



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

VöV_Schriften_04

Öffentlicher Verkehr Schweiz: Seine Leistungen - seine Finanzierung

Erfolgjahre für Bahn, Bus und Tram

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6
www.voev.ch / www.utp.ch

info@voev.ch / info@utp.ch
Tel + 41 31 359 23 23
Fax + 41 31 359 23 10

Impressum

© Verband öffentlicher Verkehr
Bern, August 2004

VöV-Schriften_04

Auflage: 1'000 deutsch, 400 französisch

Recherchen und Texte: Fritz Lüdi, Rolf Meyer, Susanna Oertli, Hans Kaspar Schiesser

Quellen: Erhebungen VöV, Bundesamt für Statistik, SBB, UIC, Tarifverbände, Eurostat, Geschäftsberichte der Transportunternehmen

Schutzgebühr Fr. 10.–

Wie viel Leistung bekommt die öffentliche Hand für ihr Geld?

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz kann im internationalen Vergleich mit verschiedenen Superlativen aufwarten. In keinem Land ausser Japan wird Bahnfahren so intensiv nachgefragt wie hier. Die Schweizer Pendler benutzen – europaweit einmalig – in einigen Städten den öffentlichen Verkehr intensiver als das private Auto. Und im Regionalverkehr gilt die Schweiz mit ihrem noch immer dichten und gepflegten Bus- und Bahnangebot als internationales Vorbild. Dabei erbringt der öV seine Leistungen auch in den Randregionen qualitätsbewusst.

Die Schweiz zahlt für ihren Service Public im Verkehr, für die Vorteile zugunsten des Wirtschaftsstandortes und für eine funktionierende Mobilität einen Preis: Sie finanziert den öffentlichen Verkehr zu gut 49 Prozent aus öffentlichen Mitteln. Wenn ein Kilometer Bahnfahren mit Halbtaxabonnement heute um die 14 Rappen kostet, so liegen seine Produktionskosten effektiv bei rund 27 Rappen.

Entscheidend ist allerdings nicht die absolute Höhe der öffentlichen Ausgaben für Bahn, Bus, Tram, Schiff und Seilbahnen. Entscheidend ist, mit welcher gesamtwirtschaftlichen Wirkung Leistung erbracht wird, und ob die öffentliche Hand in der Tendenz immer stärker oder immer weniger belastet wird.

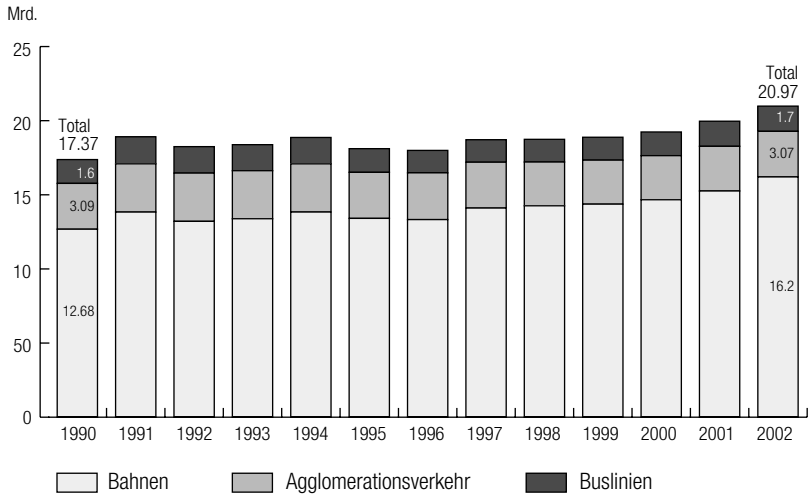
Die Antwort ist eindeutig, wie der VöV hier mit neuen Zahlen belegen kann. Der öffentliche Verkehr wird für die öffentliche Hand immer preiswerter. Denn der Mittlereinsatz von Bund, Kantonen und Gemeinden stagniert, während die Verkehrsleistung steigt. Der öffentliche Verkehr hat in den letzten zehn Jahren nicht nur sein Angebot deutlich erweitert, auch die Nachfrage ist seit 1993 markant um 23 Prozent gewachsen. Die Verkehrsproduktivität, ausgedrückt in der Verkehrsleistung (Personen- und Tonnenkilometer) pro öV-Mitarbeiter hat sich zwischen 1993 und 2002 bei den 24 wichtigsten Bahn- und Busunternehmen sogar um fast 53 Prozentpunkte verbessert. Das sind durchschnittlich fünf Prozentpunkte pro Jahr. Eine weitere Steigerung steht mit der Eröffnung von Bahn 2000 1. Etappe bevor.

Die Ökonomie lehrt, dass solche Steigerungen nicht unbegrenzt weitergehen können. Die weiteren Produktivitätspotenziale sind wahrscheinlich geringer. Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs werden sie aber auch in den nächsten zehn Jahren nutzen.

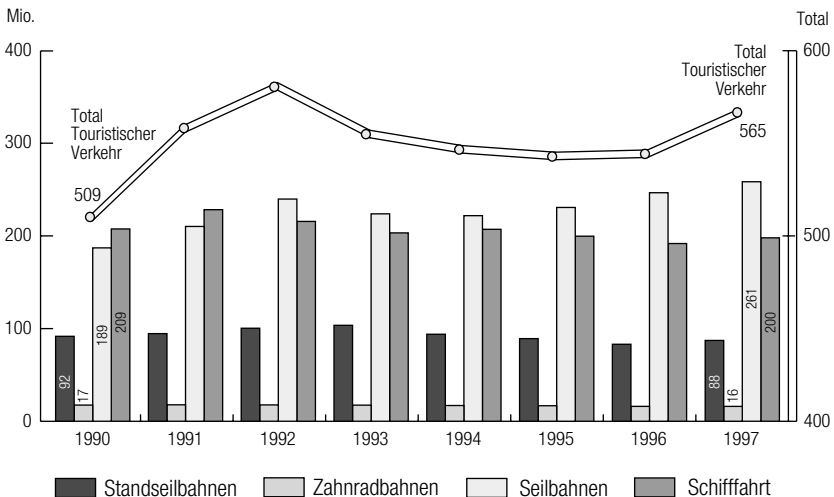
Die vorliegende VöV-Schrift zeigt, wo der öV-Schweiz heute leistungsmässig steht, welche markanten Schritte in den letzten zehn Jahren gemacht wurden und wie es weitergeht. In diesem Sinne stellt sie für die Unternehmen, die Industrie, aber auch für Medien und Politik klar verständliche, neue Hintergrundinformationen bereit. Sie sollen mithelfen, die richtigen Entscheide für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs zu fällen.

Peter Vollmer, Direktor VöV

Anzahl Personenkilometer im öffentlichen Verkehr



Anzahl Personenkilometer im touristischen Verkehr



1. Seine Leistungen

1.1. 21.5 Milliarden Personenkilometer pro Jahr

Die Personenkilometer¹ sind die wichtigste Leistungsgrösse des öffentlichen Personenverkehrs. Sie zeigen, wie weit die Kundinnen und Kunden jährlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln reisen (Nachfrage). Über 21.5 Milliarden Personenkilometer legen die Fahrgäste mit Bahn, Bus, Tram und Schiff in der Schweiz pro Jahr zurück. Dies entspricht einer Reise von 500'000 mal um die Erde.

