

SBB, Konzernleitung, Hilferstrasse 1, 3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

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

Bern, 12.09.2023

Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen 2025-2028 für die Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vernehmlassung betr. den «Zahlungsrahmen 2025-2028 zur Finanzierung der Bahninfrastruktur» Stellung nehmen zu können.

Eine sichere und leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist die Grundlage für die möglichst effiziente und umweltfreundliche Erbringung guter Leistungen für unsere Kundinnen und Kunden und für die Bewältigung des wachsenden Personen- und Güterverkehrs. Ohne Gewährleistung des notwendigen Substanzerhalts werden die Qualität des Betriebs und Fahrplans infrage gestellt, der Nachholbedarf beim Substanzerhalt vergrössert und die beschlossenen Ausbauten verzögert.

Die SBB konnte den Netzzustand in den letzten Jahren stabil halten. Dabei ist es ihr gelungen, ihre Leistungen effizienter zu erbringen und den Bund als Besteller zu entlasten. Bereits in der laufenden LV-Periode 2021-2024 werden Einsparungen im Umfang von rund 540 Mio. CHF umgesetzt und in der Offerte zur Leistungsvereinbarung 2025-2028 (LV 25-28) sind weitere knapp 500 Mio. CHF an Effizienzsteigerungsmassnahmen eingestellt.

Bei der Erarbeitung ihrer aktuellen LV-Offerte hat die SBB die vorhandenen Bedarfe systematisch überprüft, nicht zwingend notwendige Massnahmen zurückgestellt und zeitlich aufschiebbar Vorhaben auf spätere LV-Perioden verschoben. Die Konsequenzen dieser Massnahmen sowie die Auswirkungen allfälliger weiterer Repriorisierungen auf den Zustand der Infrastruktur und auf unsere Kund:innen wurden in den bisherigen Verlautbarungen und Gesprächen gegenüber dem Besteller transparent ausgewiesen und von diesem bzgl. der angewendeten Methodik auch anerkannt.

Eine vertiefte Prüfung der Machbarkeit und Fahrbarkeit hat zudem aufgezeigt, dass die von der SBB eingereichte Offerte mit den vorhandenen personellen und technischen Ressourcen umgesetzt werden kann. Die SBB ist überzeugt, dass die von ihr erarbeitete Offerte damit

sowohl den Bedürfnissen der Infrastruktur als auch den Anforderungen des Bestellers angemessen Rechnung trägt. Wir stellen fest, dass der Bundesrat in der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage nun den verfügbaren Finanzrahmen im Vergleich zur Offerte der SBB um über eine Milliarde nach unten korrigiert hat.

Gerne übermitteln wir Ihnen nachfolgend unsere Einschätzung der Auswirkungen dieser Reduktion. Diese widerspiegelt unseren Wissenstand zum Zeitpunkt der Eingabe. Zurzeit laufen bekannterweise die zwischen dem BAV und unseren Experten einvernehmlich angesetzten Vertiefungsworkshops, aus denen sich allenfalls Anpassungen ergeben können.

Nach heutigem Stand beantragen wir Ihnen nachfolgend, dass in der finalen Botschaft des Bundesrates wieder jene Mittel für die SBB eingestellt werden, welche wir in unserer Offerte vom 28. Februar 2023 beantragt hatten. Andernfalls besteht ein erhebliches Risiko, dass sich der Zustand der Bahninfrastruktur in den nächsten Jahren auf ein Niveau verschlechtert, dass die Weiterführung der erfolgreichen Qualitätsverbesserungen und Stabilisierung des Netzzustandes infrage stellt sowie erforderliche Vorarbeiten für Ausbauprojekte nicht geleistet werden können. Die Auswirkungen sind namentlich auch im Hinblick auf die Zukunft gravierend.

1. Ungenügender finanzieller Rahmen – nachgewiesener Bedarf bleibt ungedeckt

Der Bundesrat sieht für den Betrieb und den Substanzerhalt der SBB-Infrastruktur einen finanziellen Rahmen vor, der mit 7.7 Mrd. CHF nur unwesentlich über jenem der LV-Periode 21-24 liegt (+100 Mio. CHF, +1.3%). Die SBB hat dem Bund – unter Berücksichtigung der Teuerung – demgegenüber einen Mittelbedarf von 9.3 Mrd. CHF beantragt und detailliert begründet. Ein wesentlicher Treiber des erforderlichen Wachstums ist dabei die Teuerungsentwicklung. Wird diese ausgeklammert, so liegt das Wachstum der Offerte ggü. der Vorperiode bei 10% resp. rund 2.4% pro Jahr. Der Mehrbedarf bewegt sich damit im Rahmen der letzten beiden LV-Perioden.

