

Bundesamt für Verkehr
Herr Pierre-André Meyrat
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

14. Januar 2016

Stellungnahme zur Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2017-2020

Sehr geehrter Herr Meyrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Oktober 2015 haben Sie uns zur Anhörung zu oben genannter Botschaft eingeladen. Wir danken bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme. economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie Einzelfirmen. Für die Schweizer Unternehmen ist ein gut unterhaltenes und dauerhaft finanziertes Schienennetz die Grundlage für leistungsfähige und effizient erbrachte Bahndienstleistungen. Wir erlauben uns daher, zum Bericht wie folgt Stellung zu nehmen.

Allgemeine Bemerkungen

Mit Annahme der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) hat der Bund durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) ein einheitliches Finanzierungsgefäss für Betrieb, Substanzerhalt und Infrastrukturausbau erhalten. Dabei erfolgt der Mitteleinsatz prioritär für Massnahmen in den Bereichen Betrieb und Unterhalt. Erst an zweiter Stelle erfolgen Investitionen in die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur und der Bahnangebote. Diese Priorisierung ist richtig. Erst muss der Substanzerhalt der bestehenden Anlagen sichergestellt werden, bevor die Schieneninfrastruktur weiterentwickelt werden kann. Insofern wurde mit dem Bahninfrastrukturfonds ein zukunftstaugliches Finanzierungsinstrument geschaffen, denn der BIF bietet Gewähr für ein besseres Kostenmanagement über den gesamten Lebenszyklus der Schieneninfrastruktur.

Dennoch bleiben die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur gross. Zwar zeigt der erläuternde Bericht zum Bundesbeschluss auf, dass der Anlagezustand bezüglich Sicherheit des Bahnverkehrs vorerst zu keinen Sorgen Anlass bietet. Hingegen wirft die Entwicklung der Kosten für Betrieb und Substanzerhalt grosse Fragen auf. Für die Jahre 2017 bis 2020 will der Bundesrat knapp 13,3 Milliarden Franken aus dem BIF dafür aufwenden. Dies sind 2,4 Milliarden oder rund 22 Prozent mehr als in der laufenden Periode 2013-2016.

Diese Entwicklung beobachten wir mit grossem Unbehagen. Sollte sich dieser Trend in Zukunft fort-schreiben, engt sich der finanzielle Spielraum des BIF für die gezielte Weiterentwicklung der Bahnange-bote stark ein. Bereits heute ist absehbar, dass der mit Abstand grösste Teil der BIF-Mittel (60 Prozent) im Jahr 2025 für den Betrieb und Substanzerhalt verwendet wird. Lediglich 24 Prozent werden in den Infrastrukturausbau fliessen, während 16 Prozent der Mittel zur Rückzahlung von Bevorschussungen und Zinsen aufgewendet werden müssen.

Die Kosten für Betrieb und Substanzerhalt dürfen nicht weiter ausufern. Ansonsten werden die Wettbe-werbsfähigkeit der Bahn und die dauerhafte Finanzierung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur in Frage gestellt.

Lösungsansätze zur Eindämmung der Kosten

Aus Sicht von *economiesuisse* gibt es folgende Ansatzpunkte zur Eindämmung der Kosten für Betrieb und Substanzerhalt

- *Effizienz des Unterhalts steigern*: Die Effizienz der Bewirtschaftung der Schieneninfrastruktur muss gesteigert werden. Den Infrastrukturbetreibern müssen entsprechende Anreize gesetzt werden. Daneben lassen sich die Unterhaltskosten durch die konsequente Anwendung von Big Data über den Lebenszyklus hinweg optimieren. Beim Gleisunterhalt kommt es zudem auf die richtige Materialwahl (z.B. Schwellen) an.
- *Betriebskosten reduzieren*: Der Finanzbedarf für Betrieb ist soweit wie möglich zu reduzieren. Standardisiertes, kundenfreundliches Rollmaterial ist auf dem Markt in hoher Qualität problemlos zu beschaffen. Auf kostentreibende Ausstattungen und Spezialausführungen ist zu verzichten. Die flexible Ausgestaltung des Taktfahrplans bzw. der kostengünstige Ersatz von Bahn-durch Busangebote zu Randzeiten ist eine weitere wirksame Massnahme zur Reduktion der Betriebskosten. Daneben müssen kostentreibende Regulierungen beseitigt werden. Beispielsweise sind nicht zeitgemässe Sicherheits-, Betriebs- und Arbeitsvorschriften zu modernisieren.
- *Angebots- und Infrastrukturausbauten gezielt tätigen*: Teure Infrastruktur- und Angebotsausbauten sind ein wesentlicher Treiber der steigenden Entwicklung der Betriebs- und Substanzerhaltungskosten. Bei künftigen Investitionsentscheiden müssen die Lebenszykluskosten der Investitionen berücksichtigt werden. Damit den ausufernden Kosten entgegengewirkt werden kann, ist eine Vorgabe zu prüfen, welche nur Projekte zulässt, die zu einer Steigerung des Kos-tendeckungsgrades (mindestens eigenwirtschaftlicher Betrieb) beitragen.
- *Stärkere Betonung des Verursacherprinzips in der Finanzierung*: Mehrkosten im Bereich Be-trieb und Substanzerhalt sollen verursachergerecht verrechnet werden. Das geeignete Instru-ment dazu sind die Trassenpreise. Verursachergerechte Trassenpreise müssen sich in den Endkundenpreisen abbilden.
- *Glättung der Verkehrsspitzen*: Zur Reduktion der Spitzenlasten sind nachfrageabhängige Tras-sen- und Endkunden-Preissysteme einzuführen. So können kostentreibende Infrastrukturaus-bauten minimiert werden. Ein solches Preissystem muss durch flexible Arbeits-, Kinderbetreu-ungs- und Ausbildungsstrukturen flankiert werden.

Daneben gilt es, die Kosten des gesamten Bahnsystems zu reduzieren, damit dieses auch in Zukunft wettbewerbsfähige Angebote gewährleisten kann. Im Rahmen der Vorlage Organisation Bahninfrastruktur (OBI) hat economiesuisse eine Reihe von Vorschlägen zur Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses gemacht (vgl. Stellungnahme vom 30. November 2015). Das Problem wird mittlerweile auch von der SBB selbst adressiert, die das dringend notwendige Effizienzprogramm «RailFit 20/30» angekündigt hat. Ob die darin vorgesehenen Massnahmen ausreichen, um die notwendigen Kostensenkungen bei Angebots- und Betriebskonzepten zu realisieren, wird sich zeigen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler
Stv. Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt