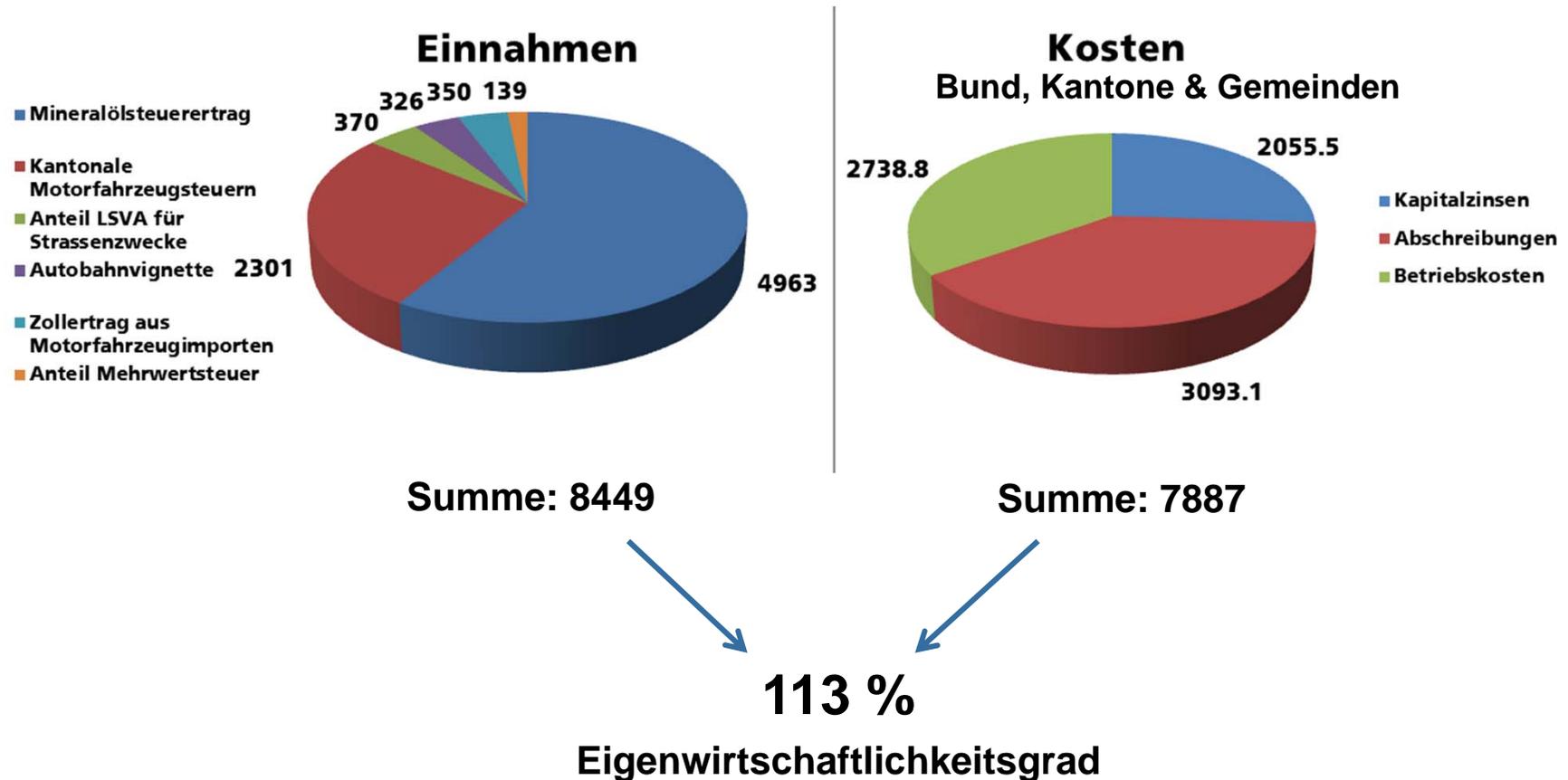
Verkehrsinfrastrukturfinanzierung - Gemeinden

- Keine Fondslösungen
- Finanzierung aus Stadtkasse, Einnahmen der Parkplatzbewirtschaftung und Ordnungsbußen
 - Beispiel: Einnahmen Parkplatzbewirtschaftung decken ca. 13 % der Kosten

Herausforderung Nutzerfinanzierung über alle Gebietskörperschaften

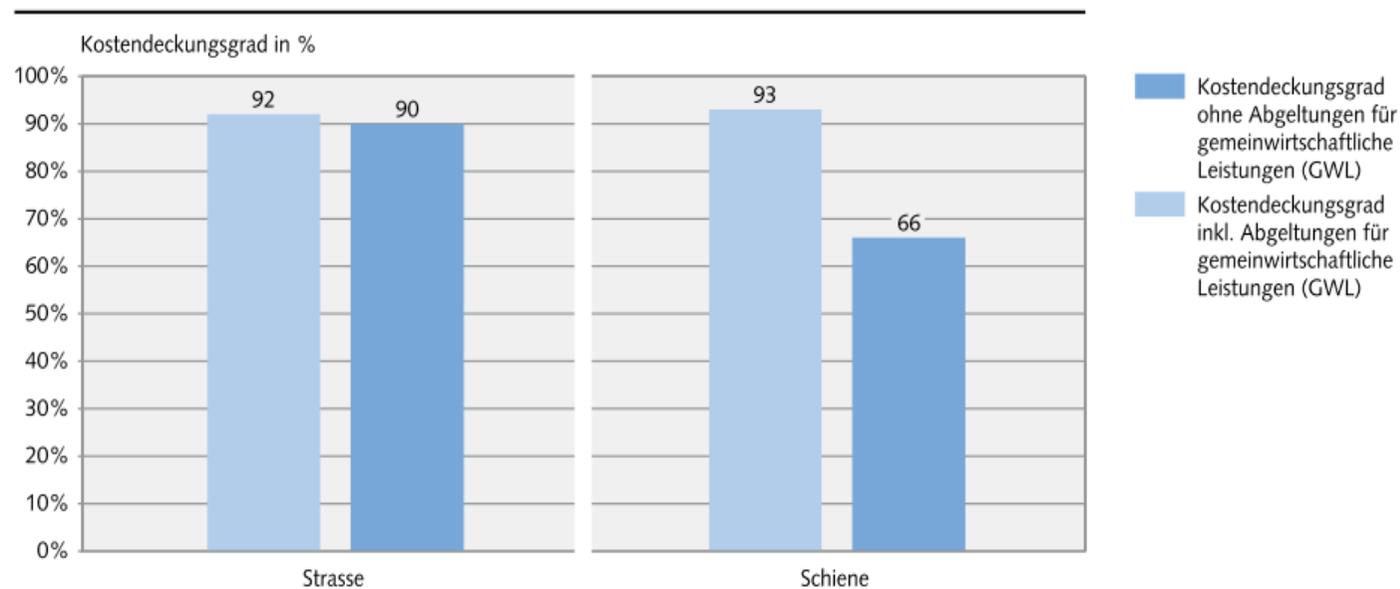
- **Strasse:**
 - Rechnerisch Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 113%
(Kostendeckungsgrad bei Berücksichtigung externer Kosten > 90%)
 - Weitere Einnahmen von Nutzern gehen in den Bundeshaushalt und ÖV
 - Gemeinden partizipieren kaum von Einnahmen und müssen Haushaltsmittel aufwenden⇒ Bedarf nach einer Strukturreform
- **Schiene:**
 - Kostendeckungsgrad 90% resp. 66%
- **Fonds:**
 - Als unselbstständige Fonds im Aktivvermögen bestehen buchhalterische Bestände (z.B. Kanton Zürich ca. 650 Mio. CHF).
 - Einlagen als Verbindlichkeit des allgemeinen Haushalts gegenüber

