



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Herrn Pierre-André Meyrat
Abteilung Finanzierung
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 14. Januar 2016

Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2017-2020: Vernehmlassungsantwort SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Füglistaler, sehr geehrter Herr Meyrat

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

- Die SP steht für einen starken öffentlichen Verkehr und für eine sichere und leistungsfähige Bahninfrastruktur sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr in allen Regionen des Landes. Sie sieht darin eine zentrale Aufgabe des Service public. Ein starker öffentlicher Verkehr gerade auch in den peripheren Regionen ist für den Zusammenhalt des Landes eine zentrale Voraussetzung und ein wesentlicher Standortvorteil und auch für die Erschliessung der kleineren Regionen müssen deshalb ausreichend Mittel und Massnahmen vorgesehen werden.
- Die SP hat sich mit Überzeugung für die Vorlage zur Finanzierung der Bahninfrastruktur (FABI) stark gemacht, die von der Stimmbevölkerung mit 62 Prozent deutlich angenommen wurde. Die SP unterstützt auch alle Massnahmen, die zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene beitragen, sowohl im Binnen- als auch im Transitverkehr.
- **Damit wir auch künftig über ein starkes öV-System verfügen, braucht es eine ausreichende und an den Bedürfnissen ausgerichtete Finanzierung. Wir unterstützen daher den mit dieser Botschaft zuhanden des Parlaments vorgelegten Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur 2017–2020.**

- Mit einem Wiederbeschaffungswert von 124 Milliarden Franken (2014) ist das Eisenbahnnetz eine der zentralen Infrastrukturen unseres Landes, die es langfristig zu erhalten gilt. Das setzt eine ausreichende Finanzierung voraus. Für den Ausgleich der Kosten aus Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur und zur Finanzierung der Erneuerungen stellt der Bund den Infrastrukturbetreibern (ISB) für 2017–2020 13'232 Millionen Franken zur Verfügung, davon 12'532 Millionen als Mittel der Leistungsvereinbarung (LV). Rund 9'720 Millionen Franken sind für die Investitionsbeiträge vorgesehen. Gegenüber der laufenden LV-Periode 2013-2016 werden 1'678 Millionen Franken zusätzlich benötigt. Zusammen mit den für LV-Optionen und -Reserven vorgesehenen Mitteln beträgt der Mehrbedarf 2'378 Millionen Franken als Folge der steigenden Aufwendungen für den Substanzerhalt.
- Gemäss Vernehmlassungsbericht können mit den für die SBB für 2017–2020 beantragten Mitteln von 7'632 Millionen Franken alle bestehenden sowie neu in Betrieb gehenden Anlagen der Infrastruktur sicher betrieben und erhalten werden.
- **Wir erachten den Finanzierungsbedarf als ausgewiesen und lehnen eine Reduktion des Zahlungsrahmens ab.** Damit verbunden wäre die Gefahr, dass insbesondere der Substanzerhalt der Bahninfrastruktur nicht mehr im nötigen Ausmass und in der nötigen Qualität gewährleistet werden könnte oder dass auf einzelne Strecken verzichtet werden müsste. Beide Massnahmen hätten negative regionalpolitische sowie volkswirtschaftliche Konsequenzen zur Folge. Fehlt es an den notwendigen Investitionen, hätte das einen negativen Einfluss auf das ganze Netz. Die am meisten ausgelasteten Strecken sind im Mittelland in oder zwischen den Agglomerationen mit dichtem S-Bahn-Netz zu finden, namentlich Lausanne, Bern, Zürich und Basel.
- Die bedarfsgerechte Finanzierung der Bahninfrastruktur ist auch die Voraussetzung für die Erfüllung des **Verlagerungsauftrags im Güterverkehr**.