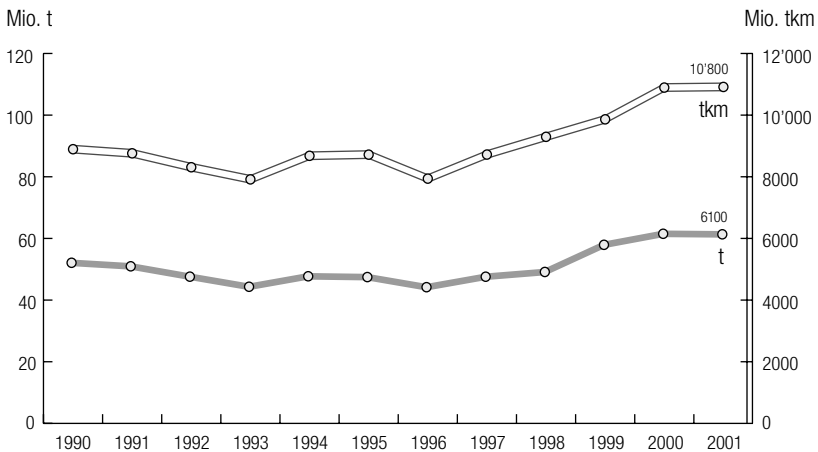
Seit Mitte der 90er Jahre verzeichnen die Personenkilometer einen steigenden Trend, der hauptsächlich durch den Bahnverkehr bestimmt wird. Ein Zuwachs ist auch in den Agglomerationen feststellbar. Im Busüberlandverkehr ist die Nachfrage stabil geblieben.

Die Entwicklung der Passagierkilometer im touristischen Verkehr ist je nach Verkehrsmittel unterschiedlich².

¹ Die Personenkilometer werden im Bereich des allgemeinen Verkehrs aufgrund der Billettverkäufe ermittelt. Bei den Pauschalabonnements wird die durchschnittliche Reiseweite mit Stichproben erhoben. Diese sind von Region zu Region unterschiedlich und weisen auch jahreszeitliche und witterungsbedingte Schwankungen auf. Weil die Erhebungs- und die Umrechnungsmethoden häufig ändern, sind unstete Kurvenverläufe möglich.

² Allerdings fehlen die neusten Zahlen. Nach 1997 besteht eine Lücke, weil das Bundesamt für Statistik die entsprechenden Daten vorübergehend nicht mehr verarbeitet hat. Die verbandsinternen Erhebungen bestätigen jedoch die aufgezeigten Trends.

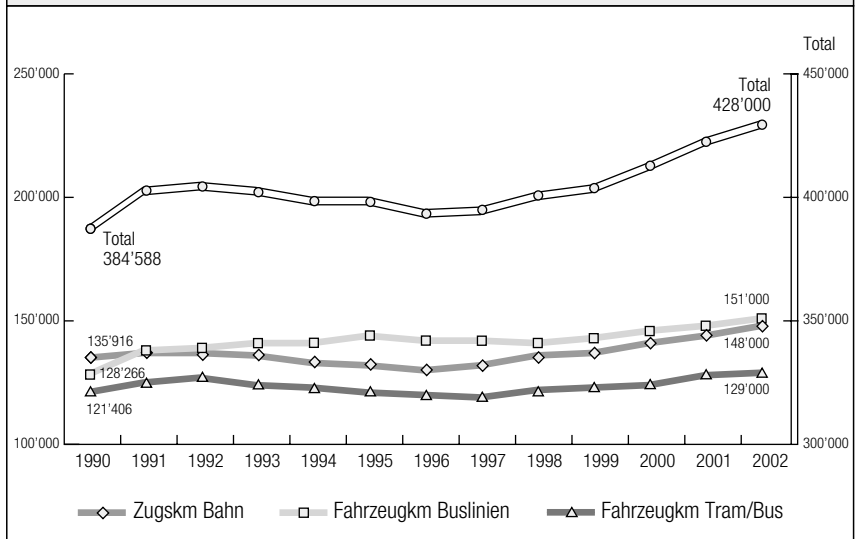
Güterverkehr



1.2. Güterverkehr legt zu

Auch im Güterverkehr hat sich in den letzten Jahren die transportierte Gütermenge positiv entwickelt. Sowohl die Menge der auf der Bahn transportierten Güter als auch die Tonnenkilometer-Leistung weisen einen steigenden Trend auf. Die Einführung des Wettbewerbs im Güterverkehr 1999 und die Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene machen sich bezahlt.

Angebote Zug- und Kurskilometer

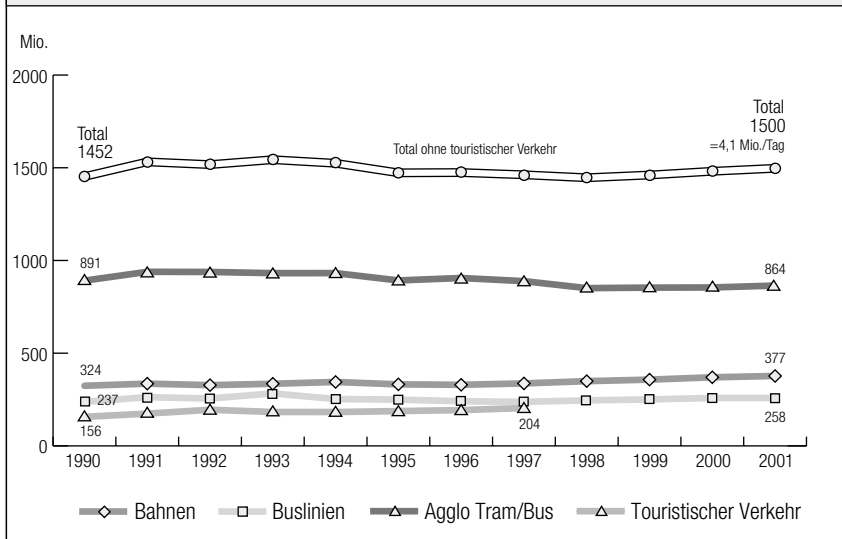


1.3. Steigendes Angebot, steigende Fahrgastzahlen

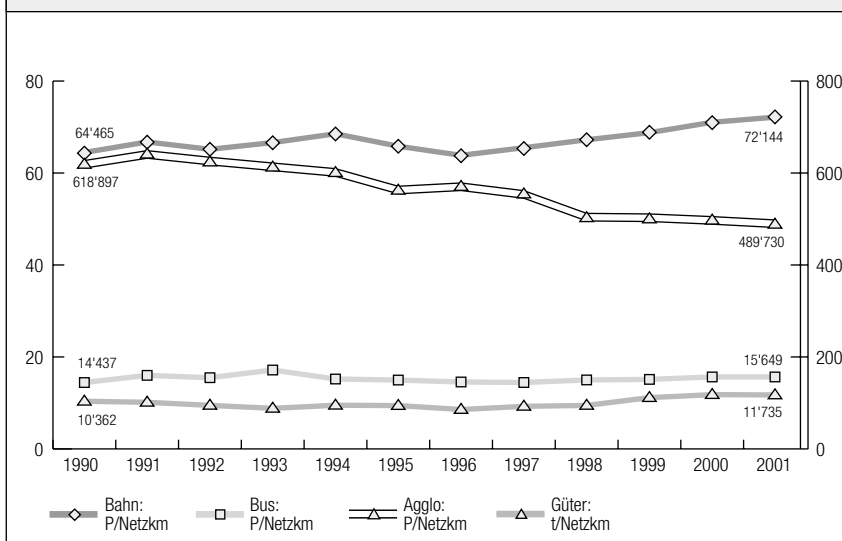
Das Angebot im öffentlichen Verkehr hat seit 1990 stark zugenommen. Die Zug- und Fahrzeugkilometer stiegen im Zeitraum von 1990 bis 2002 gesamthaft um rund elf Prozent an. Die Steigerung ist dabei auf alle Verkehrsmittel verteilt: Bahnen, Trams und Busse. Das stetig wachsende Angebot ist auch an der stetig zunehmenden Kursbuchdicke ersichtlich. Total sind in der aktuellen Ausgabe 2004 78'530 Angebote (Zug- und Kursnummern) enthalten. Davon betreffen 62'747 das Postauto und die übrigen Busse, 1'584 Kurse entfallen auf die Schifffahrt.

