

Medienmitteilung, 19. Februar 2010

SBB Netzaudit

Anlagenzustand noch gut, künftig aber mehr Mittel nötig

An einer gemeinsamen Medienorientierung informierten Vertreter von SBB und BAV heute in Bern über den Zustand des SBB Netzes sowie den künftigen Finanzbedarf für dessen Substanzerhalt. Basis der Analyse bildet der von der SBB vorgelegte Netzaudit-Bericht. Darin kommen die Fachleute zum Schluss, dass der Anlagenzustand heute mehrheitlich gut ist. Künftig benötigt die SBB für Unterhalt und Erneuerung ihres Netzes jedoch deutlich mehr Mittel: Der Bericht spricht von einem zusätzlichen Finanzbedarf von jährlich bis zu 850 Mio Franken. Darin enthalten ist der Abbau eines in den vergangenen 15 Jahren aufgelaufenen Nachholbedarfes in der Höhe von 1,35 Mia Franken.

Die Anlagen der SBB auf ihren Zustand überprüfen und den künftigen Mittelbedarf untersuchen: Damit hatte die SBB 2009 die Beratungsunternehmen Roland Berger Strategy Consultants und Ernst Basler + Partner beauftragt; das Bundesamt für Verkehr BAV begleitete das Projekt. Untersucht worden sind sämtliche 22 Anlagengattungen von SBB Infrastruktur – von Gleisen, Weichen, Fahrleitungen über Stellwerke und Streckensignalisierungen bis hin zu Kraftwerken, Kundeninformationssystemen oder Tankanlagen.

An einer gemeinsamen Medienorientierung in Bern informierten heute der Direktor des Bundesamtes für Verkehr, Max Friedli, sowie SBB CEO Andreas Meyer und SBB Infrastrukturchef Philippe Gauderon über die Erkenntnisse des Berichtes und den daraus abgeleiteten Finanzbedarf für die nächsten Jahre.

«Insgesamt ist der Zustand der Anlagen mehrheitlich gut», bilanziert der Netzaudit. Mehr als drei Viertel der Anlagen sind in gutem oder mittlerem Zustand. Anlagen, die in die Kategorie «schlecht» fallen, müssen in den nächsten Jahren ersetzt werden. Unmittelbarer Handlungsbedarf besteht bei Anlagen in kritischem Zustand: Dies kommt gemäss Netzaudit indes nur vereinzelt vor; die SBB hat hier bereits Massnahmen geplant und zum Teil eingeleitet.

Trotz des guten Zustandes der Anlagen besteht jedoch grosser Handlungsbedarf: «Künftig sind erheblich mehr Mittel für den Substanzerhalt notwendig», stellt der Schlussbericht zum Netzaudit fest. Im Vergleich zur Finanzplanung von SBB Infrastruktur fallen zwischen 2010 und 2016 durchschnittlich Zusatzkosten von insgesamt 850 Mio Franken pro Jahr an:

- das Halten des heutigen guten Anlagenzustands kostet jährlich durchschnittlich 410 Mio Franken mehr als geplant;
- der Abbau des Nachholbedarfs von 1,35 Mia schlägt über zehn Jahre mit jährlich rund 130 Mio Franken zu Buche;
- zusätzliche Aufwendungen zur Erfüllung neuer gesetzlicher Auflagen wie beispielsweise für Tunnels oder das Behindertengesetz kosten pro Jahr 150 Mio Franken;
- der zwischen 2010 und 2016 erwartete Mehrverkehr kostet jährlich 20 Mio Franken mehr;
- zudem sind für die Behebung struktureller Mängel gemäss Netzaudit jährlich 140 Mio Franken nötig; darunter fallen die Anpassung der Publikumsanlagen (Perrons, Unterführungen, Zugänge) an das Passagieraufkommen oder die Investitionen in redundante Übertragungsleitungen zur Sicherstellung der Stromversorgung.

Mehr Geldmittel sind insbesondere bei der Fahrbahn sowie bei Brücken notwendig. Sämtliche Zahlen bewegen sich in einer Bandbreite von +/- 10 Prozent. 2009 betragen die Ausgaben der SBB für den Substanzerhalt 1,48 Mia Franken.

Mehrverkehr lässt Anlagen schneller altern als erwartet

Als Hauptgrund für den aufgelaufenen Nachhol- sowie den prognostizierten Mehrbedarf nennt der Expertenbericht den Mehrverkehr und das langfristige Verkehrswachstum. So ist die Netzbelastung seit 1995 um 47 Prozent gestiegen, davon allein zwischen 2002 und 2009 um 17 Prozent. Eine stärkere Netzbelastung verkürzt die Lebensdauer der Anlagen erheblich, insbesondere bei der Fahrbahn. Zudem schränkt die Verkehrssteigerung wegen kürzerer Intervalle auch in zunehmendem Masse die Bautätigkeit ein – geringere und in der Summe teurere Baulosgrössen sind die Folge. Ein zweiter Grund für den Mehrbedarf sind die Baukosten: Diese sind bei der Fahrbahn stark gestiegen, so beispielsweise bei der Erneuerung von Schotter und Schienen allein zwischen 2006 und 2008 um 17 Prozent. In etwa gleich geblieben sind in

den vergangenen 15 Jahren hingegen die Einnahmen aus Bundesmitteln und Trassenerlösen.

Fazit: Trotz Mehrverkehr und stärkerer Alterung der Anlagen standen nicht mehr Mittel zur Verfügung; hinzu kommt auch noch die Teuerung. All diese Elemente führten dazu, dass bei gleichbleibendem Budget der SBB für den Substanzerhalt weniger getan werden konnte. Deshalb kommt es nun zu einem scheinbar sprunghaften Anstieg des Mittelbedarfs.

Eigene Sparpotentiale realisieren

Philippe Gauderon, Leiter von SBB Infrastruktur, betonte, die SBB werde ihren Beitrag zur Deckung des Mehrbedarfs leisten und ihre Produktivität laufend weiter steigern: «Wir haben Anfang Jahr ein Programm zum Abbau von 300 bis 350 Verwaltungsstellen in der Division Infrastruktur eingeleitet. Dies führt zu Einsparungen von jährlich 60 Mio Franken.» Weiter sollen Standards angepasst und Abläufe vereinfacht werden mit dem Ziel zusätzlicher Kosteneinsparungen. Der Expertenbericht geht hier von einem Einsparpotential von jährlich ca. 100 Mio Franken aus.

SBB CEO Andreas Meyer stellte klar, dass es «auch im hochbelasteten Netz keine Kompromisse bezüglich Sicherheit und Qualität gibt, darüber sind sich Bund und SBB einig.» Nebst der Realisierung eigener Einsparmöglichkeiten sei die SBB zudem gefordert, Projekte weiterhin konsequent zu priorisieren. «Um die künftig erforderlichen Finanzmittel für eine auch in Zukunft leistungsfähige und qualitativ einwandfreie SBB Infrastruktur aufbringen zu können, kommen wir um eine Erhöhung der Mittel der öffentlichen Hand für die Infrastruktur im Rahmen der Leistungsvereinbarung SBB–Bund nicht herum», so Meyer weiter. Falls eine Nutzerbeteiligung nötig würde, müsste sie moderat ausfallen, um nicht den Modalsplit zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz zu beeinflussen. Meyer skizzierte auch, welche Konsequenzen zu gewärtigen wären, falls der Substanzerhalt der Anlagen nicht gesteigert und der Nachholbedarf nicht möglichst rasch abgebaut werden könnten: «Betriebseinschränkungen, vermehrte Langsamfahrstellen und letztendlich Verspätungen für unsere Kunden wären die Folgen.» Zusätzlich erinnerte er daran, dass, wie im Rahmen der Leistungsvereinbarung üblich, auch Mittel zur Stabilisierung des Fahrplans sowie zur Beseitigung von dringenden Engpässen – beispielsweise der Einsatz von Doppelstock-Zügen auf der Achse Lausanne–Wallis, der Bau des Gateway Limmattal für den Kombinierten Güterverkehr oder die Realisierung der Leistungssteigerung Bern-Ost zur Verkürzung der Zugfolgezeiten – vorzusehen seien.

Nachholbedarf: 1,35 Mia. Fr über 15 Jahre

In den vergangenen 15 Jahren ist gemäss Netzaudit ein Nachholbedarf beim Substanzerhalt der SBB Bahnanlagen im Umfang von 1,35 Mia Franken entstanden – vor allem in den Anlagengattungen Fahrbahn, elektrische Anlagen, Wassernetze und Fahrstrom. Dies entspricht 1,8 Prozent des Wiederbeschaffungswerts aller Anlagen. Oder mit andern Worten: Über 15 Jahre ist ein Rückstand im Substanzerhalt von neun Monaten entstanden. Der Netzaudit-Bericht hält dazu fest: «Dieser geringe Anteil am Wiederbeschaffungswert zeigt, dass die Substanz des Netzes bisher nur wenig beeinträchtigt ist.»

Der Nachholbedarf wird auch in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Selbst wenn nun so viel mehr Mittel für den Substanzerhalt zur Verfügung gestellt werden, wie sie gemäss Expertenbericht nötig sind, wird sich der Nachholbedarf bis 2012 auf rund 2,25 Mia Franken erhöhen und erst danach absinken. Der Grund liegt darin, dass die notwendigen Investitionen wegen des Planungsvorlaufs und der erforderlichen Baukapazitäten erst ab 2013 in grossem Umfang getätigt werden können. Bleiben Zusatzmittel hingegen ganz aus, steigt der Nachholbedarf bis 2016 auf mehr als 4 Mia Franken an.

Im September 2009 war als Zwischenbericht des externen Audits ein Nachholbedarf von rund 1 Mia Franken bekannt geworden. In der zweiten Phase des Audits hat sich gezeigt, dass der Nachholbedarf bei der Fahrbahn grösser war als im ersten Schritt errechnet. Grund: Der Verschleiss dieser stark belasteten Anlagengattung hat sich bei der Überprüfung als höher erwiesen als bei der ersten Berechnung.

Hinweis an die Redaktionen: Der an der Medienkonferenz abgegebene Bericht zum Netzaudit kann unter press@sbb.ch angefordert werden.