

Über 13 Milliarden Franken für Bahninfrastruktur bewilligt

Gut 13,2 Milliarden Franken sollen von 2017 bis 2020 in die Bahninfrastruktur fliessen ☞ fast 2,4 Milliarden Franken mehr als in der laufenden Periode. Das hat das Parlament beschlossen.



Nach dem Ständerat hiess am Dienstag auch der Nationalrat den Milliardenkredit gut. Er folgte mit 138 zu 11 Stimmen bei 30 Enthaltungen dem Antrag seiner Verkehrskommission. Damit ist das Geschäft bereit für die Schlussabstimmung.

Mit dem Geld aus dem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) werden die Kosten von Betrieb und Substanzerhalt gedeckt. Hinzu kommen Einnahmen aus den Trassenpreisen, die ebenfalls erhöht werden. Die Bahnunternehmen benötigen das zusätzliche Geld, um die immer stärker belastete Infrastruktur erhalten zu können.

Immer mehr und immer schwerere Züge verkehrten auf den Bahnstrecken, entsprechend verkürzte sich die Lebensdauer der Anlagen, sagte Kommissionssprecher Kurt Fluri (FDP/SO), Verwaltungsratspräsident des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) sowie Verwaltungsrat der Aare Seeland mobil (ASM). «Viele Anlagen weisen mittlere Schäden auf, die in absehbarer Zukunft zu Sicherheitsproblemen führen könnten.»

Auch das Netz werde immer länger, sagte Verkehrsministerin Doris Leuthard. Zudem seien einige Anlagen nicht mehr tauglich, etwa weil sie nicht mehr behindertengerecht seien. «Das schlägt sich bei den Kosten nieder.»

Keine Freudensprünge

Trotz der deutlichen Zustimmung zum Milliardenkredit gab es auch kritische Voten im Rat. Zwar anerkenne ihre Partei den notwendigen Unterhalt der Schiene und akzeptiere den Volkswillen nach dem Ja zur FABI-Vorlage, sagte Nadja Pieren (SVP/BE). Es dürfe aber nicht sein, dass die Kosten für den Ausbau des Bahnnetzes kontinuierlich steigen. Ein grosser Teil der SVP enthielt sich deshalb der Stimme, einige lehnten die Vorlage ab.

Jürg Grossen (GLP/BE) gab zu bedenken, dass die Methoden aus dem BIFmittel- und langfristig ausreichen müssten, um die Kosten bei der SBB zu decken. Die Preise für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs dürften nicht aus dem Ruder geraten, sonst finde eine Umlagerung auf die Strasse statt. «Das wäre nicht in unserem Sinn.»

Laut Edith Graf-Litscher (SP/TG) werden mit den neuen Mitteln keine Luxusobjekte erstellt, sondern der Mehrbedarf für die stark genutzte Infrastruktur gedeckt. Die Sekretärin der Eisenbahngewerkschaft SEV kritisierte aber das Sparprogramm der SBB. «Wenn wir nur in Beton und Schiene investieren, gleichzeitig gut qualifiziertes Personal einsparen, geht die Rechnung nicht auf.»

Löwenanteil für die SBB

Den grössten Teil vom Kuchen erhält die SBB: 7,6 Milliarden Franken sind für die Leistungsvereinbarung mit den Bundesbahnen eingeplant. Weitere 4,9 Milliarden Franken sind für die Privatbahnen bestimmt. Davon soll die BLS 1,15 Milliarden Franken erhalten und die Rhätische Bahn 860 Millionen Franken.

Zusätzliche 200 Millionen Franken sollen in einzelne Projekte kleiner und mittlerer Bahnen fliessen, deren Umsetzung derzeit noch nicht gesichert ist. Weitere 500 Millionen Franken sind als Reserve für unvorhersehbare Ausgaben eingestellt, wie zum Beispiel grössere Schäden durch Naturereignisse oder allfällige Mehraufwendungen für die Fahrbahn.

Neue Finanzierung

Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur sowie die Finanzierung der nötigen Erneuerungen haben seit Anfang Jahr mit dem BIF eine neue Basis. Bisher war der Bund für die Finanzierung der SBB-Infrastruktur zuständig, die Kantone beteiligten sich bei den Privatbahnen. Neu übernimmt der Bund die ganze Finanzierung.

Der BIF wurde mit der FABI-Vorlage geschaffen, die im Februar 2014 an der Urne angenommen worden ist. In den Fonds fliessen Mittel aus der Bundeskasse sowie Einnahmen aus ein Mehrwertsteuer, der Mineralölsteuer, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der direkten Bundessteuer und ein Beitrag der Kantone in Höhe von 500 Millionen Franken pro Jahr. Durch die Erhöhung der Trassenpreise tragen die Benutzer der Bahninfrastrukturen 300 Millionen Franken bei.

Die Ziele für den Betrieb, die Erhaltung und die technische Entwicklung der gesamten Bahninfrastruktur legt der Bundesrat fest. In der Botschaft zum Zahlungsrahmen hat die Regierung zudem detailliert den Zustand der verschiedenen Anlagen ausgewiesen. Nachholbedarf gibt es demnach vor allem bei Gleisen und Weichen. Diese werden durch immer mehr und schnellere Züge belastet. (sda/mma)

Publiziert am Dienstag, 06. Dezember 2016