Die Zahl der Fahrgäste hat zu Beginn der Neunzigerjahre eine Rekordmarke erreicht. Zwischenzeitlich hat sie bis 1998 wieder abgenommen, um danach wieder konstant anzusteigen. Einen neuen Höhepunkt hat sie im Expojahr 2002 erreicht. Der Ausbau des öV-Angebots der Schweiz hat somit auch eine steigende Nachfrage ausgelöst. Die Transportleistungen je Betriebskilometer entwickeln sich uneinheitlich. Während im Agglomerationsverkehr je Kilometer Betriebslänge die Zahl der beförderten Personen auf hohem Niveau leicht abnimmt, ist bei der Bahn und bei den regionalen Buslinien sowie beim Güterverkehr (beförderte Tonnen je Betriebskilometer) eine Zunahme zu verzeichnen. Im Agglomerationsverkehr erfolgte die Nachfragesteigerung nicht im Gleichschritt mit dem Angebotsausbau. Dagegen ist bei den Bahnen die Nachfrage stärker gestiegen als der Ausbau des Angebots.

Beförderte Fahrgäste



Transport-Leistung je Netzkm im Bahn-, Agglo- und Buslinienverkehr sowie im Güterverkehr



1.4. Steigende Verkehrsproduktivität pro Mitarbeiter

Die 24 grössten Schweizer Transportunternehmen, nämlich SBB, PostAuto, die elf grössten so genannten Privatbahnen und die elf grössten städtischen Verkehrsunternehmen³ repräsentieren rund 94 Prozent des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Ihre Verkehrsproduktivität, gemessen in der Verkehrsleistung pro Mitarbeiterin und Mitarbeiter (Vollstelle) hat zwischen 1993 und 2002 um fast 53 Prozentpunkte, also fünf Prozentpunkte pro Jahr, zugenommen⁴.

Die Verkehrsleistung pro Mitarbeiterin und Mitarbeiter hat bei den Bahnunternehmen⁵ (+63.5 Prozentpunkte) deutlich mehr zugenommen als bei den Busbetrieben (+10.7 Prozentpunkte). Dies ist auf den deutlichen Personalabbau bei den Bahnen (-23.7 Prozent) gegenüber dem Bus (-0.3 Prozent) zurückzuführen. Die Bahn konnte in viel stärkerem Masse von Automatisierungen und Rationalisierungen profitieren. Sowohl bei den Bussen (+10.3 Prozent) als auch bei den Bahnen (+36.2 Prozent) hat die Verkehrsleistung deutlich zugenommen.

³ In den Vergleich wurden einbezogen (Reihenfolge gemäss Personalbestand 2002) :

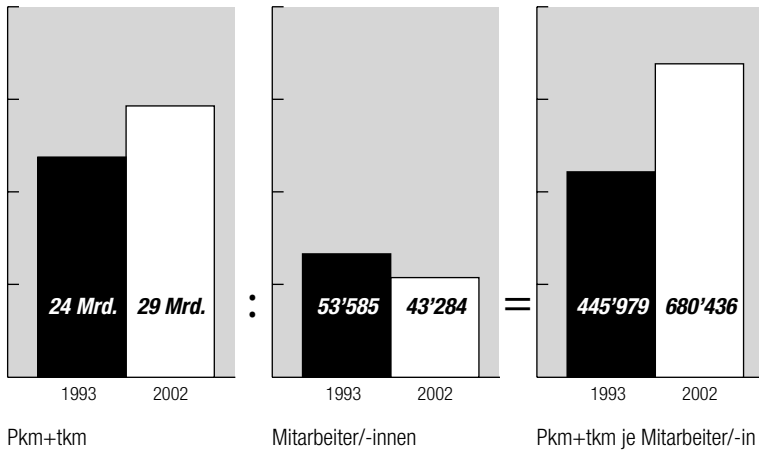
- | | |
|---|--|
| 1. Schweizerische Bundesbahnen (SBB) | 13. Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) |
| 2. PostAuto Schweiz | 14. Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) |
| 3. Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) | 15. Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois (MOB) |
| 4. Rhätische Bahn (RhB) | 16. Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) |
| 5. BLS Lötschbergbahn | 17. Baselland Transport (BLT)* |
| 6. Transports publics genevois (TPG) | 18. Transports en commun de Neuchâtel et environs (TN) |
| 7. Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) | 19. Winterthurer Verkehrsbetriebe (WV) |
| 8. Transports publics de la région lausannoise (TL) | 20. Verkehrsbetriebe STI (Thun) |
| 9. Städtische Verkehrsbetriebe Bern/BERNMOBIL (SVB) | 21. Verkehrsbetriebe der Stadt St. Gallen (VBSG) |
| 10. Regionalverkehr Mittelland (RM) | 22. Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) |
| 11. Schweizerische Südostbahn (SOB) | 23. Forchbahn (FB) |
| 12. Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) | 24. THURBO |

Aus methodischen Gründen nicht in der Aufstellung enthalten sind die Transports publics fribourgeois (TPF), deren Personalbestand 2002 noch vor SOB liegen. Bei der BLT floss nur der Schienenteil des Unternehmens in die Aufstellung ein.

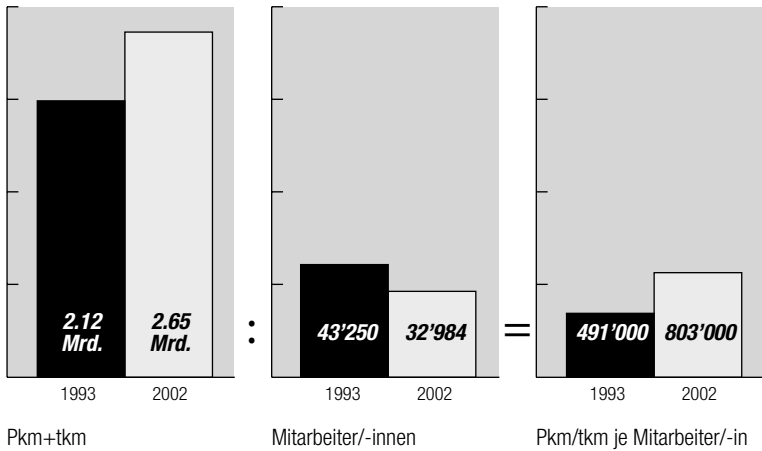
⁴ Die Zahlenlage im öffentlichen Verkehr gestaltet sich seit der Aufgabe der gedruckten Statistik «Der öffentliche Verkehr» des Bundesamt für Statistik (BfS) im Jahre 1996 als problematisch. Der VöV erhebt seit 2000 eigene Zahlen, die aber nicht in jedem Fall vorllständig sind. Und auch für die frühen neunziger Jahre liegen nicht überall präzise Angaben vor, z.B. für die Verkehrsleistungen. Sie sind für 1993 teilweise auf der Basis durchschnittlicher Fahrtenlängen z.B. von städtischen Verkehrsbetrieben errechnet worden. Der Fehler dürfte sich im Bereich von rund zwei Prozent plus/minus bewegen. Die grundsätzlichen Aussagen über die Leistungssteigerung sind damit im Kern nicht berührt. Zwischen VöV, BAV und BfS finden derzeit Verhandlungen über die Systematisierung und gleichzeitige Kostensenkung der statistischen Erhebungen im öV Schweiz statt.

⁵ Nicht berücksichtigt sind Auslagerungen von Personalkörpern der SBB wie Cargo Domizil, EDV, Reinigung oder Lehrlinge.