	Umfang LV SBB	Teuerungsbereinigter
LV 17-20	7.1* Mrd. CHF	+11%
LV 21-24	7.6 Mrd. CHF	+8.2%
LV 25-28	Vorschlag BR: 7.7 Mrd. CHF Offerte SBB: 9.3** Mrd. CHF	Vorschlag BR: -6% Bedarf SBB: +10%

* Aus Gründen der Vergleichbarkeit exkl. Mittel für Systemaufgaben (..500 MCHF, Schätzung)

** Exkl. Zusatzabgeltungen aufgrund voraussichtlich tieferer Deckungsbeiträge des Fernverkehrs.

Zu beachten ist, dass die SBB wertmässig über knapp 75% aller Eisenbahnanlagen verfügt, für deren Betrieb, Unterhalt und Erneuerung gemäss Vorschlag des Bundesrates jedoch nur knapp 55% der vorgesehenen Mittel erhalten soll.

Ursachen des wachsenden Mittelbedarfs

1.1. Ausbau und Modernisierung der Bahninfrastruktur führt zu steigenden Bedarfen beim Substanzerhalt

Mit dem Auf- und Ausbau verschiedener S-Bahnsysteme (ZH, GE), der Fertigstellung der Bahn 2000, den neuen Alpentransversale am Gotthard sowie der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie ZH hat der Anlagenbestand der SBB in den vergangenen vier Jahrzehnten kontinuierlich zugenommen. Die betreffenden Anlagen müssen unterhalten und teilweise auch bereits erneuert werden.

1.2. Zunehmende Regulierungsdichte erhöht die Gesamtsystemkosten

Ein wesentlicher Kostentreiber bildet ebenfalls die zunehmende Regulierungsdichte, welche in Form von gesetzlichen Vorschriften, verschärften technischen Anforderungen oder Vorgaben zum Ausdruck kommt. Der diesbezügliche Trend ist ungebrochen und für die Jahre 2025-2028 werden zusätzliche, bislang nicht finanzierte Bedürfnisse an das Bahnsystem herangetragen (bspw. Gewässerschutz, Biodiversität, Arbeitssicherheitsanforderungen, sowie höhere Anforderungen in den Bereichen Klimaschutz und Fotovoltaik). Wir sind uns bewusst, dass zu diesem Trend verschiedene Akteure beitragen. Gerade deswegen halten wir es für notwendig, dieses Thema auch gemeinsam strukturell anzugehen.

1.3. Teuerungsentwicklung führt zu einer realen Senkung der Abgeltungsmittel

Gemäss den Prognosen des Bundes ist für die Jahre 2022-2028 (Planungshorizont) von einem Teuerungsanstieg von über 9% auszugehen. Dies erhöht die Kostenbasis im Falle der SBB um rund 950 MCHF. Im Bereich der Ausbauprojekte wird dieser Entwicklung mit einem indexierten Teuerungsausgleich bereits heute systematisch Rechnung getragen. Im Bereich der Leistungsvereinbarung ist hingegen kein entsprechender Ausgleich vorgesehen. Der Entscheid des Bundesrates, auf einen Teuerungsausgleich bei der LV zu verzichten, hätte zur Folge, dass der SBB im Vergleich zur laufenden LV-Periode 21-24 real rund 6% weniger Mittel zur Verfügung stehen würden. Damit sind die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Infrastruktur auf dem bisherigen Niveau infrage gestellt.

2. Erreichung der Bestellerziele: Einschränkungen bei der Leistungserbringung; Umsetzung der Ausbauschritte infrage gestellt

Die SBB ist bestrebt, die vom Besteller formulierten Anforderungen zu erfüllen, wozu sie mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzrahmen jedoch nicht in der Lage sein wird.

Nachfolgend wird anhand der wichtigsten strategischen Stossrichtungen und Zielsetzungen des Bundesrates für die Bahninfrastruktur dargelegt, mit welchen Auswirkungen aus Sicht der SBB bei einer Umsetzung der bundesrätlichen Vorgaben zu rechnen ist. Einige dieser Punkte sind bereits im Erläuternden Bericht des Bundesrates aufgeführt (S. 39) und werden nachfolgend erneut bestätigt.

2.1. Sicherheit: Das Halten des aktuellen Sicherheitsniveaus wird zunehmend anspruchsvoll – anlagentechnische Risiken nehmen zu

Für die SBB steht die Gewährleistung der Sicherheit ihrer Kund:innen und ihrer Mitarbeiter:innen an oberster Stelle. Das Sicherheitsmanagement der SBB ist darauf ausgerichtet, die Infrastrukturanlagen kontinuierlich zu überwachen. Sicherheitskritische Anlagen, die nicht rechtzeitig ersetzt werden können, werden vor dem Auftreten eines erhöhten Sicherheitsrisikos reduziert betrieben bzw. ganz ausser Betrieb genommen. Diese Praxis gewährleistet ein stets hohes Sicherheitsniveau. Es ist jedoch zu beachten, dass eine strukturelle Unterfinanzierung der Infrastruktur

- mittel- bis langfristig eine eingeschränkte Anlagenverfügbarkeit zur Folge haben wird. Nicht voll betreibbare Infrastrukturen führen zu Langsamfahrstellen oder Streckensperren.
- zu einer zunehmenden Überalterung der bestehenden Anlagen führen wird, was mit einer generellen Zunahme der inhärenten Sicherheitsrisiken der Infrastruktur verbunden ist. Dies gilt unter anderem für Anlagen wie Stützmauern oder Durchlässe.

Zudem sind bei einer Unterfinanzierung der Infrastruktur weitere Verbesserungen der Sicherheit über das heutige Niveau hinaus nicht möglich. Dies gilt beispielsweise für die Beseitigung von Engstellen in Publikumsanlagen an Bahnhöfen.

2.2. Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes wird sich verschlechtern

Bereits heute muss auf Regional- und Nebenstrecken sowie Nebengeleisen aufgrund der Mittelknappheit auf notwendige Erneuerungsmassnahmen verzichtet werden. Künftig steigt das Risiko von Verfügbarkeitsbeschränkungen, Störungen und Systemausfällen auch auf Hauptstrecken, wovon mehr Kundinnen und Kunden betroffen sein werden.

2.3. Auswirkungen auf langfristigen Werterhalt der Infrastruktur

Aus Sicht der SBB ist davon auszugehen, dass der langfristige Werterhalt der Infrastruktur mit einem Finanzierungsrahmen von 7.7 Mrd. CHF in der LV-Periode 25-28 nicht gewährleistet werden kann. Dies zeigt sich an der Entwicklung des Netzzustandes, des Rückstandes beim Substanzerhalt und auch bei der Modernisierung des Bahnnetzes.

2.3.1. Netzzustand kann nicht gehalten werden

Die SBB weist im Netzzustandsbericht 2022 einen Zustandsmittelwert von 2.7 aus. Dieser Wert ist seit 2014 relativ konstant geblieben, erreicht jedoch nicht den gemäss Bundesrat anzustrebenden Zielwert von 2.5 (tieferer Wert = besserer Zustand). In der Vorlage wird ausgeführt, dass der Bundesrat mit Blick auf die Entwicklung der letzten Jahre mit dem vorgeschlagenen Zahlungsrahmen kein Risiko eines sich verschlechternden Netzzustandes sieht. Seitens SBB teilen wir diese Einschätzung nicht. Im Gegenteil gehen wir davon aus, dass die Netzzustandsnote nicht auf dem heutigen Niveau (2.7 +/- 0.1) gehalten werden kann.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass sich aus der aktuellen Netzzustandsnote keine Aussage über die künftige Entwicklung des Netzzustandes ableiten lässt: Angesichts des grossen Anlagebestandes der SBB reagiert das Messsystem grundsätzlich träge; graduelle Verschlechterungen der Anlagen werden erst mit zeitlicher Verzögerung sichtbar. Dementsprechend schwierig und langdauernd ist es, ungenügende Zustandswerte nachträglich zu korrigieren. Zudem wirkt sich in den letzten Jahren die Übernahme grosser Bauwerke (bspw. Gotthardbasistunnel) positiv auf die Entwicklung der Durchschnittsnote aus. Dies führt zu einem verbesserten Gesamtbild, ohne dass Investitionen in erneuerungsbedürftige bestehende Anlagen erfolgt wären.

2.3.2. Zunehmender Rückstand beim Substanzerhalt

Die SBB weist in ihren jährlichen Netzzustandsberichten den sogenannten Rückstand auf. Dieser zeigt auf, welcher Teil des Anlagenvolumens ausserhalb der wirtschaftlich optimalen Lebensdauer bewirtschaftet wird. Ende 2022 waren dies Anlagen im Wert von 7.8 Mrd. CHF. Der Rückstandfaktor (Verhältnis Rückstand zu bewertetem Wiederbeschaffungswert in Prozent) hat sich in den Jahren 2016 bis 2022 von 5.2% auf 6.6% verschlechtert. Bereits im Rahmen der Offerte der SBB ist in den Jahren 2025-2028 kein Abbau des Rückstandes möglich und mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzrahmen wächst dieser dagegen weiter an.

Die Eidg. Finanzkontrolle (EFK) hat den von der SBB ausgewiesenen Rückstand im Jahr 2022 im Rahmen einer Revision überprüft und die SBB aufgefordert, in Absprache mit dem BAV eine Validierung des Rückstands vorzunehmen. Für den erhärteten Rückstand ist gemäss Empfehlung der EFK in den kommenden Leistungsvereinbarungen ein Abbauplan

vorzusehen. Ein solcher kann im Rahmen der bundesrätlichen Vorgaben zur LV 25-28 jedoch frühestens ab Ende der 20er Jahre umgesetzt werden. Der Abbau des Rückstandes wird bis mindestens 2040 nicht nur finanzielle Mittel binden, sondern gleichzeitig auch die Spielräume für weitere Ausbauten einengen.

2.3.3. Technologische Modernisierung des Bahnnetzes verzögert

Der Zustand der Mobilfunk- und Sicherungsanlagen wird im Netzzustandsbericht aktuell als «gut» ausgewiesen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass mehr als die Hälfte der Stellwerke noch auf der Relais-Technologie basieren, die in den 1960er und 70er Jahren entwickelt wurden. Diese funktioniert für den bestehenden Betrieb zwar zuverlässig, ist aber bereits bei kleineren Anpassungen nicht mehr entwicklungsfähig und muss daher mit Blick auf die notwendige Modernisierung des Bahnsystems erneuert werden.

Vorab und noch kurzfristiger umgesetzt werden muss die Ablösung der Mobilkommunikation für den Bahnbetrieb (Wechsel von GSM-R auf FRMCS). Dieser Wechsel ist technologisch bedingt zwingend und muss vor Ende 2036 abgeschlossen sein. Die heute verwendete Kommunikationsverfahren stammen aus der Zeit der Jahrtausendwende und deren Ablösung wurde mit den wenigen noch verfügbaren Lieferanten abgesprochen. Dementsprechend steigen mit jeder Verzögerung der Ablösung die Verfügbarkeitsrisiken aufgrund wegfallender Lieferanten kontinuierlich an. In der LV-Periode 25-28 sind deshalb unbedingt entsprechende Pilotbetriebe und Erprobungen für die Einführung der Nachfolgelösung FRMCS durchzuführen. Diese Massnahmen sind bei einer Kürzung der Mittel auf das vom Bundesrat vorgeschlagene Niveau gefährdet.

2.4. Aufschieben des Substanzerhalts – Hypothek für die Umsetzung der Ausbauschritte

Die Umsetzung des vom Bundesrat vorgesehenen Finanzrahmens für die LV 25-28 wird sich in zweifacher Weise negativ auf die Umsetzung der laufenden Ausbauschritte auswirken:

2.4.1. Vorbereitende Massnahmen für Ausbauschritte verzögern sich

Die Umsetzung des AS 35 erfordert die Realisierung einer Reihe von vorbereitenden Massnahmen, die über die Leistungsvereinbarung finanziert werden müssen. Dazu zählt insb. der vorzeitige Ersatz von Stellwerken, die aus einer reinen Substanzerhaltungssicht noch nicht erneuert werden müssten. Die SBB wird mit dem vorgegebenen Finanzierungsrahmen nicht in der Lage sein, die betreffenden Stellwerke zu sanieren, womit sich auch die Umsetzung der nachgelagerten Ausbaumassnahmen zeitlich verzögern wird. Zu nennen sind bspw. die geplanten Stellwerkerneuerungen in Nyon (bereits in heutiger Planung um 2 Jahre verschoben), Olten, Dagmersellen und Zofingen.

