

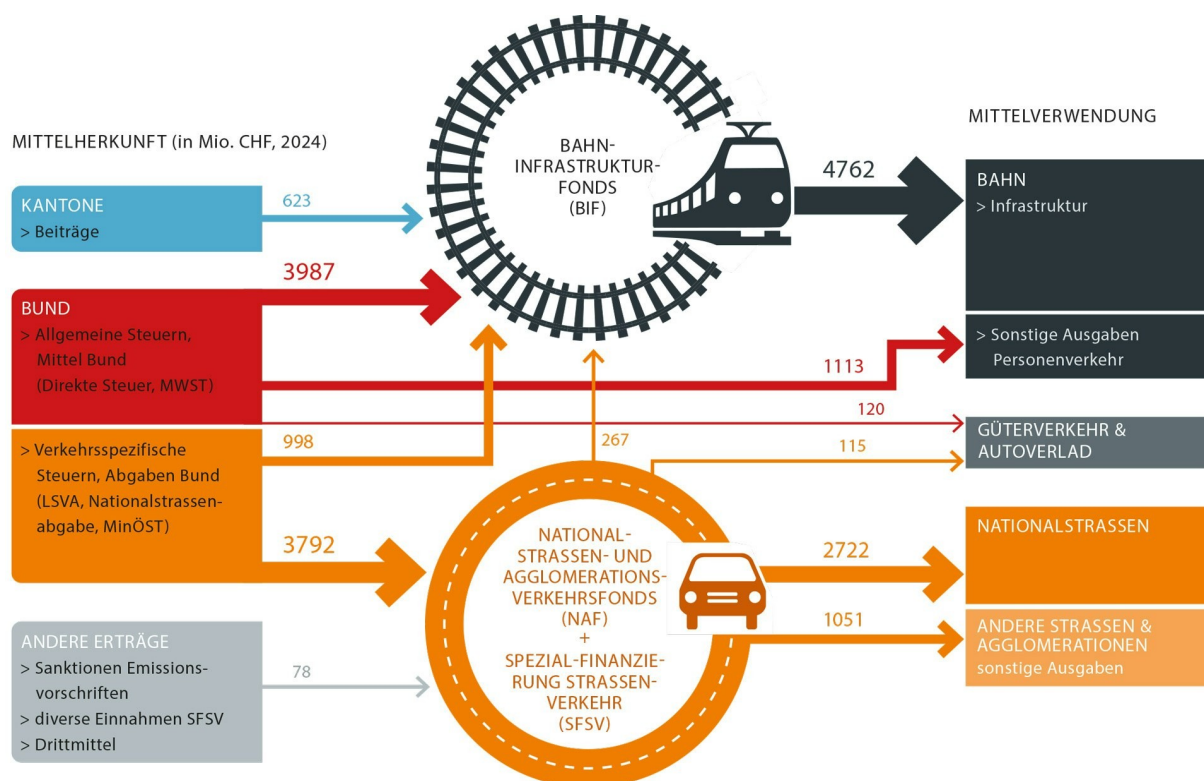
Verkehr '45: Faktenblatt 4 – 28. Januar 2026

## Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

**Die Schweiz verfügt über ein dichtes Bahn- und Strassennetz. Um dieses in gutem Zustand zu halten, sind Investitionen nötig.**

Der Bund gibt für den Neubau, die Instandhaltung und den Betrieb des Schienen- und Strassennetzes jährlich rund 9 Milliarden Franken aus. Der grösste Teil der Mittel stammt aus zwei Fonds: dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) und dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Zudem subventioniert der Bund mit gut 1 Milliarde Franken den regionalen Personenverkehr und den Güterverkehr.

Fast die Hälfte der Mittel stammen aus dem allgemeinen Bundesbudget, rund 30 Prozent aus den Einnahmen der Mineralölsteuer und ca. 10 Prozent aus den Einnahmen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Knapp 5 Milliarden Franken pro Jahr kostet das Eisenbahnnetz, und für die Nationalstrassen werden gegen 3 Milliarden Franken verwendet. Der Rest verteilt sich vor allem auf andere Strassen, Umweltschutzmassnahmen und auf die Agglomerationsprogramme.