Bemerkung zu den Trassenpreisen

- Mit FABI wurde festgelegt, dass die Trassenpreise nach der Erhöhung 2013 (200 Millionen Franken) per Anfang 2017 um weitere 100 Millionen Franken pro Jahr angehoben werden. Mit der Zustimmung zu FABI haben wir auch dieser Trassenpreiserhöhung zugestimmt. **Wir halten an dieser Stelle aber in aller Deutlichkeit fest, dass eine darüber hinausgehende Erhöhung von uns dezidiert abgelehnt wird. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass die Strassenbenützerinnen und -benützer nicht in vergleichbarem Ausmass an der Finanzierung beteiligt werden.**

2. Weitere Bemerkungen zu dieser Vorlage

Bemerkungen zu den Zielen, die die Unternehmen gemäss Bund erreichen sollen

Der Bund erwartet gemäss Vernehmlassungsbericht, dass die Unternehmen in den Jahren 2017–2020 folgende Ziele erreichen: Gewährleistung der Sicherheit; Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes; optimale Nutzung der Kapazitäten; Verbesserung der Interoperabilität; effizienter Umgang mit den Ressourcen.

- **Bezüglich der Zielsetzung der Gewährleistung der Sicherheit haben wir folgende Bemerkungen:** Bei der Sicherheit der Fahrgäste und des Personals darf es aufgrund des wirtschaftlichen Drucks keinerlei Abstriche geben. Safety first muss bei der Prioritätensetzung stets oberster Grundsatz sein.
- Weiter betonen wir, dass ein möglichst hohes Sicherheitsniveau der Anlagen und auch beim Zugang zu Perrons und beim Aufenthalt auf diesen angestrebt werden muss. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf eine Empfehlung, die die Neat-Aufsichtsdelegation im Tätigkeitsbericht 2013 zuhanden der beiden KVF formuliert hat. Sie empfahl, zu prüfen, mit welchen Massnahmen die Sicherheit von Passagieren auf Bahnhofperrons im gesamten Schienennetz und vor allem bei stark frequentierten Bahnhöfen im Mittelland noch vor dem nächsten Ausbauschritt

von STEP effektiv verbessert werden kann. Heute werden die Passagiere durch keine besonderen Sicherheitsmassnahmen wie Abschränkungen oder Warnsignale geschützt.

- Wir betonen insbesondere auch die Notwendigkeit der möglichst raschen Aufrüstung der kritischen Bahnhöfe aufgrund von Unfällen (Granges-Marnand und Neuhausen).
- **Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes:** Bei der Zielsetzung der Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes halten wir fest, dass die Ergebnisse der Bedarfsprüfung für den Güterverkehr im Planungsprozess bei der Planung des Substanzerhalts sorgfältig und konsequent berücksichtigt werden müssen.
- **Effizienter Umgang mit Ressourcen:** Das Ziel, dass mit den Ressourcen effizient umgegangen werden soll, ist natürlich richtig. Die Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen bei Materialbeschaffungen, Unterhaltsverträgen und Energiekäufen kann Kosten senken. **Wir halten aber an dieser Stelle fest, dass die als Ziel genannte Erhöhung der Effizienz der Subventionen nicht dazu führen darf, den Druck auf das Personal weiter zu erhöhen. Effizienzsteigerungen, indem Leistungen outgesourct werden (z.B. im Gleisbau), stehen wir äusserst kritisch bzw. ablehnend gegenüber.**
- **Energieeffizienter Betrieb:** Dem Ziel, dass die ISB gemäss Eisenbahnverordnung für einen energieeffizienten Betrieb sorgen müssen, messen wir hohe Bedeutung bei. Eine Verminderung der Energieverluste der Infrastruktur, die Steigerung der Energieeffizienz der Gebäude und die Nutzung energieeffizienterer Fahrzeuge kommen der Umwelt und dem Klima zu Gute und senken erst noch Kosten.
- **Antrag für ein weiteres Ziel: Aus unserer Sicht muss zwingend als weiteres Ziel genannt werden, dass die Bahnunternehmen gute Arbeitsbedingungen vorsehen.** Die personalpolitischen Aspekte fehlen in den Zielsetzungen gänzlich. **Ohne motiviertes, fair entlohntes und gut ausgebildetes Personal ist kein zuverlässiger und sicherer Bahnbetrieb möglich.** Das Personal ist bereits heute unter starkem Druck. In den kommenden Jahren dürfte dieser aufgrund der Zunahme des Verkehrs weiter steigen. Auf der anderen Seite soll namentlich die SBB „fit gemacht“ werden. Das Programm „Railfit“ soll zu Einsparungen von 550 Millionen Franken jährlich ab 2020 und zu noch höheren Einsparungen jährlich ab 2030 führen. Damit verbunden ist bis 2020 ein Stellenabbau in unbekannter Höhe, der zu einem wesentlichen Teil von SBB Infrastruktur getragen werden dürfte. Das heisst, weniger Personal wird mehr Leistung erbringen müssen, was wir als äusserst problematisch erachten. Das neue personalpolitische Ziel sollte u.E. insbesondere folgendes enthalten: Die Unternehmen sollen die Arbeitsbedingungen in einem Gesamtarbeitsvertrag festlegen und eine systematische Personalentwicklung betreiben. Dazu gehört die Aus-, Um- und Weiterbildung. Junge Mitarbeitende sollen gefördert und die Potenziale der älteren Beschäftigten gezielt genutzt werden. Die Unternehmen sollen zudem die notwendigen Massnahmen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz ergreifen und einen modernen Vorsorgeplan unter Wahrung der erworbenen Leistungen anbieten.

Zustand und Auslastung der Eisenbahninfrastruktur gemäss RTE 29900

- **Vorbemerkung:** Mit Hilfe eines Branchenstandards werden ab 2015 die Bedeutung und Qualität der Netzzustandsberichte und der Erfahrungsaustausch zwischen den ISB gefördert, was wir als sinnvoll erachten. Wir sehen die Notwendigkeit, die Anlagen systematisch gemäss RTE 29900 zu erfassen. Ein Bericht über den Zustand des Netzes soll für jede Legislatur vorgelegt werden, was wir ebenfalls begrüssen. Die Politik muss in der Lage sein, den Bedarf aufgrund von Fakten beurteilen zu können.
- **Bemerkungen zur aktuellen Zustandsbewertung:** Der durchschnittliche Zustand sämtlicher Infrastrukturanlagen sollte gemäss RTE 29900 bei ca. 2.5 liegen, um langfristig einen guten Anlagezustand gewährleisten zu können. **Die aktuell vorgenommene Zustandsbewertung von durchschnittlich 2.8 zeigt nun aber, dass langfristig mehr investiert werden muss, um den anzustre-**

benden Zustand von 2.5 zu erreichen bzw. zu halten. Auf Bereiche, wo die Werte tiefer sind als der Durchschnitt, ist deshalb besonderes Augenmerk zu richten. So wird beispielsweise der durchschnittliche Zustand aller SBB-Anlagen als ausreichend bis gut (2,7) beurteilt, der Zustand der Fahrbahn bei einer durchschnittlichen Note von 3.5 hingegen nur als ausreichend. Insbesondere Gleise und Weichen kommen mit dem steigenden Verkehr stark unter Druck, was die Sicherheit und die Funktionalität beeinflussen kann. **Ein mindestens ausreichender Zustand der Fahrbahn für die Sicherheit und Verfügbarkeit ist das absolute Minimum, das zwingend gewährleistet werden muss. Eine Verschlechterung des Zustands ist in jedem Fall zu vermeiden, eine Verbesserung anzustreben.**

- Auch bei den **Kunstabauten** (Brücken, Tunnels) besteht teilweise **grosser Sanierungsbedarf**, speziell zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang die RhB. Wird nicht rechtzeitig und ausreichend investiert, sind Sicherheit und Netzfunktionalität gefährdet und die Kosten für die Behebung von Schäden dürften um einiges höher ausfallen als die Kosten für einen ausreichenden Unterhalt. **Das Risiko einer Zustandsverschlechterung steigt mit erhöhter Nutzungsdauer der Anlagen einhergehend mit unzureichendem Unterhalt.**
- **Frage zu den Betriebsabgeltungen:** Wir stellen nicht in Abrede, dass der Qualität der Mittelfristplanungen und dem Investitionsplan grosse Bedeutung zukommt. Wir stellen aber die Frage, wie sinnvoll es ist, dass Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge während der Laufzeit einer Leistungsvereinbarung nicht geändert werden können. Aufgrund ungeplanter bzw. nicht planbarer Entwicklungen könnte es zu Veränderungen kommen, die allenfalls auch nachträgliche Anpassungen rechtfertigen. Ist das grundsätzlich nicht möglich, könnte es als Folge davon zu Druck auf das Personal und die Arbeitsbedingungen kommen, um die Produktivität des Unternehmens zu steigern. Oder allenfalls könnten auch notwendige Investitionen verschoben werden, was sich im schlimmsten Fall negativ auf die Sicherheit auswirken würde. In diesem Sinne stellen wir die Frage, ob die abschliessende Festlegung der Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge für einen mehrjährigen Zeitraum wirklich ohne Wenn und Aber gelten soll.

Mehr Informationen bezüglich Investitionsbeiträge erwünscht

- **Aus unserer Sicht fehlen in der Vorlage weiterführende Informationen, wofür gewisse (grosse) Summen aufgewendet werden sollen und wir wünschen uns weiterführende Informationen.** Auf Seite 31 der Botschaft findet sich zwar eine Übersicht (Mittelzuteilung LV 17-20), welche Unternehmung wie viele Mittel erhalten soll. Es wird aber nicht ersichtlich, wofür die Mittel genau eingesetzt werden sollen und wie hoch der Gesamtbetrag jeweils ist. Zumindest bei den grossen Investitionsbeiträgen (z.B. für RhB, MGI, SOB) sollte das u.E. transparent gemacht werden. Bezüglich der Tabelle mit Projekten auf Seite 32 (LV-Projekte, die nach altem Recht in der LV finanziert werden) stellt sich aus unserer Sicht ebenfalls die Frage, wie hoch jeweils der Gesamtbetrag ausfällt.

Konsequente und fristgerechte Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes

- Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz muss der öffentliche Verkehr bis spätestens Ende 2023 an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen angepasst sein. **Wir betonen mit Nachdruck, dass die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bis 2023 ohne Abstriche erfolgen muss, sei es bei den knapp 747 Bahnhöfen oder Haltestellen der SBB, bei den 119 Bahnhöfen oder Haltepunkten der BLSN, den 103 Haltepunkten der RhB und bei allen anderen Bahnhöfen, Haltepunkten und Anlagen im gesamten ÖV-Netz der Schweiz.**
- Die Umsetzung muss auch dort erfolgen, wo die Umsetzung als „kritisch“ bezeichnet wird. Die Arbeiten bei den Infrastrukturanlagen aller ISB müssen deshalb konsequent beschleunigt werden. Das BAV muss die Umsetzung bei allen ISB verstärkt steuern. Eine Verzögerung wäre gegenüber den Betroffenen nicht zu rechtfertigen.

Schlussbemerkung: Ablösung des Zugbeeinflussungssystems

- Der Ablösung des Zugbeeinflussungssystems - Migration auf das ETCS-System für das Normal-spurnetz bzw. ZBMS für die Schmalspurstrecken – kommt grosse Bedeutung bei. **Für die Umstellung sind ausreichend Ressourcen vorzusehen. Dazu gehört explizit auch die Aus- und Weiterbildung des Personals.**

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz