



Betreiber der Bahninfrastruktur erhalten mehr Geld

Der Bundesrat hat die Botschaft zur Leistungsvereinbarung mit den SBB und den Privatbahnen ans Parlament überwiesen. Den Infrastrukturbetreiberinnen sollen deutlich mehr Mittel zur Verfügung stehen. Ein Teil davon soll durch Trassenpreiserhöhungen erzielt werden. Die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt durch Abstriche beim Ausbau ist zu begrüssen, nicht jedoch die weitere Erstreckung der Rückzahlung. Der Anteil der Trassenpreiserlöse an den Kosten des Schienennetzes ist nach wie vor gering.

Mit der heute ans Parlament überwiesenen Botschaft zur Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013 bis 2016 einigen sich Bund und SBB auf Finanzmittel des Bundes für Betrieb, Unterhalt, Erneuerung und Erweiterungen der Eisenbahninfrastruktur der SBB sowie die von den SBB zu erreichenden Ziele. Ebenfalls werden der Verpflichtungskredit und die Ziele für die Privatbahnen festgelegt.

Im Jahr 2009 machten die SBB bei der Infrastrukturfinanzierung trotz eines bestehenden Controlling-Prozesses ungeplante Mehrkosten von 850 Millionen Franken für den Substanzerhalt geltend. Ein Zweitgutachten im Auftrag des Bundesamts für Verkehr berechnete rund 500 Millionen Franken Mehrkosten pro Jahr.

Gemäss der nun vorliegenden Botschaft sollen der SBB für die Infrastruktur im Jahr 2016 rund 510 Millionen Franken mehr zur Verfügung stehen – den Bahnen insgesamt pro Jahr durchschnittlich gut 600 Millionen Franken mehr als 2010. Ein Teil davon soll durch Trassenpreiserhöhungen erzielt werden. Trotzdem wurde der vom Bundesrat vorgelegte Finanzrahmen für die Jahre 2013 bis 2016 erhöht. Er umfasst insgesamt 9,449 Milliarden Franken – der grösste Teil als

Investitionsbeiträge. Rund 6,6 Milliarden Franken entfallen auf die SBB und 2,8 Milliarden auf die Privatbahnen.

Damit sollen neue Investitionen und die geplanten ungedeckten Kosten aus Betrieb und Unterhalt finanziert werden. Die nun vorgesehenen Beträge übersteigen die in der Finanzplanung eingestellten Mittel. Als Kompensation sollen die Mittel für den FinöV-Fonds bis 2016 um 650 Millionen Franken reduziert werden.

Dass zusätzliche Finanzmittel für den Betrieb und den Unterhalt durch Abstriche beim Ausbau finanziert werden, begrüsst economiesuisse. Ein solches Vorgehen entspricht der gesamtheitlichen Finanzierungssicht und bewirkt eine effizienzsteigernde Mittelkonkurrenz. Die gleichzeitige Erhöhung der FinöV-Bevorschussung und insbesondere die weitere Streckung der Rückzahlung der Bevorschussung an den Bund sind dagegen abzulehnen. Faktisch werden so mehr Finanzmittel im FinöV-Fonds generiert. In der Vorlage ist zudem nicht klar ersichtlich, um wie viel sich die Rückzahlungsdauer verlängert.

Die jährlichen Abgeltungen und Investitionsbeiträge vonseiten des Bundes für die SBB-Infrastruktur sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen – von 1,5 Milliarden im Jahr 2010 auf über 1,7 Milliarden Franken für 2011 und 2012. Zu begrüßen ist, dass nun ein Teil der verfügbaren Mittel durch Trassenpreiserhöhungen erzielt wird. Die Division Personenverkehr der SBB muss einen höheren Anteil ihrer Erlöse im Fernverkehr an die Division Infrastruktur abtreten; im Regionalverkehr geht dieser jedoch zurück. Nach wie vor bezahlen die Nutzerinnen und Nutzer deutlich zu wenig. Gemäss Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA decken die Trassenpreiserlöse weniger als 25 Prozent der Betriebs- und Unterhaltskosten des Schienennetzes.