

# Alarmruf aus den SBB: Wichtigster Geldtopf für Bau und Unterhalt ist «in Schieflage»

- 25.08.2024
- SonntagsZeitung
- Peter Burkhardt

Brisantes internes Dokument Der Bahninfrastrukturfonds kippt wegen Milliardenausbauten, die das Parlament beschlossen hat, ab 2028 in ein Defizit. Dies gefährdet die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt. Peter Burkhardt Die Schweiz baut für Milliarden neue Tunnel, Bahnhöfe und Linien, obwohl es für viele keinen nachgewiesenen Bedarf gibt. Nun warnt ein hochrangiger Mitarbeiter, der für den Substanzerhalt zuständig ist, in so deutlichen Worten wie nie vor den finanziellen Folgen - nicht nur für das eigene Unternehmen, sondern für das gesamte Bahnsystem. In einem neuen Dokument, das dieser Redaktion vorliegt, schreibt der Kadermann, dass der Bahninfrastrukturfonds, kurz BIF, bedrohlich aus dem Lot geraten ist.

Mit diesem aus Bundesmitteln, Kantonsbeiträgen, Steuern und Abgaben gespeisten milliardenschweren Geldtopf finanziert die Schweiz Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Wörtlich heisst es in dem Papier: «Der BIF befindet sich in einer strukturellen Schieflage.» Unter dem Titel «Der sichtbare Teil der Systemkrise» heisst es sodann: «Ab 2025 steigen die Ausgaben für die Ausbauprogramme deutlich an. Der Gesamtaufwand des BIF wächst schneller als dessen Erträge, der Fonds kippt ab 2028 in ein strukturelles Defizit.» Der Kadermann verdeutlicht das mit zwei Zahlen: Seit der Bund 2016 den Bahninfrastrukturfonds einführt, steigen dessen Ausgaben um durchschnittlich 3,1 Prozent pro Jahr - seine Einnahmen jedoch nur um 2,7 Prozent.

Irgendwann kann das nicht mehr aufgehen. Besonders besorgniserregend sind aus Sicht der Kundinnen und Kunden folgende zwei Sätze: «Die Ausgaben für den Betrieb und den Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur stagnieren ab 2024. Unter Berücksichtigung der Preisentwicklung ist von einem realen Rückgang der Abgeltungen für Betrieb und Substanzerhalt auszugehen.» Sprich: Die Bahnen erhalten aus dem Bahninfrastrukturfonds zu wenig Geld für den Unterhalt und den laufenden Betrieb. Damit sind sie absehbar nicht mehr in der Lage, das Schienennetz und die Bahnhöfe so zu unterhalten, wie es nötig wäre.

Bahnen leben von der Substanz Unter dem Titel «Das unsichtbare Grossrisiko Substanzerhalt» schreibt der SBB-Mann in seiner Präsentation, es gebe eine grosse Schere: Seit 2016 seien die Ausgaben für neue Bauten um durchschnittlich 4,1 Prozent pro Jahr gestiegen, jene für Betrieb und Substanzerhalt nur um 2,3 Prozent. Doch eigentlich müssten «bei einer realitätsnahen Abbildung der Bedarfe von Betrieb und Substanzerhalt» die Ausgaben deutlich steigen. «Die strukturelle Schieflage des BIF würde damit noch viel deutlicher.» Dass die Ausgaben für Betrieb und Unterhalt ab 2024 stagnierten, habe schwerwiegende Folgen und «entbehrt jeder Grundlage», heisst es im Dokument. «Das System lebt im Bereich Betrieb und Substanzerhalt von der Substanz.

» Anders gesagt: Falls dieser Zustand lange anhält, wird die Bahninfrastruktur marode. Was dies bedeutet, sieht man im Nachbarland Deutschland, wo Verspätungen und Zugsausfälle an der Tagesordnung sind. Ein SBB-Sprecher schreibt, bei dem internen Dokument handle es sich um eine persönliche Einschätzung, die der Mitarbeitende nach Mitte Mai gemacht habe. Die Analyse und die Schlussfolgerungen seien falsch; das Dokument sei intern zurückgewiesen worden, weil es weder die Realität zeige noch der Haltung der SBB entspreche. Gleichzeitig bestätigt der Sprecher, dass der Kadermann sein Dokument mit den öffentlichen Daten des Bundes gemacht hat.