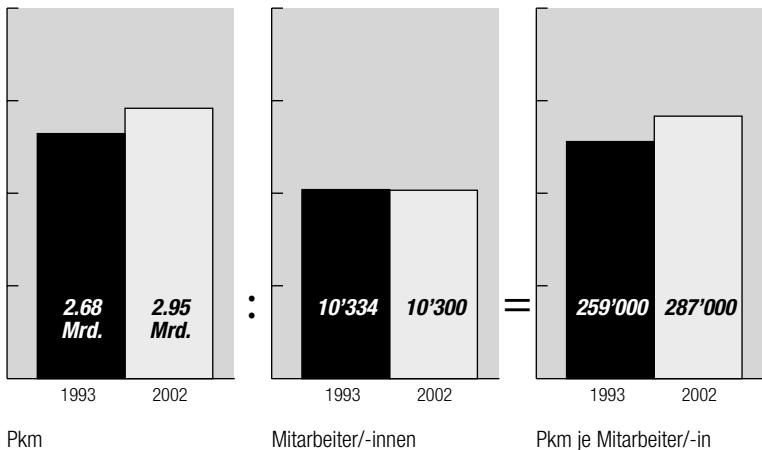
Leistungsproduktivität im öffentlichen Verkehr



Leistungsproduktivität Bahn

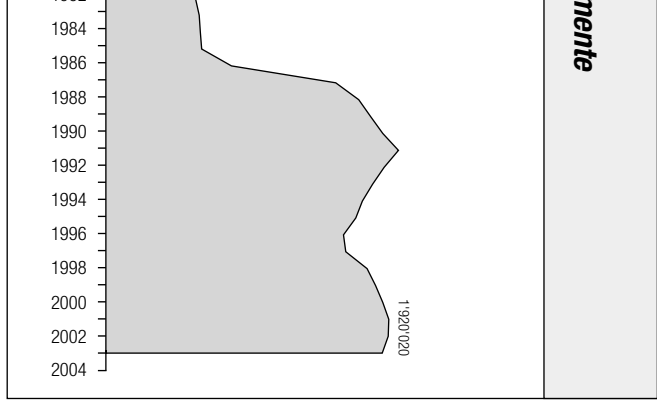


Leistungsproduktivität Bus





mente

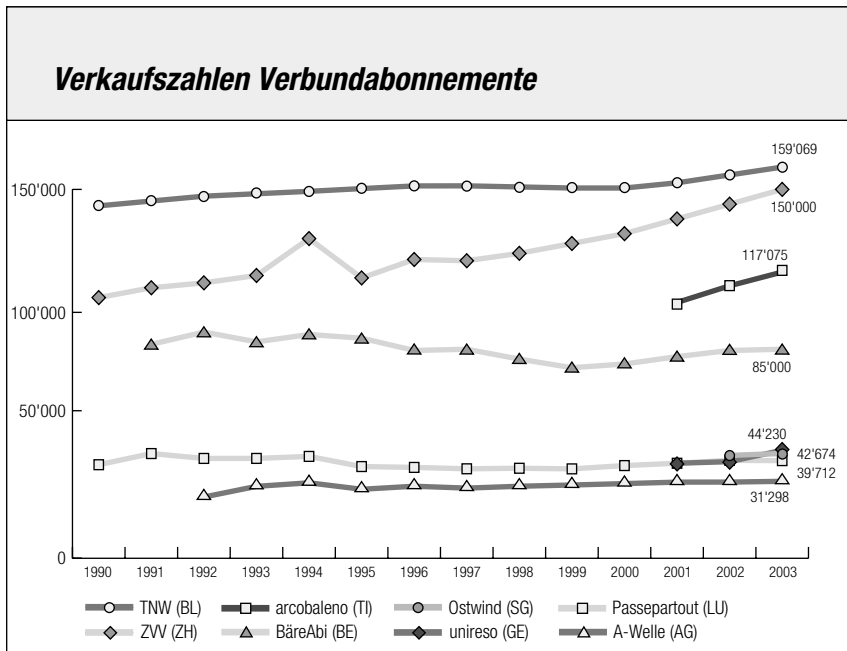


mente

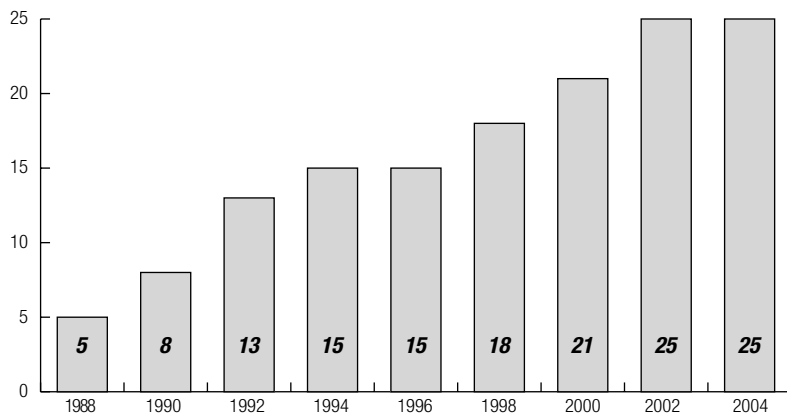
1.5. Erfolgsgeschichte Abonnements

Über 1.9 Millionen Halbtaxabonnemente (HTA) und mehr als 266'000 Generalabonnemente (GA) befinden sich zurzeit im Umlauf. Fast jede dritte in der Schweiz lebende Person besitzt somit einen Pauschalfahrausweis für das gesamte Netz des öffentlichen Verkehrs. Diese Marktdurchdringung ist wohl nur in Hongkong und Singapur intensiver. Markantester Meilenstein ist die Einführung des HTA für 100 Franken 1987. Seither ist das Halbtaxabonnemente der mit Abstand beliebteste Fahrausweis der Schweiz. Bemerkenswert ist zudem der Zuwachs beim Generalabonnemente. Seit über 20 Jahren werden jährlich mehr und mehr dieser «Schlüssel zum öffentlichen Verkehr» verkauft.

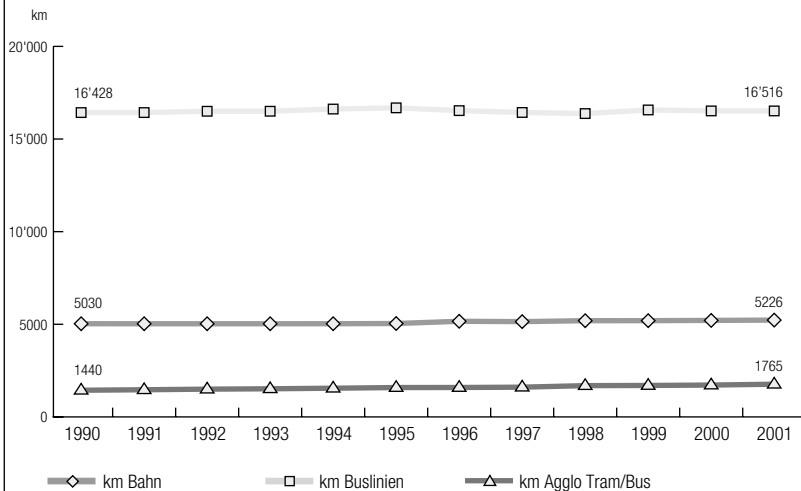
Ebenso erfolgreich erweist sich die Geschichte der Tarifverbunde: Über 650'000 verkaufte Verbundabonnemente (umgerechnet in Jahresabonnemente; nur acht grösste Verbunde von insgesamt 25 Tarifverbunden) zeugen von der grossen Beliebtheit dieser Fahrausweise. Besonders frappant ist der konstante und ununterbrochene Anstieg der Pauschalfahrausweise im Zürcher Verkehrs-Verbund (ZVV) seit Mitte der 90er Jahre. Leader bleibt nach wie vor der «Prototyp» aller Tarifverbunde, der Tarifverbund Nordwestschweiz oder kurz und einfach U-Abo genannt: Ein Fahrausweis für ein ganzes Verbundgebiet zu einem unschlagbaren Preis und mit einem genial einfachen Distributionssystem haben diesen Erfolg beschert.



