

**Medienkonferenz SBB und BAV zu
Netzaudit und Infrastrukturfinanzierung**

Referat Dr. Max Friedli

Direktor Bundesamt für Verkehr (BAV)

Medienzentrum Bundeshaus

19. Februar 2010

Es gilt das gesprochene Wort

1. Netzaudit SBB und Zweitmeinung BAV

Das SBB-Netz ist sicher, doch das hat seinen Preis.

Die SBB AG hat das soeben vorgestellte Netzaudit aus eigenem Antrieb in Auftrag gegeben. Ich ziehe aus den Resultaten zwei Erkenntnisse, eine positive und eine deutlich weniger positive.

Die positive Erkenntnis ist: das Netz der SBB ist in einem sicheren Zustand!

Weniger positiv ist der von der SBB ermittelte Mehrbedarf an Finanzmitteln der öffentlichen Hand. Die SBB geht für die Jahre 2010–16 gegenüber der mittelfristigen Finanzplanung von einem zusätzlichen durchschnittlichen Mittelbedarf von 850 Millionen pro Jahr aus. Um Ihnen die Grössenordnung vor Augen zu führen: Diese Summe übersteigt die im Finanzplan eingestellten Mittel um etwa 60 Prozent.

Das BAV hat die Erarbeitung des Netzaudits auf der Ebene von Experten mitverfolgt und hat keine **grundsätzlichen** Zweifel, dass für den Unterhalt des Netzes mehr Mittel benötigt werden.

Angesichts der Höhe der zur Diskussion stehenden Summen habe ich jedoch veranlasst, dass der Bund eine Zweitmeinung zum SBB-Netzaudit einholt. Es ist Aufgabe des BAV bzw. des Bundes, Annahmen und Ergebnisse der SBB kritisch zu hinterfragen, um so zu einem erhärteten Ergebnis zu kommen. Dies hat nichts mit einem Misstrauen gegenüber den Abklärungen der SBB zu tun.

Dieses Vorgehen wird auch von der Eidg. Finanzverwaltung mitgetragen. Um Gewähr zu haben, dass diese Zweitmeinung völlig unvoreingenommen ist, habe ich damit ein ausländisches Institut beauftragt. Es soll bis im Frühling die Methodik des Netzaudits beurteilen und die Nachvollziehbarkeit des Mehrbedarfs unter die Lupe nehmen.

Die Gutachter sollen insbesondere das Vorgehen bei der Erhebung des aktuellen Zustands der SBB-Infrastruktur, die Auswertung der Erhebung und deren Methodik sowie die Beurteilung und Interpretation der Ergebnisse der SBB überprüfen. Schliesslich wollen wir auch einen

internationalen Quervergleich des angemeldeten Mittelbedarfs für den Substanzerhalt erhalten.

Bevor die Ergebnisse vorliegen, kann ich deshalb nicht Stellung nehmen, wie viele zusätzliche Mittel notwendig sind. Und insbesondere auch nicht, in welchen Jahrestanchen.

2. Leistungsvereinbarung 11/12

Derzeit verhandeln wir intensiv über die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2011/2012. Wie Sie wissen, werden die ungedeckten Kosten der SBB-Infrastruktur vom Bund mit mehrjährigen Leistungsvereinbarungen abgegolten. Normalerweise ist die Laufzeit 4-jährig, jetzt geht es übergangsmässig um eine 2-jährige Leistungsvereinbarung. Der Bundesrat will damit künftig die Entscheide über die Leistungsvereinbarung an die Legislatur des Parlamentes anpassen.

Weil es dringend ist, die Finanzlücke beim Unterhalt zu schliessen, hat die SBB bereits für die Leistungsvereinbarung 2011/12 deutlich mehr Mittel verlangt. Der Bundesrat musste dies aus finanzpolitischen Gründen ablehnen. Respektive: der Bundesrat hat dem UVEK den Auftrag erteilt, eine Kompensation anderswo im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu suchen, damit die Mittel für die SBB Infrastruktur erhöht werden können.

Dasselbe gilt übrigens auch für die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur. Dafür wird der Bundesrat parallel zur Leistungsvereinbarung mit der SBB beim Parlament einen Verpflichtungskredit für die Jahre 2011-2012 beantragen. Auch dort sind mehr Mittel notwendig, als im Finanzplan vorgesehen.

Die Schere zwischen den notwendigen Mitteln und den zur Verfügung stehenden Finanzen öffnet sich umso mehr, als der Bundesrat mit den Vorentscheidungen zum Konsolidierungsprogramm 11/13 vom Verkehrsbereich Opfer in dreistelliger Millionenhöhe verlangt.

Wir sind gegenwärtig intensiv daran, Kompensationsmöglichkeiten zu suchen, um dennoch genügend Mittel für die Bahn-Infrastruktur zur Verfügung stellen zu können.

Im Vordergrund stehen zur Zeit die Einlagen in den FinöV-Fonds, aus dem die Grossprojekte wie die NEAT, der Hochgeschwindigkeitsanschluss, die Lärmsanierung der Bahnen und die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (die ZEB-Projekte) bezahlt werden. Der Bund überweist seinen Anteil an den Reineinnahmen der LSVA, das ist rund 1 Milliarde Franken, vollumfänglich in den FinöV-Fonds.

Ein Teil der LSVA-Erlöse könnte vorübergehend nicht in den FinöV-Fonds fliessen, sondern in der Bundeskasse bleiben und dort für die Kompensation des Mehrbedarfs bei der Bahninfrastruktur verwendet werden können.

Als weiteres Element könnte der Trassenpreis für den gewinnbringende Bereich Fernverkehr der SBB erhöht werden. Auch dies würde der Infrastruktur zusätzliche Mittel – wir denken an insgesamt 160 Millionen Franken – zufließen lassen, ohne dass dabei die Bundeskasse belastet wird.

3. Arbeitsgruppe Finanzierung Bahninfrastruktur

Mit dem ZEB-Gesetz hat das Parlament den Auftrag erteilt, für die Finanzierung weiterer Netzausbauten (Bahn 2030) zusätzliche Einnahmen für den FinöV-Fonds vorzuschlagen (z.B. eine Bahn- oder öV-Abgabe, die Umwidmung des Kantonsanteils an der LSVA oder eine befristetes zusätzliches MWST-Promille).

Um ein koordiniertes Vorgehen zu ermöglichen und eine tragfähige gemeinsame Basis für eine abgestimmte Verkehrs- und Finanzpolitik zu erreichen, hat das UVEK im Einverständnis mit der EFV eine Arbeitsgruppe der beiden Ämter BAV und EFV eingesetzt. Der Departementchef UVEK hat den Bundesrat am vergangenen Mittwoch darüber informiert.

Die verwaltungsinterne Expertengruppe „Finanzierung Bahninfrastruktur“ steht unter der Leitung des BAV und widmet sich der mittel- bis längerfristigen Sicherung der Finanzierung der Bahninfrastruktur – und zwar sowohl was den Ausbau als auch was den Substanzerhalt der bestehenden Anlagen betrifft.

Dabei sollen der künftige Finanzbedarf (für Substanzerhalt und Ausbau) ermittelt und Lösungsvorschläge für die Finanzierung entwickelt werden. Die bis Herbst 2010 vorliegenden Ergebnisse dieser Arbeiten werden in die Entscheidungsfindung für die Vorlagen zur Bahn 2030, das nächste Teilpaket der Bahnreform 2 sowie die Botschaft für die übernächste Leistungsvereinbarungsperiode 2013-16 ganz direkt einfließen.

Ich möchte hier noch betonen, dass der höhere Mittelbedarf für die Bahninfrastruktur nicht völlig überraschend aufgetaucht ist. Wir haben bereits im Jahr 2004 in der Botschaft zu Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte (FINIS) ausführlich darauf hingewiesen, dass neue Infrastrukturen Folgekosten für den Bund nach sich ziehen. Ich zitiere aus der Botschaft (S. 20): "Unter den gegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen übersteigen die Mehraufwendungen die Mehrerträge. Das bedeutet, dass die Inbetriebnahme jeder neuen Infrastruktur die Finanzrechnung des Bundes auf absehbare Zeit hin zusätzlich belastet."

4. Zeithorizont

Die von mir und dem Direktor der Eidg. Finanzverwaltung eingesetzte Arbeitsgruppe wird demnächst ihre Arbeiten aufnehmen. Die Resultate sollen bis im Herbst 2010 vorliegen.

Die Botschaft über die Infrastrukturfinanzierung 2011-2012 und die Leistungsvereinbarung SBB 11-12 wird der Bundesrat voraussichtlich zusammen mit dem Konsolidierungsprogramm 11/13 vor der Sommerpause verabschieden.

Dies bedeutet einen gewissen Rückstand auf die ursprüngliche Marsch-tabelle. Wir sind darauf angewiesen, dass das Parlament die Botschaft

über die Infrastrukturfinanzierung 11/12 und die Leistungsvereinbarung mit der SBB in der Herbstsession parallel in beiden Räten berät.

Ebenso müssen die Arbeiten für Bahn 2030 mit Hochdruck weiter geführt werden. Einen Blick in die Planungswerkstatt werden wir voraussichtlich noch vor Ostern geben.

5. Fazit

BAV und SBB sind daran interessiert, das existierende Bahnnetz in gutem Zustand zu erhalten. Dies ist die Basis für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr und eine erfolgreiche Verlagerungspolitik.

Für die *kurzfristige* Finanzierung der Schieneninfrastruktur wird der Bundesrat im Juni 2010 mit den Beschlüssen über den Zahlungsrahmen für die SBB Infrastruktur und den Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur 2011-2012 befinden.

Für die *mittel- und längerfristige* Finanzierung der Schieneninfrastruktur wird die eingesetzte Arbeitsgruppe BAV/EFV unter der Leitung des BAV Lösungen aufzeigen, die in die Vorlagen Bahn 2030, die Bahnreform 2.3 und in die Leistungsvereinbarung SBB 2013 – 2016 einfließen werden.

Aufgrund meiner inzwischen 16-jährigen Tätigkeit im BAV und den guten Erfahrungen mit dem politischen Ausgleich zwischen verkehrs- und finanzpolitischen Prioritäten bin ich zuversichtlich, dass dies gelingen wird. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an den FinöV- und den Infrastruktur-Fonds.

Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist eine echte Herausforderung. Die Lösung für die Fragen zu finden ist unverzichtbar, damit wir auch noch in 20 oder 30 Jahren sagen können, dass das Schiennetz sicher und in einem guten Zustand ist.