2.4.2. Verzögerungen aufgrund von Überlagerung von Substanzerhalt und Ausbau

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die Umsetzung der beschlossenen Ausbauschnitte vor allem in der übernächsten LV-Periode 29-32 umfangreiche personelle, betriebliche und technische Ressourcen binden wird. Die SBB ist deshalb bestrebt, notwendige Erneuerungen möglichst in der LV-Periode 25-28 umzusetzen. Dementsprechend ist sie mit ihrer Offerte bewusst bis an die Grenze der Fahrbarkeit und Machbarkeit gegangen. Mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzrahmen müssten aber notwendige Erneuerungen auf die LV-Periode 29-32 verschoben werden, was die intensivste Phase der Umsetzung der Ausbauschnitte zusätzlich belasten würde. Die personellen und technischen Ressourcen (Machbarkeit) und die benötigten Baustellenintervalle (Fahrbarkeit) sind aber begrenzt. Als Folge ist absehbar, dass die Umsetzung der Ausbauschnitte zeitlich nach hinten verschoben werden muss.

2.5. Verzicht auf Massnahmen mit hohem Kundennutzen

Gemäss der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) hat die Bewältigung der Nachfrageentwicklung im Personenverkehr über die Leistungsvereinbarung zu erfolgen (sog. Erfordernisse des Verkehrs). Wird der Zahlungsrahmen auf den vom Bundesrat beantragten Umfang festgesetzt, kann das folgende Auswirkungen haben:

- Perronverlängerungen oder -Erweiterungen zur Bewältigung des steigenden Passagieraufkommens können nicht plangemäss umgesetzt werden (bspw. Projekte Effretikon – Wetzikon oder Coppet – Genève). Diese Massnahmen sind sehr kostenintensiv.
- Massnahmen, die für einen effizienten Bahnverkehr notwendig sind und die Fahrplanstabilität unterstützen, können nicht plangemäss realisiert werden. Dazu gehören zum Beispiel Projekte für Zugfolgezeitverkürzungen. In der LV-Periode 25-28 betrifft dies Vorhaben auf den Strecken Olten – Aargau-Oftringen, Zofingen – Emmenbrücke, Genève – Morges oder Neuenburg – Biel, deren Umsetzung infolge fehlender Finanzierung gefährdet ist.
- Zu beachten ist ferner, dass sich der Verzicht auf die Massnahmen im Bereich der Erfordernisse des Verkehrs vereinzelt auch negativ auf die Umsetzung der geplanten Angebotskonzepte auswirken wird (Verzicht auf Perronverlängerungen verhindern Betrieb mit längeren Zugskompositionen).
- Im Bereich Güterverkehr bleibt der Anlagenzustand z.B. von Freiverladeanlage unverändert schlecht. Annahmegleise und neue Gleisanschlüsse sind nicht finanziert, wesentliche Massnahmen für die Erfordernisse des Güterverkehrs werden nicht realisiert. Bereits weit fortgeschrittene Projekte (bspw. Vufflens und Schaffhausen) sind infrage gestellt und

die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Automatisierung und Digitalisierung im Güterverkehr, inkl. der Digitalen automatischen Kupplung (DAK) wären nicht finanziert.

- In Bezug auf den Verpflichtungskredit betr. Förderung von privaten Güterverkehrsanlagen sind die für die Jahre 25-28 vorgesehenen Mittel im Umfang von 185 Mio. CHF ausreichend, sofern die Umsetzung des Gateway Basel Nord (1. Etappe) wie geplant bis 2024 substanzielle Fortschritte macht; andernfalls muss ggü. dem Parlament auf eine mögliche Aufstockung des Verpflichtungskredits 25-28 insb. für die Terminals der West-Ost-Achse hingewiesen werden.

2.6. Fristgerechte Umsetzung zur Einhaltung gesetzlicher Normen und Standards gefährdet

Für die Umsetzung des BehiG sind in der Grundofferte der SBB rund 0.9 Mrd. CHF vorgesehen. Bereits mit dieser Mittelausstattung kann die Umsetzung des BehiG jedoch erst Mitte der 30er Jahre abgeschlossen werden. Bei substanziellen Kürzungen unter diesen Betrag, die bei einer Umsetzung der bundesrätlichen Vorgabe unvermeidlich wären, muss damit gerechnet werden, dass sich die Umsetzung der vom BAV geforderten Massnahmen weiter bis gegen Ende der dreissiger Jahre mit den für diese Kundengruppen relevanten Nachteilen verzögern wird, inkl. den daraus entstehenden Zusatzaufwendungen im Betrieb.