Anzahl Tarifverbunde in der Schweiz



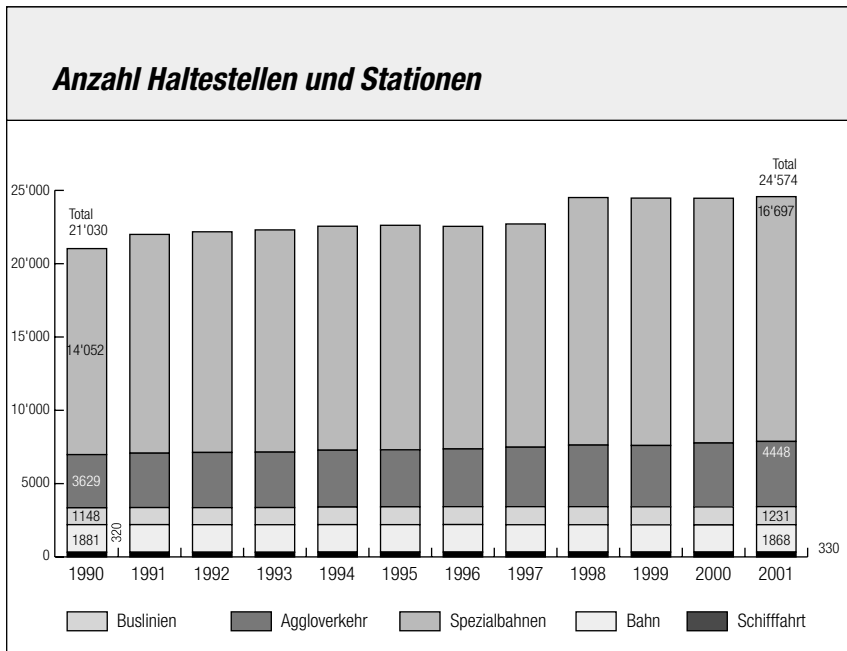
Linienlänge



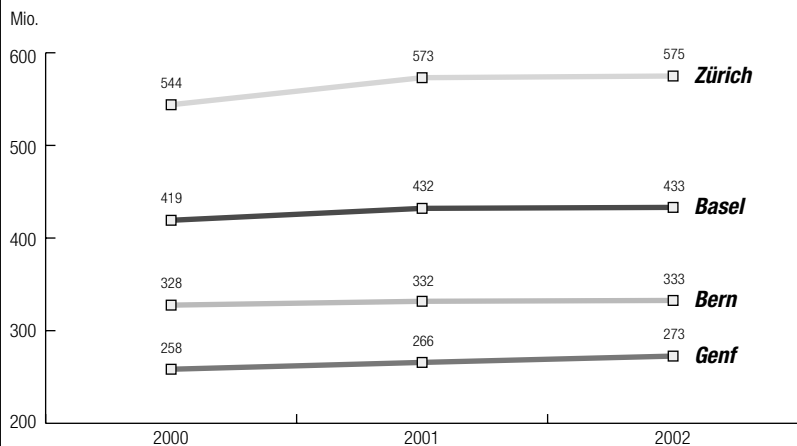
Die Zahl der Tarifverbunde ist innert 15 Jahren von fünf auf 25 gewachsen. Quantitativ dürfte damit der Plafond erreicht sein, decken diese Tarifverbunde doch weitgehend die ganze Schweiz ab. Rund 6.4 Millionen Einwohner oder fast 90 Prozent der Bevölkerung haben die Möglichkeit, an ihrem Wohnort von einem Tarifverbandsangebot zu profitieren. Die Tarifverbunde decken ein Gebiet von rund 31'500 km² ab, also rund drei Viertel der Landesfläche. Qualitativ geht der Ausbau aber weiter: Integrale Tarifverbunde werden ab 1. Januar 2005 im Raum Bern-Solothurn und Lausanne in Kraft treten und das Gebiet des ZVV wird mit zusätzlichen Abonnements auf angrenzende Verbundregionen erweitert.

1.6. Immer mehr Haltestellen - zunehmende Netzlänge

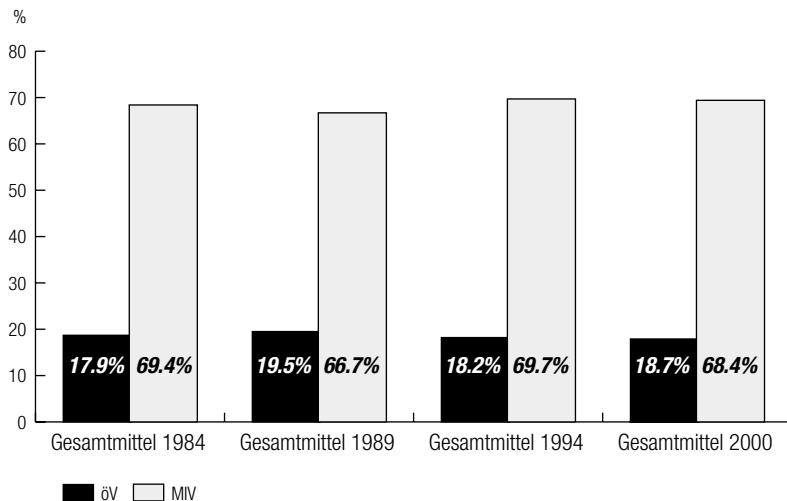
Die Zahl der Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen nahm in den letzten Jahren fast überall zu. Die Entwicklung verläuft jedoch unterschiedlich. Während bei den regionalen Buslinien und den grossen Nahverkehrsbetrieben die Zahl der Haltestellen stark zunahm, stagnierte die Zahl bei den Bahnen. Der Abbau hält sich mit 18 Stationen in engen Grenzen, da vor allem in den Agglomerationen auch viele neue Stationen entstanden sind.



öV-Personenkilometer in den vier grössten Agglomerationen



Modal-Split Benützung öV und Motorisierter Individualverkehr (MIV) (tägliche Distanzen für alle Zwecke)



Nach einem steten Trend nach oben bis Mitte der 90er Jahre entwickelt sich die Zahl der Linienlänge nur noch langsam. Zusammenlegungen bei Ausschreibungen und Sparmassnahmen der Kantone haben bei den regionalen Buslinien sogar einen kleinen Rückgang bewirkt.

1.7. Hoher Bahnanteil beim Modalsplit

Trotz starkem Ausbau des Autobahnnetzes ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zwischen 1994 und 2000 kaum rückläufig. Von den Städten weisen Zürich und Genf die grösste Steigerung der Personenkilometer im öffentlichen Verkehr auf. Die Angebotsausbauten – neue Tramlinien in Genf, genereller Angebotsausbau im ZVV – zahlen sich aus.

Auffallend ist der hohe Anteil der Bahn am Personen-Gesamtverkehr in der Schweiz⁶: Er beträgt 13.7 Prozent. Im Vergleich weisen unsere Nachbarländer Deutschland Anteile von 7.1, Frankreich von 7.6 und Italien von 6.3 Prozent auf. Eine in der Schweiz lebende Person legte im Jahr 2002 mit der Bahn 2'077 km zurück. Die Schweizerinnen und Schweizer sind damit noch vor den Japanerinnen und Japanern Weltmeister (1'900 km). Eine Deutsche legte vergleichsweise nur 841 km (10.), ein Franzose 1'237 km (4.) und eine Italienerin 815 km (11.) zurück. Im Jahr 2002 benützte eine Schweizerin die Bahn jährlich 47mal. In dieser Wertung belegt die Schweiz hinter Japan weltweit Platz zwei (68). Eine Deutsche steigt 20mal (6.), ein Franzose 15-mal (12.) und eine Italienerin neunmal (20.) pro Jahr in die Bahn ein.

⁶ Die UIC-Statistik beruht nur auf den Zahlen der SBB und der BLS. Die anderen Privatbahnen sind nicht erfasst.

