



## Faktenblatt

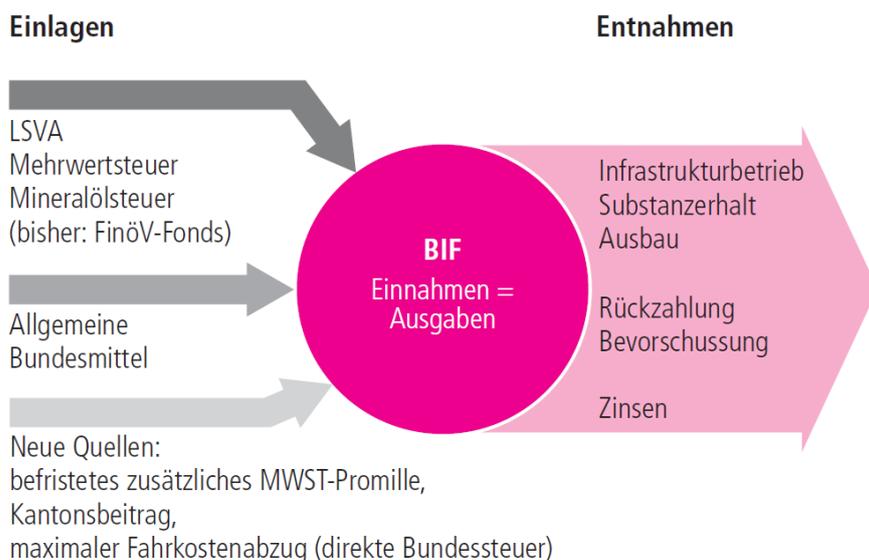
Datum 2. Dezember 2013

### FABI: So erfolgt die Finanzierung

**Um die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig zu sichern, haben Bundesrat und Parlament die Schaffung eines unbefristeten Fonds beschlossen. Dieser wird auf Verfassungsstufe verankert und mit den bisherigen sowie zusätzlichen Geldern gedeckt. Alle leisten dazu einen Beitrag – der Bund, die Kantone und die Reisenden.**

Bundesrat und Parlament haben zur Finanzierung der Bahninfrastruktur den sogenannten Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen. Er löst den Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV-Fonds) ab und sorgt dafür, dass Betrieb, Unterhalt und Ausbau in Zukunft aus einem gemeinsamen Topf finanziert werden. Vorrang haben Investitionen in den Unterhalt.

Der neue Fonds soll aus bisherigen und neuen Quellen gespeist werden:





Aktenzeichen: BAV / 031.26-00463/00038/00016

Die bisherigen Gelder von rund 4 Milliarden Franken jährlich fliessen weiterhin in die Bahninfrastruktur. Dies entspricht rund 80 Prozent der Einlagen in den BIF. Diese Gelder stammen aus allgemeinen Bundesmitteln, aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), aus Anteilen der Mehrwertsteuer und aus der Mineralölsteuer (befristet bis 2030).

Dazu kommt rund 1 Milliarde Franken jährlich aus mehreren neuen Quellen: Ein Teil stammt aus zusätzlichen Beiträgen der Kantone (200 Mio. Franken) und einem Promille der Mehrwertsteuer (360 Mio. Franken). Dabei handelt es sich um ein Mehrwertsteuerpromille, das bis 2017 in die Sanierung der Invalidenversicherung fliesst. Das Parlament hat beschlossen, dieses Geld von 2018 bis 2030 neu für den Fonds einzusetzen.

Die Reisenden werden sich über die Billettpreise an der Finanzierung der Bahninfrastruktur beteiligen. Weiter ist vorgesehen, dass unselbständig Erwerbende für die berufsbedingten Fahrkosten bei der direkten Bundessteuer künftig maximal 3000 Franken vom steuerbaren Jahreseinkommen abziehen können. Dadurch fliessen dem Bund höhere Einnahmen zu (rund 200 Mio. Franken). Indem das Pendeln über lange Distanzen steuerlich weniger begünstigt wird, soll der Trend zu immer längeren Arbeitswegen abgeschwächt werden, was aus raumplanerischen und umweltpolitischen Gründen angezeigt ist. Die Kosten für regionale Verbundabonnemente und für ein 2.-Klasse-Generalabonnement bleiben grösstenteils abzugsfähig. Wer mit dem Auto pendelt, kann die Kosten für 20 bis 35 Kilometer pro Tag weiterhin abziehen<sup>1</sup>. Dies entspricht zum Beispiel einem Arbeitsweg von Sigriswil nach Thun und zurück, von Châtel-St-Denis nach Vevey, von Unterägeri nach Zug, von Trogen nach St. Gallen oder von Ponte Tresa nach Lugano und zurück. Gemäss dem Mikrozensus „Mobilität und Verkehr 2010“, herausgegeben 2012 vom Bundesamt für Statistik, liegt die durchschnittliche Länge der Arbeitswege in der Schweiz bei 11,7 Kilometern pro Weg.

Rund 80 Prozent der Steuerpflichtigen sind von der Begrenzung des Abzugs nicht betroffen: Bei ihnen sind die berufsbedingten Fahrkosten entweder tiefer als 3000 Franken oder sie entrichten aufgrund ihrer Einkommenssituation keine direkte Bundessteuer. Die Abzüge bei den kantonalen Steuern können im Übrigen weiterhin geltend gemacht werden. Deren Ausgestaltung liegt in der Kompetenz der Kantone..

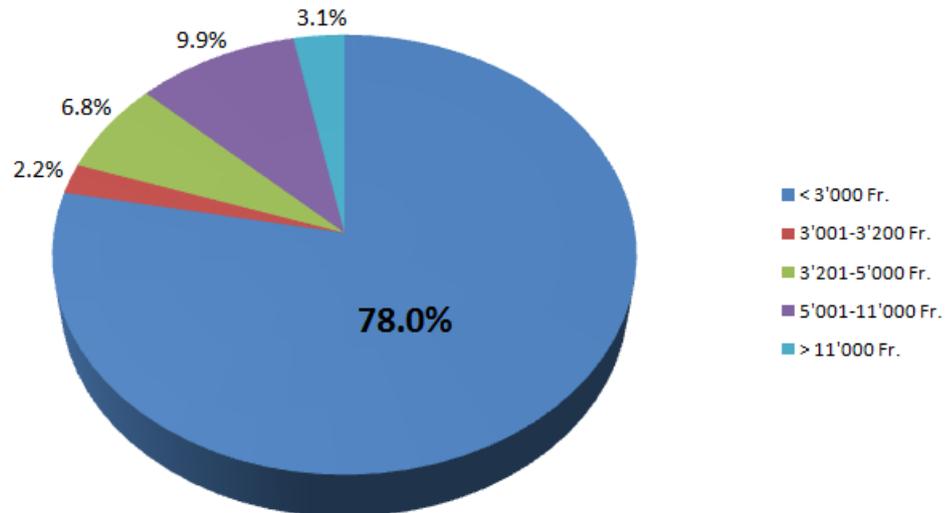
---

<sup>1</sup> Die genaue Distanz ist abhängig von der Berechnungsgrundlage des jeweiligen Kantons, da diese für die direkte Bundessteuer übernommen wird. Je nach Kanton und Distanz kommen unterschiedliche Ansätze zur Anwendung, maximal jedoch 0.7 Franken/Kilometer.



Aktenzeichen: BAV / 031.26-00463/00038/00016

### Höhe der heutigen Fahrkostenabzüge



Der neue Bahninfrastrukturfonds ermöglicht die für die Zukunft nötigen Ausbauten. Dadurch kann das Bahnangebot verbessert werden. Dieses kommt den Reisenden direkt zugute: Die Ausbauten ermöglichen auf verschiedenen Strecken den Halbstundentakt, in städtischen Gebieten und Agglomerationen den Viertelstundentakt. Tourismusregionen werden besser an die Hauptverkehrsachsen angeschlossen. Zudem wird es möglich, auf zusätzlichen Strecken längere Züge sowie Doppelstockwagen einzusetzen. Der Güterverkehr erhält zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene und damit zuverlässigere und raschere Verbindungen.

➔ *Weitere Informationen: Faktenblatt „So wird das Bahnnetz verbessert“*

**Für Rückfragen:**

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