Diskussion Nutzerfinanzierung - Anlass



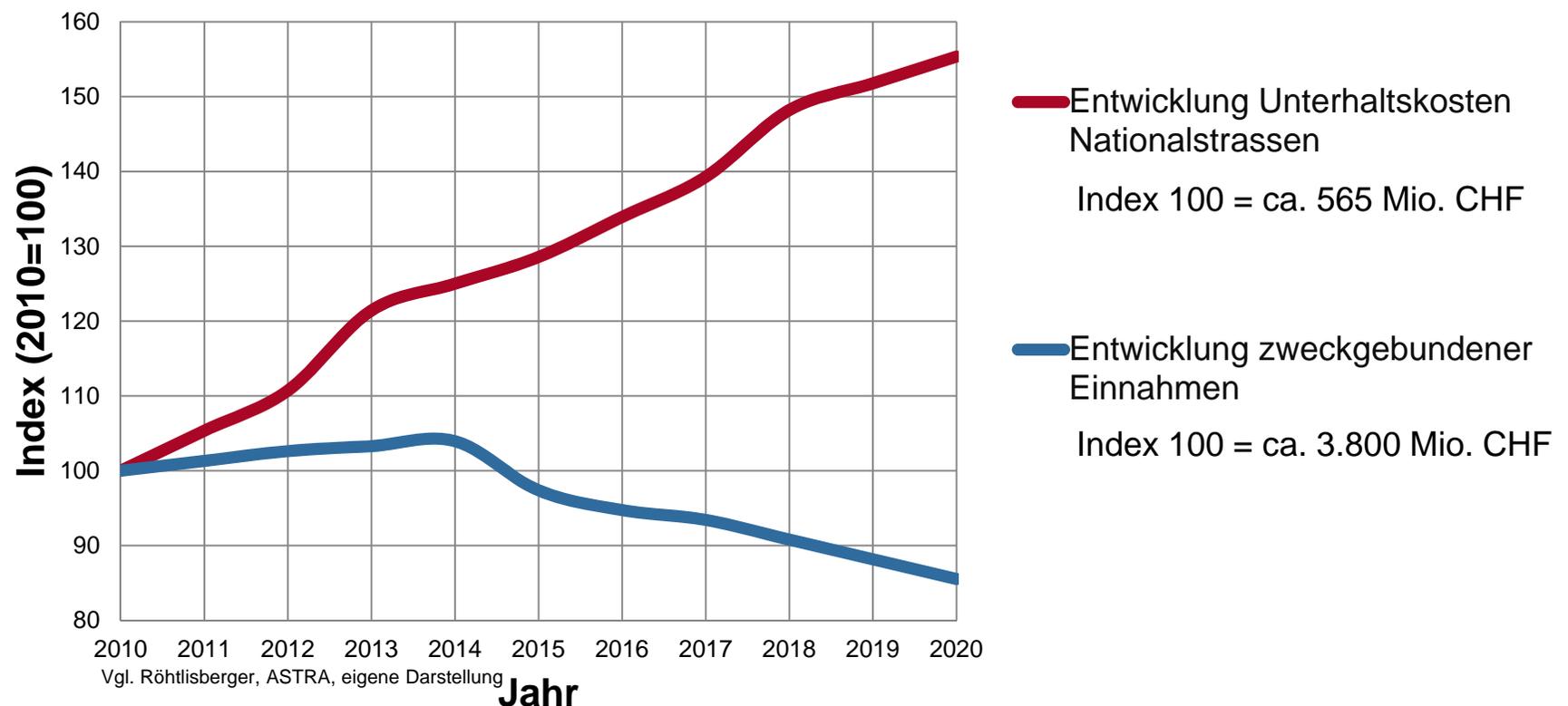
Diskussion Nutzerfinanzierung - Anlass

- Kostenunterdeckung durch Verkehrsteilnehmer



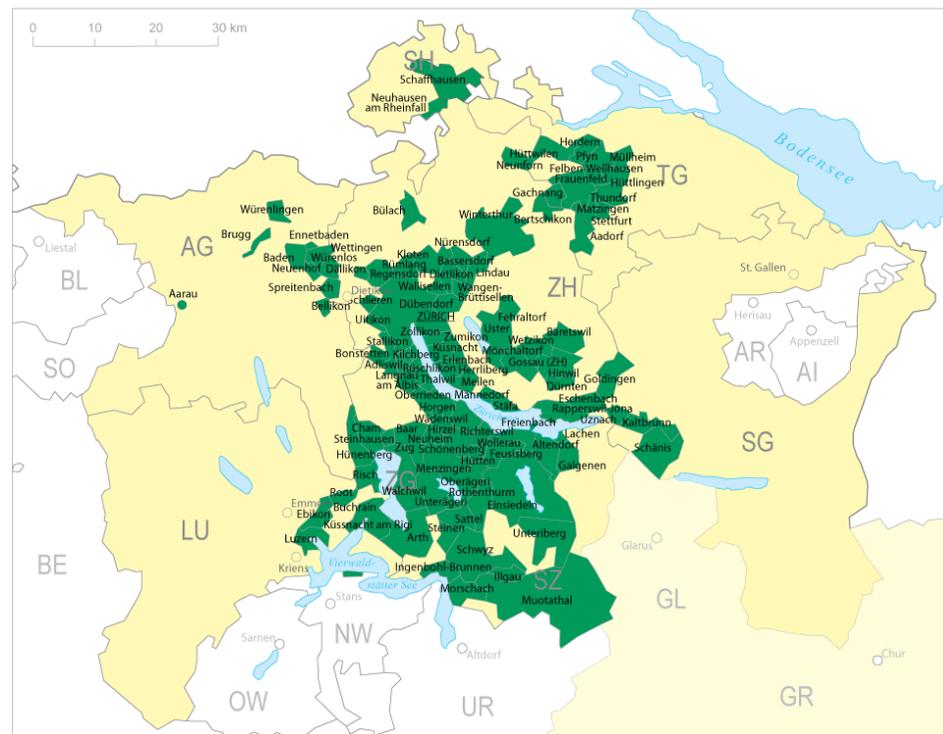
Diskussion Nutzerfinanzierung - Anlass

- Mineralölsteuererträge sinken aufgrund steigender Effizienz der Fahrzeuge oder neuer Antriebe und Treibstoffe
- Steigende Unterhaltskosten Strassen (Ersatzinvestitionen?)



Diskussion Nutzerfinanzierung – Ziel & Rahmen

Metropolitanraum Zürich: Vereinsmitglieder



Mitglieder des «Metropolitanraums Zürich»

■ Gemeinde ■ Mitgliedskanton ■ assoziierter Kanton

Quelle: Stadt Zürich - Stadtentwicklung, April 2012

© BFS, ThemaKart - Neuchâtel 2009

Finanzierungsbedarf:

- ca. 400 Mio. CHF/a für Ausbau und Erweiterung der Straßen- und Schieneninfrastruktur

Diskussion Nutzerfinanzierung – Kombinationen & Beurteilung

- **Bund:** Zweckbindung erhöhen

Mineralölsteuer

Automobilsteuer

- **Bund:** Bestehende Ansätze erhöhen

Mineralölsteuer

Trassenpreise

- **Kantone und Gemeinden:** Bestehende Ansätze erhöhen

Verkehrs- und
Eigenmietwert

Fahrkostenabzug

Tarife ÖV

Dienstwagen

- **Kantone und Gemeinden:** Neue Ansätze einführen

Unternehmens-
abgabe

Haushaltsabgabe

- **Mobility Pricing**

Verkehrsleistungsbezogenes Mobility Pricing

Diskussion Nutzerfinanzierung – Beurteilung

- Simulationsrechnungen: Wie hoch muss Abgabe sein, um 400 Mio. CHF/a an Einnahmen zu erzielen?
- Juristische Umsetzung
- Verursacherprinzip
- Verkehr
- Umwelt
- Raum

