

Bern, April 2016

## Positionspapier SBB zum Zahlungsrahmen Eisenbahninfrastruktur 2017–2020

# «Die Leistungsvereinbarung ist das Fundament der Schweizer Bahnqualität»

Bis Ende 2016 verabschiedet das Eidgenössische Parlament den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur in den Jahren 2017–2020. Der Bund sieht für die gesamte Bahninfrastruktur in der Schweiz einen Betrag von 13,2 Milliarden Franken vor. Auf der Basis des Parlamentsbeschlusses erfolgt der Abschluss der Leistungsvereinbarung direkt zwischen der SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV).

### Das Wichtigste in Kürze

- **Einigkeit.** Die SBB und das BAV sind sich über die Höhe des Beitrags in der Leistungsvereinbarung 2017-2020 (LV) einig. Demnach bekommt die SBB vom oben genannten Gesamtbetrag 7,6 Milliarden Franken (oder 1,9 Milliarden pro Jahr).
- **Enger Finanzrahmen.** Der vereinbarte Finanzrahmen ist eng, da die Netzauslastung zunimmt, mehr Anlagen in Betrieb genommen werden (u.a. Durchmesserlinie, Gotthardbasistunnel) und die gesetzlichen Anforderungen steigen. Der Zahlungsrahmen ist tiefer, als die SBB bedarfsorientiert berechnet hat. Die Anforderungen an Sicherheit, Qualität und Verfügbarkeit des Bahnnetzes sind sichergestellt.
- **Effizienz & Produktivität.** Die SBB steigert Produktivität und Effizienz weiter und setzt die Mittel dort ein, wo sie am meisten Wirkung für die Kunden erzeugen. Sie stärkt den vorbeugenden Unterhalt, was die Lebensdauer der Anlagen verlängern wird. Unternehmensweit werden mit dem Programm Rail-Fit20/30 sämtliche Kosten in allen Bereichen gesenkt.

### Der Hintergrund

Seit 2016 erfolgt die Finanzierung der nationalen Bahninfrastruktur (Substanzerhalt, Betrieb, Ausbau) über den mit FABI neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds. Betrieb und Substanzerhalt werden dabei mittels Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Bahnen geregelt. Ausbauten des Bahnnetzes sind nicht Bestandteil der Leistungsvereinbarung, sondern erfolgen über separate Umsetzungsvereinbarungen. Im Gesetz ist festgehalten, dass der Substanzerhalt Priorität vor dem Ausbau hat.

### Die Infrastruktur

Zur Bahninfrastruktur der SBB zählen unter anderem ein Streckennetz von 3172 Kilometern, 8057 Kilometer Fahrleitungen, 6103 Brücken und 284 Tunnel. Der Bilanzwert der Anlagen von SBB Infrastruktur beträgt aktuell 28,4 Milliarden Franken. Dieses Netz zu unterhalten, das täglich von 1,21 Millionen Reisenden genutzt wird, ist mit hohen Kosten verbunden. Es kommt deshalb regelmässig zu Diskussionen über die Höhe des finanziellen

Bedarfs für die Infrastruktur und deren Unterhalt. Die Kosten für den Unterhalt der Bahninfrastruktur steigen aus verschiedenen Gründen:

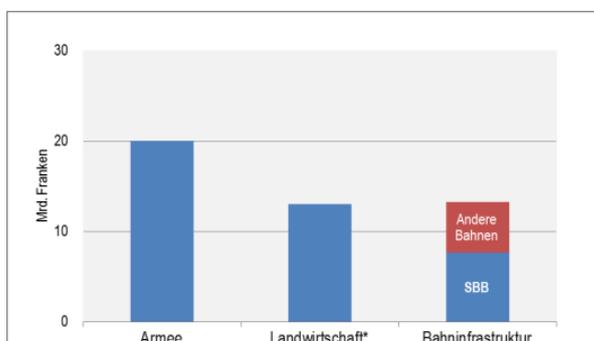
- Das Bahnnetz ist seit den 1990er Jahren einer erhöhten Belastung ausgesetzt, vor allem wegen des ausgebauten Angebots für die Kunden, dem Mehrverkehr sowie schwereren und leistungsfähigeren Zügen.
- Im Verhältnis zur wachsenden Belastung wurde die Fahrbahn in der Vergangenheit zu wenig erneuert und unterhalten. Dies führte zu einem Nachholbedarf und zu steigenden Kosten, weil sich die Lebensdauer der Anlagen verkürzte. Es wird mehrere Jahre dauern, um den Nachholbedarf abzubauen. Mit dem vereinbarten Zahlungsrahmen von durchschnittlich 1,9 Milliarden Franken pro Jahr kann der Anstieg des Nachholbedarfs bis 2020 jedoch gedämpft werden.

### Die SBB Position

Für die SBB ist klar: Die hohe Qualität der Eisenbahninfrastruktur ist zwingend für die Schweizer Bahnqualität. Sie zeichnet sich durch eine hohe Sicherheit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit aus. Die SBB ist nach wie vor die pünktlichste Bahn Europas.

- Die Leistungsvereinbarung 2017-2020 bildet die Basis, damit die SBB ihren Kunden auch in Zukunft eine **zuverlässige Bahninfrastruktur** bieten kann.
- Die SBB wird in der LV-Periode 2017-2020 den **präventiven Unterhalt** im Vergleich zum kurativen Unterhalt weiter stärken. Präventiver Unterhalt heisst, dass Anlagen nach Ablauf einer bestimmten Frist unterhalten werden und nicht erst, wenn sie defekt sind. Dadurch müssen die Schienen und Weichen in Zukunft weniger häufig ausgewechselt werden, was mittelfristig Kosten spart.
- Die SBB erhöht in der LV-Periode 2017-2020 **Produktivität und Effizienz**, indem sie Abläufe vereinfacht, Bauarbeiten bündelt, längere Streckensperrungen einplant und auf Tätigkeiten verzichtet, die keinen Kundennutzen stiften.
- Die SBB verstärkt bestehende Effizienzprogramme. Konzernweit werden mit dem Programm Rail-Fit20/30 sämtliche Kosten in allen Bereichen gesenkt. 2015 hat die SBB die Effizienz bei der Infrastruktur gegenüber dem Vorjahr um 126 Mio. Franken gesteigert. Die **Kostensenkungen** kommen den Kunden und der öffentlichen Hand zugute. Davon profitieren auch die Steuerzahler.

### Zahlungsrahmen im Vergleich



Alle Zahlen in Mrd. Franken, Stand April 2016.  
\* Zahlungsrahmen Landwirtschaft: 2018-2021.

Quellen: Bund/ SBB

- Eine qualitativ hochstehende Infrastruktur ist für die Schweiz von zentraler wirtschaftlicher Bedeutung.
- Der Zahlungsrahmen für die Bahninfrastruktur von 13,2 Mrd. Franken ist angemessen.
- Zum Vergleich: Für den Zahlungsrahmen der Armee sieht der Bund 20 Mrd. Franken vor.
- Der Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der SBB beträgt 7,6 Mrd. Franken für vier Jahre, 1,9 Mrd. Franken jährlich – das macht pro Kopf in der Schweiz 63 Rappen pro Tag.