



Zum Thema

Kurt Metz zu den Grenzen von Infrastrukturfinanzierung

Gefährliche Begehrlichkeiten

Der Geldtopf für den Erhalt und Ausbau der Schweizer Bahninfrastruktur ist noch gut gefüllt. Das verleitet das Parlament dazu, die bundesrätlichen Projekte zu ergänzen. Dabei werden vier Aspekte ausser Acht gelassen. Erstens hat FABI dazu geführt, die gute schweizerische Tugend, vom Angebot her zu planen und anschliessend die notwendigen Ausbauten zu definieren, ins Gegenteil zu verkehren. Zweitens: Lässt sich aus dem bestehenden System nicht rasch mehr Kapazität herauszuholen durch effizienteres Ressourcenmanagement für Personal und Rollmaterial, verbesserte Kundeninformation und die Flexibilisierung des starren Taktfahrplans? Drittens mangelt es den parlamentarischen Begehrlichkeiten oft an nationaler Notwendigkeit. Schliesslich wird der Fachkräftemangel vergessen. Er betrifft sowohl Lokomotivführer und Zugbegleiterinnen wie Bahnbauteams. „Graue Masse statt Beton“ müsste in Debatten und Entscheide Eingang finden. Sonst ist der BIF-Topf bald leer.

RB 18.3.24

Verhandlungsmandat EU-Beziehungen steht

Marktöffnung Der Bundesrat hat am 08.03.2024 das endgültige Mandat für die Verhandlung über die Beziehungen der Schweiz mit der Europäischen Union (EU) verabschiedet. Dabei hat der Bundesrat als Empfehlung für den Landverkehr angenommen, dass parallel zur kontrollierten Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs angestrebt wird, das Kooperationsmodell sowie die Zuständigkeit der Schweiz für die Zuweisung von Zugtrassen auf ihrem eigenen Territorium beizubehalten. Die Verhandlungen starten voraussichtlich Ende März.

RB 18.3.24 (dr)

Seit zehn Jahren sichert FABI die Finanzierung für Erhalt und Ausbau



Foto: SBB

Im Februar abgeschlossen: Die Abstellanlagen Süd in Basel

Infrastruktur Am 08.02.2014 nahm das Schweizer Stimmvolk die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) an. Damit legte es den Grundstein zum Bahninfrastrukturfonds (BFI), eine sichere, unbefristete Finanzierungsquelle für Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes.

In den BIF fliessen jährlich 6 Mrd. CHF, also in ein einziges Gefäss. Dieses wird von Eidgenossenschaft, Kantonen, Unternehmenden, Reisenden, Steuerzahlenden und Konsumenten alimentiert. Durch die unbefristete Fondslösung ausserhalb des allgemeinen Bundeshaushaltes mit garantierten und zweckgebundenen Einnahmen wird die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur einfacher, transparenter und stetiger.

20 Prozent der Mittel im BIF für Neubauten

Mit dem BIF wird das bestehende Netz der SBB und der Privatbahnen unterhalten und modernisiert. Dabei geniessen Investitionen in den Substanzerhalt und den Betrieb des Bestehenden Vorrang. Die verbleibenden Mittel von rund einem Fünftel der Einnahmen dienen dem bedarfsgerechten Ausbau.

Im Rahmen der Abstimmung von 2014 wurde der Ausbauschritt 2025 be-

schlossen. In Umsetzung befinden sich seither beispielsweise der Ausbau des Bahnhofs Basel SBB und eines neuen Doppelspurtunnels auf der Ost-West-Achse entlang dem Bielersee. Bereits in Betrieb sind die Einfahrts-Doppelspur der Zentralbahn zum Bahnhof Luzern und neue Überholgleise für den Güterverkehr zwischen Genf und Nyon sowie bei Romont zwischen Lausanne und Bern.

Im Jahr 2019 hat das Parlament den Ausbauschritt 2035 gutgeheissen und die Botschaft für den nächsten Ausbauschritt für das Jahr 2026 angefordert. Dabei haben die beiden Räte die Anträge der Regierung deutlich aufgestockt. Das finanzielle Volumen beider Pakete liegt weit über 20 Milliarden CHF. Die politischen Erwartungen für weitere, darüber hinausgehende Ausbauten sind gross, so dass die Mittel des BIF bis ins Jahr 2035 bereits verplant sind.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) warnt vor der hohen Menge absehbarer Baustellen, die zu massiven Betriebseinschränkungen führen könnten, die von den Fahrgästen kaum mehr akzeptiert würden. Gleichzeitig lasse der Fachkräftemangel bei den Bahnen noch grössere Ausbauten als unrealistisch erscheinen.

RB 18.3.24 (km)