Einschätzung	Kriterium (z.B. Juristische Einschätzung)
Positiv	Maximal Änderung von Verordnungen notwendig
Neutral	Gesetzesrevision oder eine Neuregelung in einer formell gesetzlichen Grundlage
Negativ	obligatorisches Gesetzesreferendum oder Verfassungsänderungen

Diskussion Nutzerfinanzierung – Kombinationen & Beurteilung Mobility Pricing

Verkehrsleistungsbezogenes
Mobility Pricing

Einführung einer Gebühr von
1.7 Rp. pro Personenkilometer MIV und ÖV
400 Mio. CHF/a

- Juristische Umsetzung

+ Verursacherprinzip

+ Verkehr

+ Umwelt

o Raum

Weitere Auswirkungen: Aufgrund der notwendigen politischen und juristischen Umsetzungsschritte stellt das Instrument eine langfristige Perspektive für die Finanzierung des Verkehrs dar.

Diskussion Nutzerfinanzierung – Kombinationen & Beurteilung

	Bund: Zweckbindung erhöhen	Bund: Bestehende Ansätze erhöhen	Kantone und Gmd: Bestehende Ansätze erhöhen	Kantone und Gmd: Neue Ansätze einführen	Mobility Pricing
Bausteine (Ertrags- anteil%)	Mineralölsteuer (78%) Automobilsteuer (22%)	Mineralölsteuer (92%) Trassenpreise (8%)	Verkehrs-/Eigenmiet- wert (36%) Fahrkostenabzug (26%) Tarife ÖV (15%) Dienstwagen (23%)	Unternehmens- abgabe (50%) Haushaltsabgabe (50%)	Verkehrsleis- tungsbezogene Gebühr (100%)
Juristische Umsetzung	-	○	○	○	-
Verursacher- prinzip	+	+	+	○	+
Verkehr	○	+	-	○	+
Umwelt	○	+	-	-	+
Raum	○	○	○	○	○

Diskussion Nutzerfinanzierung – Ergebnis der ersten politischen Abstimmungen

Ansatz	Grün ¹⁾	Gelb ²⁾	Rot ³⁾
Bund: Zweckbindung erhöhen	4.8%	52.4%	42.9%
Bund: Bestehende Ansätze erhöhen	53.5%	20.9%	25.6%
Kantone und Gemeinden: Bestehende Ansätze erhöhen	2.3%	11.6%	86.0%
Kantone und Gemeinden: Neue Ansätze einführen	2.3%	2.3%	95.3%
Mobility Pricing	46.5%	37.2%	16.3%

- 1) Wird befürwortet und soll, allenfalls leicht modifiziert, weiterverfolgt werden. Bis zur nächsten Metrokonferenz soll ein Positionsbezug angestrebt werden
- 2) Interessante Richtung, bis zur nächsten Metrokonferenz zu vertiefen, allenfalls in Varianten darzustellen und nochmals zu diskutieren
- 3) (Zu) viele offene Fragen und Hindernisse. Es wird im Moment nicht gesehen, den Ansatz an der nächsten Metrokonferenz wieder zu diskutieren

Ausblick

- Die Schweiz hat einen hohen Nutzerfinanzierungsanteil
- Probleme sind die
 - zukünftigen Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben
 - Die Ungleichbehandlung Bund – Kantone - Gemeinden

Mit Mobility Pricing ist ein Instrument angedacht, welches

- von uns hinsichtlich der Auswirkungen positiv eingeschätzt wird
 - eine Mehrheit von Politikern wünscht
 - aber von der Bevölkerung kaum akzeptieren werden dürfte, wenn es zu den bestehenden Instrumente eingeführt würde.
- ⇒ Umfassende Verkehrsfinanzreform erforderlich

Kontakt



Dr.-Ing. Alexander Dahl

Ernst Basler + Partner GmbH
Tuchmacherstraße 47
14482 Potsdam

+49 331 74 75 9-15

alexander.dahl@ebp.de



Dipl.-Vw. Frank Bruns

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz

+41 44 395 17 70

frank.bruns@ebp.ch