© ARE, Quelle: EFV, Staatsrechnung

Das UVEK (BAV und ASTRA) steuert die Fonds für die Bahninfrastruktur sowie für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr. Die Finanzplanung erfolgt über die jährliche Festlegung der Bauprogramme und den jährlichen Parlamentsbeschluss über die Fondsentnahmen und -einlagen. Wenn es sich abzeichnet, dass die verfügbaren Mittel nicht ausreichen, werden – sofern möglich – Projektkosten reduziert oder Projekte auf später verschoben.

## **Hintergrund Bahninfrastrukturfonds (BIF) im Zusammenhang mit «Verkehr '45»**

Aus dem BIF werden der Betrieb, der Substanzerhalt sowie der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur finanziert. Der Fonds muss aktuell noch Schulden seines Vorgängerfonds (FinöV-Fonds) in der Höhe von knapp 4 Milliarden Franken zurückzahlen und darf sich nicht neu verschulden. Die Einlagen und die Ausgaben müssen daher langfristig im Gleichgewicht sein. Unter Einbezug der Ausgaben für Betrieb und Substanzerhalt stünden gemäss den bisherigen Beschlüssen bis 2045 keine Mittel mehr für einen zusätzlichen Ausbau der Bahninfrastruktur zur Verfügung.

Die beschlossenen Projekte, die noch in einer frühen Phase sind, wurden deshalb im Auftrag des Bundes von der ETH Zürich überprüft und neu priorisiert. Die dadurch freiwerdenden Mittel reichen jedoch nicht aus, um die notwendigen Investitionen zu finanzieren. Der Finanzierungsbedarf für die vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen bis im Jahr 2045 beträgt ohne Berücksichtigung der Mehrwertsteuer und der Teuerung rund 24 Milliarden Franken. Davon fehlen aktuell gut 10 Milliarden Franken.

Um diese Finanzierungslücke zu schliessen, beabsichtigt der Bundesrat, das derzeit bis 2030 befristete Mehrwertsteuerpromille als Einnahmenquelle für den BIF unbeschränkt fortzuführen. Dafür ist eine Verfassungsänderung mit Volksabstimmung notwendig. Eine Weiterführung des MWST-Promilles würde für den BIF bis 2045 Zusatzeinnahmen von rund 8 Milliarden Franken bedeuten. Um die aktuell fehlenden 2 Milliarden Franken zu decken, prüft der Bundesrat verschiedene Szenarien.

## **Hintergrund Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) im Zusammenhang mit «Verkehr '45»**

Der NAF finanziert den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen sowie wichtige Verkehrsprojekte in den Agglomerationen. Die Strasseninfrastruktur auf Bundesebene ist vollständig nutzerfinanziert. Hauptsächlichste Einnahmequelle ist die Mineralölsteuer, mit der sowohl der NAF als auch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) gespiesen werden. Rund die Hälfte der Mineralölsteuer (Grundsteuer) fliesst zudem in die allgemeine Bundeskasse. Weitere Mittel stammen aus zweckgebundenen Abgaben des motorisierten Verkehrs, etwa dem Mineralölsteuerezuschlag, der Autobahnvignette und der Automobilsteuer. Das Parlament legt jährlich die Entnahmen fest; nicht verwendete Mittel verbleiben im Fonds und stehen später zur Verfügung.

Mit der Verbreitung von Elektrofahrzeugen gehen die Einnahmen aus den Mineralölsteuern zurück. Die Folge sind Ertragsausfälle. Diese sollen durch eine gleichwertige Besteuerung von Elektrofahrzeugen kompensiert werden. Damit will der Bundesrat das bisherige Einnahmenniveau sichern und das bewährte Nutzerprinzip fortführen: Die Strasseninfrastruktur wird durch jene finanziert, die sie nutzen. Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Bundesrat die Vernehmlassung zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen soeben abgeschlossen. Eine solche Besteuerung ist frühestens ab 2030 vorgesehen.