2.7. Klimaneutralität und Förderung von erneuerbaren Energien

Die SBB ist gemäss Vorgaben des Bundes (Art. 10 Abs. 4 Klima- und Innovationsgesetz) angehalten, spätestens bis 2040 klimaneutral zu sein. Schädliche Klimagase werden bei der Infrastruktur v.a. von Dieselloks und Gasweichenheizungen ausgestossen. In beiden Fällen wird es mit den verfügbaren Mitteln bis Ende 2028 nicht möglich sein, die erwartete Dekarbonisierung aktiv voranzutreiben; die angestrebte Klimaneutralität per Ende 2040 ist nicht erreichbar.

Die eidgenössischen Räte haben kürzlich einer Präzisierung des Energiegesetzes zugestimmt, wonach bundesnahe Betriebe verpflichtet sind, geeignete Flächen solaraktiv auszurüsten (Beschluss zur Änderung von Artikel 45b Energiegesetz). Aufgrund der vom Besteller geforderten Priorisierungen sind bereits in der Offerte der SBB keine entsprechenden Mittel vorgesehen. Mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzrahmen wird es der SBB umso weniger möglich sein, die notwendigen Investitionen zu tätigen

3. Anträge der SBB

Die geschilderten Auswirkungen des vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzrahmens sind für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur der Schweiz insgesamt gravierend. Bereits die von der SBB für diese Periode geplanten Kostensenkungsmassnahmen und Effizienzsteigerungen im Umfang von rund 500 Mio. CHF sind ambitioniert. Insgesamt besteht ein erhebliches Risiko, dass sich der Zustand der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025-2028 auf ein Niveau verschlechtert wird, das eine Weiterführung der erfolgreichen Stärkung des Substanzerhaltes der letzten Jahrzehnte infrage stellt.

Vor diesem Hintergrund stellen wir – vorbehältlich konsensueller Ergebnisse aus den laufenden Workshops – den Antrag, die für die SBB vorgesehenen Mittel im Zahlungsrahmen 2025-2028 auf die in der Offerte vom 28. Februar 2023 begründete Höhe von 9.3 Mrd. CHF festzusetzen (insg. +1.6 Mrd. CHF inkl. Teuerung).¹

Die beantragten Mittel werden benötigt, um

- den zwingend notwendigen Substanzerhalt sicherzustellen
- eine langfristige Degradation des Netzzustandes zu verhindern
- die bis 2028 verfügbaren Bauintervalle maximal zu nutzen und damit Verzögerungen laufender und kommender Ausbauschritte ab 2029 möglichst klein zu halten.

Zusätzlich beantragt die SBB die Aufnahme von Optionen im Bereich Güterverkehr (Digitale automatische Kupplung und Anschlussgleise; insg. 100 Mio. CHF) und in den Bereichen Klimaschutz und Fotovoltaik (50 Mio. CHF).

Die SBB ist in der Lage, die im Rahmen unserer Offerte geplanten Arbeiten umzusetzen, ohne damit die Fahrbarkeit der geplanten Angebote infrage zu stellen. Die SBB hat in den vergangenen Jahren den Nachweis erbracht, dass sie die verfügbaren Abgeltungsmittel gemäss LV-Planung verwenden kann; seit 2018 waren trotz hoher Investitionsvolumen keine wesentlichen Kreditreste zu verzeichnen.

Die SBB ist der überdies Ansicht, dass die von ihr ausgewiesenen Bedürfnisse in hohem Masse aus den im Bahninfrastrukturfonds (BIF) verfügbaren Mittel finanziert werden können. Namentlich die in der Vernehmlassungsvorlage ausgewiesene Reserve von 1.3 – 1.5 Mrd. CHF ist in dieser Höhe nicht nachvollziehbar und im Rahmen der FABI-Finanzierungslogik so auch nicht vorgesehen.

¹ Vorbehalten bleiben allfällige Änderungen aus dem laufenden MUP-Prozess (bspw. Effekte aus veränderten Trassenerträgen), die in der nächsten Offerteingabe abgebildet werden.

Für den Fall, dass die im BIF verfügbaren Mittel nicht ausreichen sollten, um die Substanzerhaltungsbedarfe der Infrastrukturbetreiberinnen ausreichend zu finanzieren, erwartet die SBB mit Blick auf die gesetzlich geforderte Priorisierung von Betrieb und Substanzerhalt ggü. dem Ausbau (Art. 4 Abs. 2 BIFG) die Prüfung von Massnahmen zur zeitlichen Erstreckung der geplanten Ausbauschritte.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für einen weiterführenden Austausch stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Vincent Ducrot
CEO

Monika Ribar
Präsidentin des Verwaltungsrates

Kopie an:
Yves Bichsel, Generalsekretär UVEK
Sabine D'Amelio Favez, Direktorin EFV