2. Seine Finanzierung

2.1. Übersicht

5.9 Milliarden Franken gibt die öffentliche Hand jährlich für den öffentlichen Verkehr aus. Je rund die Hälfte der Ausgaben fliessen in den Betrieb sowie in Investitionen und Infrastrukturaufwendungen. Der Anteil des Bundes an den Gesamtausgaben des öV beträgt rund 70 Prozent. 20 Prozent entfallen auf die Kantone und zehn Prozent auf die Gemeinden.

Der Bund wendet für den Verkehr insgesamt 15 Prozent seiner Ausgaben auf, acht Prozent für den öffentlichen Verkehr, sechs Prozent für den Strassenverkehr und ein Prozent für den übrigen Verkehr. Die Gesamtausgaben für den Strassenverkehr von Bund, Kantonen und Gemeinden betragen 6.7 Milliarden Franken. Die Gesamtverkehrsausgaben von 12.6 Milliarden Franken entsprachen im Jahre 2003 drei Prozent des BSP.

2.2. Was wird finanziert?

Je nach Verkehrsart ist der Finanzierungsmechanismus im öffentlichen Verkehr unterschiedlich. Fernverkehr, Regionaler Personenverkehr (RPV), Güterverkehr, touristischer⁷ und Ortsverkehr⁸ folgen unterschiedlichen Regeln und Zuständigkeiten. Eigenwirtschaftlich, also ohne Unterstützung der öffentlichen Hand werden der Personenfernverkehr sowie mit wenigen Ausnahmen der touristische und der Güterverkehr betrieben. Sie müssen sich über die Verkehrserträge finanzieren.

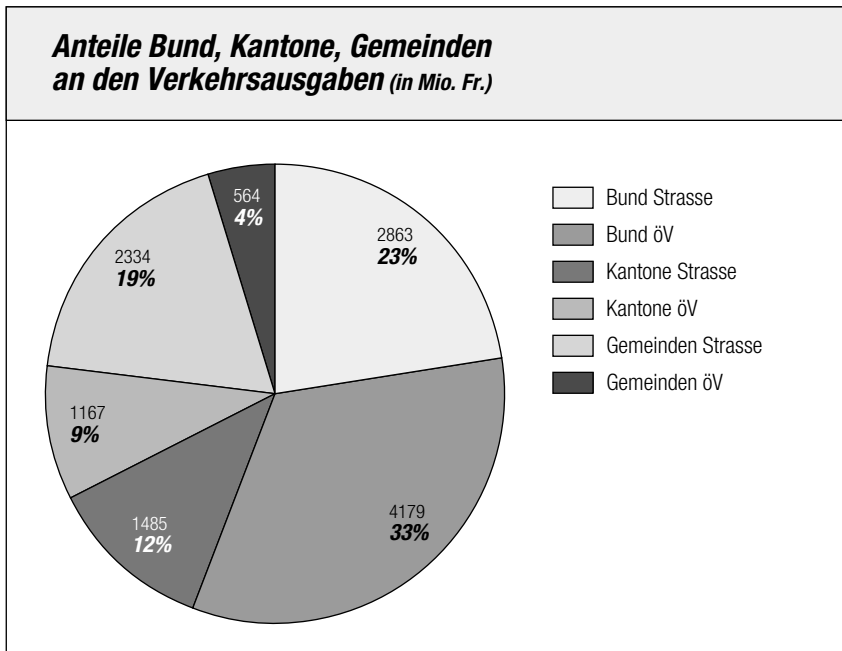
Die Finanzierung der anderen Sparten ist wie folgt geregelt:

⁷ Touristisch ist derjenige Verkehr, der keine ganzjährige Ortserschliessung sicherstellt, also reinen Ausflugszwecken dient.

⁸ Als Ortsverkehr werden diejenigen Angebote bezeichnet, die eine Feinerschliessung innerhalb von Ortschaften wahrnehmen.

Der Bund finanziert allein:

- Bereitstellung und Unterhalt der Schieneninfrastruktur der SBB über eine vierjährige Leistungsvereinbarung.⁹
- die Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte über einen speziellen Fonds (FinöV-Fonds):
 - NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale mit den Basistunneln am Gotthard und am Lötschberg) (Fr. 1320 Mio.),
 - Bahn 2000 (Fr. 603 Mio.),
 - Anschlussverbesserungen ans Europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (Fr. 1 Mio.),
 - Lärmschutzmassnahmen im Bahnbereich (Fr. 55 Mio.).
- Weitere Grossprojekte über spezifische Bundesbeschlüsse (z.B. Vereina-Tunnel, letztmals 2001: Fr. 21 Mio.).
- Die Förderung des kombinierten Verkehrs für die Verlagerung des alpenquerenden Lastwagenverkehrs von der Strasse auf die Bahn. Ausgerichtet werden Investitionsbeiträge, Darlehen und Betriebsbeiträge in Form von Trassenpreisverbilligungen (Fr. 263 Mio.).
- Den Betrieb des Einzelwagenladungsverkehrs in Form einer Trassenpreisverbilligung (Fr. 64 Mio.).



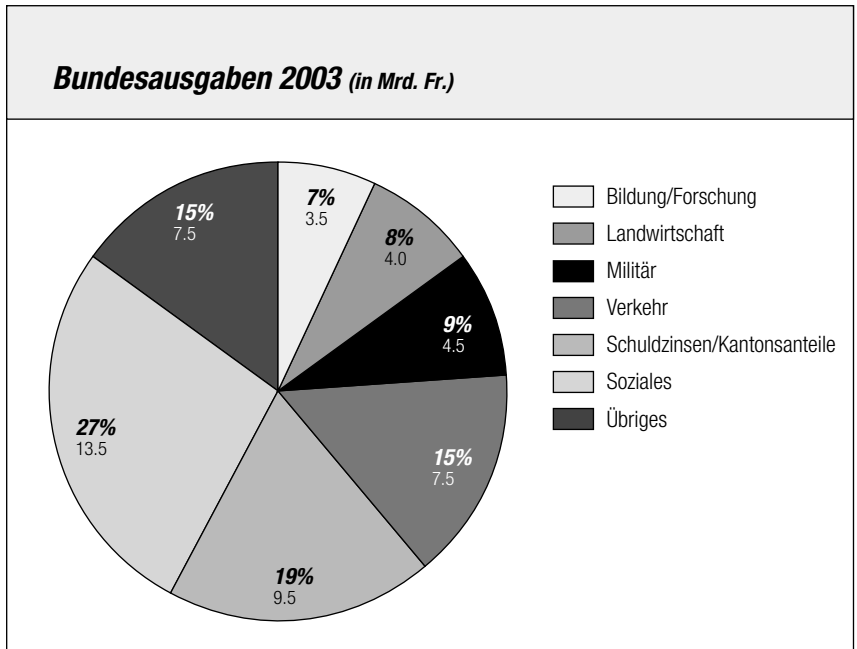
⁹ Alle Zahlen in Klammern stammen aus dem Jahre 2003.

Bund und Kantone finanzieren gemeinsam:

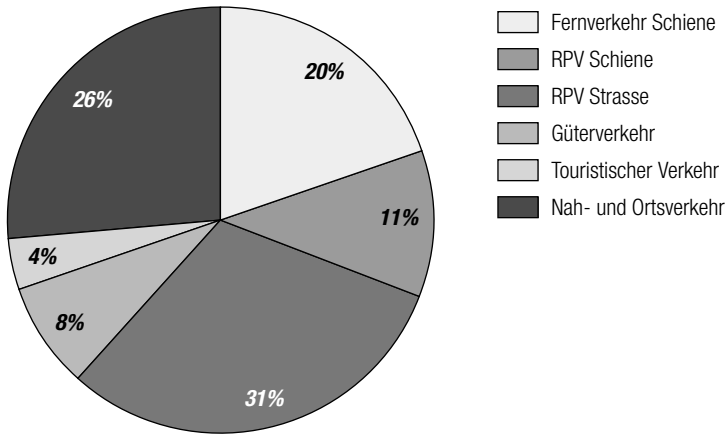
Regionaler Personenverkehr (RPV): Dabei werden die Anteile von Bund und Kantonen auf Grund finanzkraftabhängiger Schlüssel bemessen. Folgende Positionen sind betroffen:

- Abteilungen für die ungedeckten Kosten des Betriebs werden jährlich im Voraus mit den Transportunternehmen ausgehandelt (Fr. 863 Mio. Bund, Fr. 597 Mio. Kantone).
- Die Bahnunternehmen erhalten mit den Abteilungen auch Beiträge für den Betrieb der Infrastruktur des RPV, in der Höhe der geplanten Unterdeckungen der Spartenrechnung Infrastruktur (Fr. 313 Mio.). Im Ertrag der Spartenrechnung Infrastruktur sind auch die Trassengebühren verbucht, welche mit der Benützung der Infrastruktur durch eigene oder fremde Züge anfallen.
- Abgeltungsberechtigte Unternehmen erhalten für technische Verbesserungen der Infrastruktur Investitionen aus einem mehrjährigen Rahmenkredit des Bundes. Der diesbezügliche Artikel 56 des Eisenbahngesetzes setzt die Beteiligung der Kantone und des Unternehmens voraus.

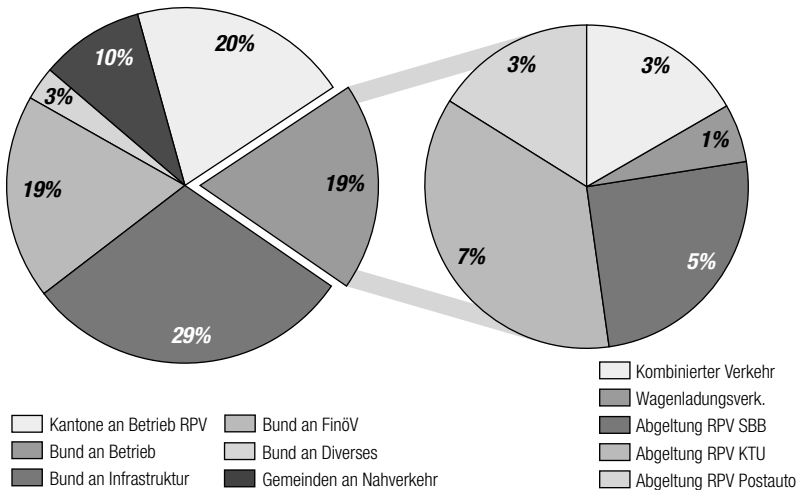
Früher erfolgte auch die Beschaffung von Rollmaterial, Fahrzeugen und Schiffen über diese Finanzierung. Heute ist diese Finanzierungsart durch normale Bankkredite abgelöst. Die Zinsen werden bei der Abgeltungsberechnung einbezogen, weshalb diese in den nächsten Jahren auch ohne Angebotsausbau ansteigen sollte.



Anteile der Verkehrsarten (nach Zugs- und Fahrzeugkm)



Aufteilung der öV-Ausgaben der öffentlichen Hand (2003 = 5.8 Mrd. Fr.)



Kantone und Gemeinden finanzieren gemeinsam:

- Ortsverkehr: Dieser Verkehr erhält keine Betriebsbeiträge des Bundes. Je nach Ausgestaltung der kantonalen Gesetze des öffentlichen Verkehrs unterstützen die Kantone direkt oder über die Gemeinden die Unternehmen, in den meisten Fällen analog wie im RPV mit der Abgeltung der ungedeckten Kosten. In einzelnen Kantonen sind auch nachträgliche Defizitdeckungen möglich.

Für Infrastrukturinvestitionen im Ortsbereich gibt es heute Beiträge des Bundes unter der Rubrik «Verkehrstrennung» und in speziellen Projekten als Übergangslösung bis Ende 2005 Beiträge aus dem zuvor erwähnten Rahmenkredit für technische Verbesserungen unter der Voraussetzung, dass sich auch Kantone oder Gemeinden beteiligen (Fr. 23 Mio.).

- Förderungsmassnahmen der öffentlichen Hand bei touristischen Betrieben: Der touristische Verkehr erhält keine Betriebsbeiträge. Einzelne Kantone können zur Förderung der Berggebiete direkte oder indirekte Beiträge zum Betrieb von Berg- und Seilbahnen sowie Schiffsbetrieben ausrichten. Bei Schiffsbetrieben ist häufig auch eine Defizitdeckung durch die Ufergemeinden vorgesehen.

Für Investitionen stehen vergünstigte Kredite des Bundes unter dem Titel «Investitionshilfe für das Berggebiet» (IHG) zur Verfügung (Fr. 11 Mio. im Durchschnitt 1975–2007). Diese Kredite setzen kantonale Zahlungen in gleicher Höhe voraus. Die meisten Tourismus-Kantone haben ebenfalls kantonale Förderungsgesetze für Investitionen im touristischen Bereich.

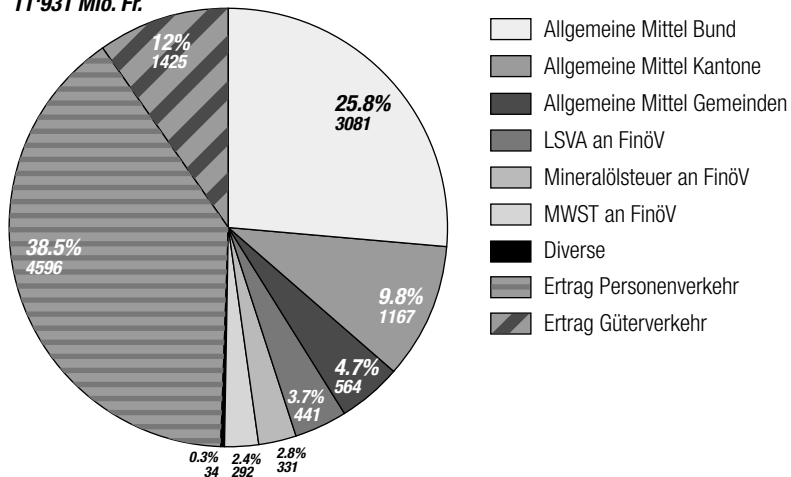
2.3. Die Finanzflüsse

Bund, Kantone und Gemeinden haben verschiedene Finanzierungsquellen. Für den öffentlichen Verkehr sind neben den Verkehrserträgen vier Finanzquellen wesentlich:

- Die Kernaufgaben des öffentlichen Verkehrs (Abgeltungen und Investitionen des Regionalverkehrs, SBB-Leistungsvereinbarung, Ortsverkehr) werden auf den drei Stufen Bund, Kantone und Gemeinden durch ***allgemeine Haushaltsmittel*** finanziert. Diese werden beim Bund unter anderem durch die Mehrwertsteuer (MWST), die direkte Bundessteuer, Stempelabgaben und Einfuhrzölle gebildet. Bei den Kantonen und Gemeinden bestehen sie vor allem aus Einkommens- und Vermögenssteuern.

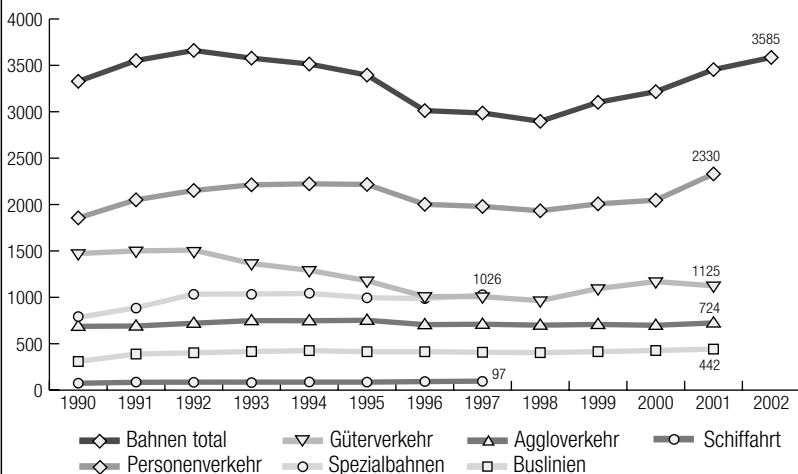
Woher kommt das Geld im öV? (in Mio. Fr.)

Total:
11'931 Mio. Fr.



Verkehrsertrag

Mio. Fr.



- Durch die **Mineralölsteuer**, die in erster Linie für den Bau und den Betrieb der Autobahnen und Strassennetze genutzt wird, werden zusätzlich finanziert:
 - Massnahmen im Bereich des kombinierten Verkehrs
 - Trassenpreisverbilligung im Wagenladungsverkehr
 - Anschlussgleis-Förderung
 - Autoverlad-Verbilligung
 - Verkehrstrennung in Agglomerationen
 - Maximal 25 Prozent der NEAT-Kosten
- Zwei Drittel der **Schwerverkehrsabgabe** (LSVA) fliessen in den FinöV-Fonds.
- 0.1 Prozent der **Mehrwertsteuer** werden ebenfalls in den FinöV-Fonds geleitet.

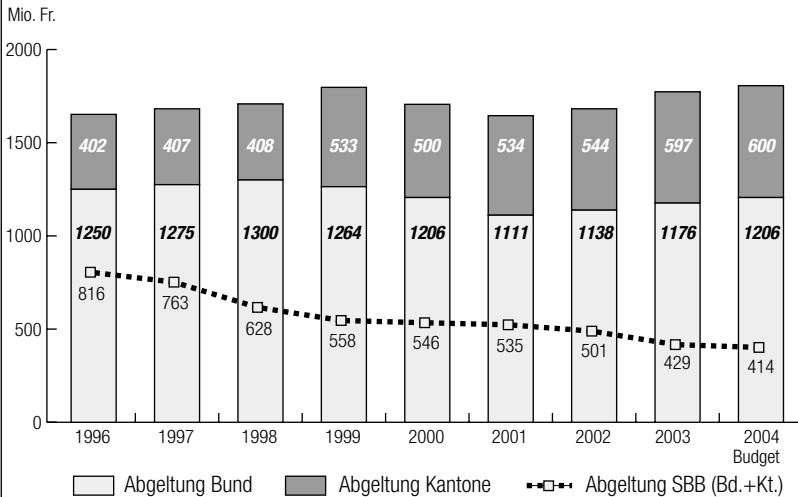
Die Verkehrserträge im Personen- und Güterverkehr bilden in allen Sparten rund die Hälfte der gesamten Finanzierung. Für die touristischen Verkehrsmittel (Spezialbahnen und Schiffe) fehlen die Verkehrserträge für die Jahre ab 1997. Die nebenstehende Grafik geht von einem Betrag von 1'100 Millionen Franken aus.

Ausgabenwachstum wegen Grossprojekten

Dem öffentlichen Verkehr wird oft vorgeworfen, dass er im Bundeshaushalt ein besonders grosses Ausgabenwachstum aufweist. Genau besehen sind aber in den letzten Jahren nur die Ausgaben für die Investitionen stark gestiegen. Dieser Schub ist hauptsächlich durch den 1997 vom Volk beschlossenen Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) bedingt. Der allgemeine Bundeshaushalt wird dadurch nur indirekt betroffen, weil es sich um eine Spezialfinanzierung (LSVA, Mineralölsteuer, MWST-Zusatzerhöhung) handelt.

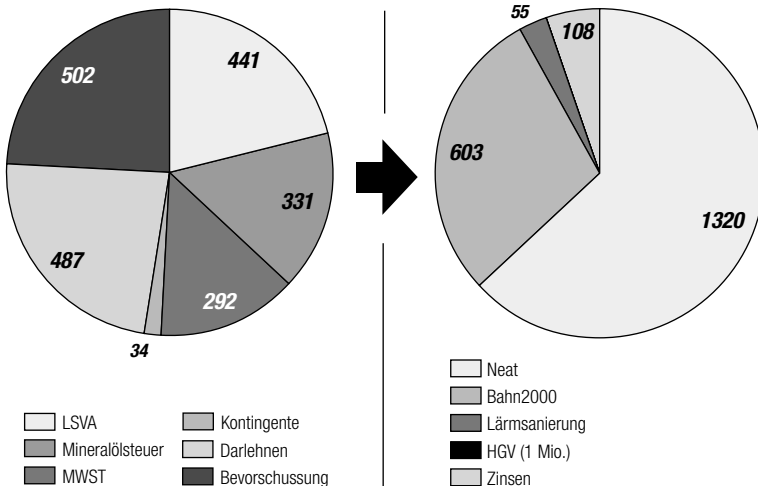
Die Abgeltungen von Bund und Kantonen für den regionalen Personenverkehr (RPV) haben sich in den letzten Jahren wenig verändert. Die Gesamtsumme ist weitgehend gleich wie vor fünf Jahren, trotz erheblicher Mehrleistungen. Die Auswirkungen der Entlastungsprogramme 03 und 04 des Bundes sind in der Grafik nicht enthalten. Die Tendenz ist aber unverkennbar, dass eine Verlagerung vom Bund auf die Kantone stattfindet. Auffallend ist der Verlauf der Abgeltung der SBB, die kontinuierlich sank. Ein Teil ist allerdings auf die Ausgliederung von Linien zurückzuführen (z.B. THURBO AG).

RPV-Abteilung Bund und Kantone seit Revision Eisenbahngesetz ohne Entlastungsprogramme 03 und 04



Mittelherkunft FinöV: 2003 = 2087 Mio. Fr.

Miteinsatz FinöV: 2003 = 2087 Mio. Fr.



Glossar

Agglomerationsverkehr	Dieser umfasst die Leistungen folgender städtischer Verkehrsbetriebe: TPG (Genf), TL (Lausanne), VMCV (Vevey-Montreux), TC (La Chaux-de-Fonds), TN (Neuchâtel), TPF (Fribourg), Bernmobil (Bern), VB (Biel), BV und BLT (Basel), VBL (Luzern), TPL (Lugano), VBZ (Zürich), WV (Winterthur), VBSh (Schaffhausen), VBSG (St. Gallen).
Bahnen	Alle Bahnen inklusive S-Bahnen (ohne Tram und Spezialbahnen)
BIP	Bruttoinlandprodukt
Buslinien	Alle Buslinien inklusive PostAuto ohne Buslinien des Agglomerationsverkehrs
FinöV	Fonds für die Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten (NEAT, HGV-Anschlüsse, Bahn 2000 und Lärmsanierung); 1998 vom Schweizer Volk beschlossen
KTU	Konzessioniertes Transportunternehmen
Modalsplit	Bezeichnet den Anteil der verschiedenen Verkehrsarten (öV, motorisierter Individualverkehr, Fussgänger, Velo etc.) am Gesamtverkehr
Personenkilometer (Pkm)	Anzahl Kilometer, welche die Fahrgäste mit dem öffentlichen Verkehr innerhalb eines Jahres in der Schweiz zurücklegen
öV	öffentlicher Verkehr
RPV	Regionaler Personenverkehr
Spezialbahnen	Zahnrad-, Standseil und Seilbahnen mit Konzession des Bundes
Tonnenkilometer (tkm)	Masseinheit der Verkehrsleistung, die der Beförderung über einen Kilometer entspricht
Touristischer Verkehr	Dieser umfasst den Verkehr mit Schiffen, Seilbahnen, Zahnrad- und Standseilbahnen
Verkehrsproduktivität	Personen- und Tonnenkilometer pro Mitarbeiter/in