Was an den Berechnungen falsch sein soll, will er nicht ausführen. Das Dokument entspricht in seinen Schlussfolgerungen ziemlich genau den Aussagen von SVP-Verkehrsminister Albert Rösti. Er hatte im Mai eingeräumt, dass es ab 2029 im Bahninfrastrukturfonds Löcher geben

kann. Die Mittel reichten wohl nicht für die Umsetzung aller für diese Jahre vorgesehenen Bauprojekte aus. Alarmiert ist auch die Eidgenössische Finanzkontrolle.

Sie warnte im April 2023 in einem Bericht, dass allein die SBB einen Substanzerhaltungsrückstand bei ihrer Infrastruktur von rund 6,5 Milliarden Franken ausweisen. Der Rückstand sei zwischen 2015 und 2021 um mehr als 2 Milliarden Franken angewachsen. «Der allfällige Rückstand beim Substanzerhalt ist im Bahninfrastrukturfonds noch nicht abgebildet.» Auch SBB-Präsidentin Monika Ribar und SBB-Chef Vincent Ducrot sind besorgt. «Substanzerhalt ist zwingend, wollen wir nicht Verhältnisse wie in anderen Ländern riskieren», schrieben sie schon im März im Bericht «Bahn ist Zukunft - eine Standortbestimmung».

Doch genau das sei gefährdet. Die Mittel aus der Leistungsvereinbarung mit dem Bund erlaubten den Bundesbahnen «nur noch knapp, den Substanzerhalt zu garantieren, und der Rückstand auf den notwendigen Substanzerhalt steigt, was für die Zukunft besorgniserregend ist». Diese Worte stehen im Widerspruch zu den Beschwichtigungen des Bundesamts für Verkehr, das bis Ende Juli von Peter Füglistaler geleitet wurde. «Die Aussage, wonach sich der Bahninfrastrukturfonds in einer Schieflage befindet, können wir nicht bestätigen», sagt ein Sprecher ohne dies mit Zahlen zu belegen. «Die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt sowie Ausbau der vom Parlament beschlossenen Massnahmen im schweizerischen Eisenbahnnetz ist grundsätzlich sichergestellt.

» Ob das die neue Direktorin Christa Hostettler auch so sieht und ob der Alarmruf aus den Tiefen der SBB bei der Aufsichtsbehörde ein Umdenken bewirkt, muss sich weisen. Die Eidgenössische Finanzkontrolle jedenfalls schreibt, obwohl das Bundesamt für Verkehr die Höhe des von den SBB ausgewiesenen Substanzerhaltungsrückstands infrage stelle, dürfe er bei der Planung des Bahninfrastrukturfonds «nicht ignoriert werden». Spitze fordert «Augenmass» bei teuren Grossprojekten Der Hauptgrund für dessen finanzielle Schieflage ist, dass ab 2029 mehrere vom Parlament beschlossene Ausbau-Grossprojekte umgesetzt werden. Das Bundesamt für Verkehr sei nun daran, in enger Zusammenarbeit mit den SBB die Lage «vertieft zu analysieren», sagt der Sprecher. «Bei Bedarf wird es den zuständigen politischen Behörden geeignete Massnahmen Vorschlägen.

» Wenn sich eine Unterdeckung des Bahninfrastrukturfonds abzeichnen sollte, seien Anpassungen auf der Einnahmen- und der Ausgabenseite denkbar. Welche, sagt der Sprecher nicht. Monika Ribar und Vincent Ducrot kritisieren, dass Bundesrat und Parlament immer neuen regionalen Sonderwünschen nachgeben und milliardenteure Neubauten genehmigen, ohne Bedarfsnachweis und Angebotskonzept. Und sie fürchten sich vor neuen milliardenteuren Begehrlichkeiten. Denn jeder Franken, der in den Ausbau fliesst, verursacht nach Angaben der SBB jährliche Unterhaltskosten von 3 Prozent.

Ein Bauprojekt von einer Milliarde Franken kostet also jährlich 30 Millionen Franken. In ihrer Standortbestimmung nennen die beiden SBB-Spitzenleute fünf noch nicht beschlossene, aber unter Druck von lokalen Politikern vorangetriebene Grossprojekte, denen sie offenbar kritisch gegenüberstehen: den Bau eines Tiefbahnhofs in Luzern, einer unterirdischen Verbindungslinie in der Stadt Basel zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof, einer Direktverbindung Aarau-Zürich sowie Ausbauten zwecks Beschleunigung auf den Linien Bern-Lausanne und Winterthur-St. Gallen. Die Entscheide für diese Grossprojekte gelte es, «mit Augenmass zu treffen», schreiben Ribar und Ducrot. «Wir rufen dazu auf, den Kundennutzen an erster Stelle zu bedenken - wo bringt der investierte Franken am meisten?» Gleichzeitig müssten die SBB den Substanzerhalt sicherstellen.

«Der Bedarf in diesem Bereich steigt und muss prioritär behandelt werden.» Diese Woche wurde bekannt, dass Monika Ribar aufgrund der Amtszeitbeschränkung von zwölf Jahren 2026 als Verwaltungsratspräsidentin zurücktritt. Als ihr Nachfolger wurde Andre Wyss bestimmt, der bisher den grössten Schweizer Baukonzern Implenia geleitet hat. Eine der grössten Baustellen, die Ribar ihrem Nachfolger Wyss hinterlässt, ist der gewaltige Schuldenberg, den die SBB vor sich herschieben. Als der Bund die Bahn am 1.

Januar 1999 von der Verwaltung ausgliederte und in eine Aktiengesellschaft umwandelte, war

das Unternehmen praktisch schuldenfrei. Doch danach stiegen die Schulden fast in jedem Jahr an. Ende vergangenen Jahres beliefen sie sich auf knapp 11,3 Milliarden Franken. Die Pandemie hat das Finanzloch nur vergrößert, aber die Ursachen liegen tiefer. Bereits zuvor hatte sich die Verschuldung verdreifacht.

Und dies, obwohl die SBB von 1999 bis 2019 mit Ausnahme von zwei Jahren immer einen Gewinn schrieben. Doch die Gewinne von durchschnittlich rund 300 Millionen Franken pro Jahr sind zu gering, um die laufenden Ausgaben zu decken. Das hat zur Folge, dass die SBB immer wieder Darlehen beim Bund aufnehmen müssen. Der Bund greift den SBB unter die Arme. Im März warnte darum SBB-Chef Ducrot in einem Interview mit dem «Sonntagsblick», 267 Millionen Franken Überschuss wie in diesem Jahr seien zu wenig, um die Schulden zu senken und Investitionen beispielsweise in neue Züge zu finanzieren. «Wenn wir so weitermachen wie in den vergangenen Jahren, kommt es nicht gut.

» Um wirtschaftlich nachhaltig zu sein, bräuchten die SBB einen jährlichen Gewinn von 500 Millionen Franken. Aus eigener Kraft könnten die SBB den Schuldenberg nicht im geforderten Mass verkleinern, sagte Ducrot. Und um das Angebot der kommenden Jahre fahren zu können, seien riesige Investitionen nötig. Es brauche deshalb weitere Kapitalzuschüsse durch den Bund. «Wir wollen um jeden Preis verhindern, dass den SBB irgendwann nur noch die Totalsanierung bleibt.

» Gleichzeitig versuchen die SBB, ihre Kosten in den Griff zu kriegen. Ihr erklärtes Ziel ist, bis 2030 rund sechs Milliarden Franken weniger auszugeben. Unter anderem soll der Fernverkehr nach den verlustreichen Pandemie Jahren wieder profitabel, das Defizit im Güterverkehr mit Unterstützung des Bundes beseitigt und die Abhängigkeit von den stark schwankenden Strompreisen durch den Ausbau der bestehenden Wasserkraftwerke und den Bau neuer Solaranlagen beseitigt werden. Ein erster Schritt ist gelungen. Im vergangenen Jahr haben die SBB erstmals seit 2019 wieder schwarze Zahlen geschrieben, ebenso der Fernverkehr.

Dies vor allem, weil die Nachfrage an den Wochenenden und bei internationalen Verbindungen zunahm. Das allein wird jedoch nicht reichen, um den Schuldenberg abzutragen. Im Mai hat das Parlament beschlossen, den SBB Schulden von 1,15 Milliarden Franken zu erlassen, um die Folgen der Ertragsausfälle in der Corona-Pandemie zu bewältigen. Zudem hat der Bundesrat vor zwei Jahren entschieden, dass die SBB dem Bund im Fernverkehr bis 2029 weniger für die Benutzung des Schienennetzes zahlen müssen als ursprünglich geplant. Das bewirkt eine Entlastung um 1,5 bis 1,7 Milliarden Franken.

Als Nächstes will der Bundesrat mehr Mittel für Betrieb und Erneuerung des bestehenden Schienennetzes, der Bahnanlagen und der Bahnhöfe bereitstellen. Von 2025 bis 2028 sollen 16,4 Milliarden Franken fließen. Das sind rund zwei Milliarden mehr als in der laufenden Periode. Zurzeit laufen dazu die Beratungen im Parlament. Für die Kundinnen und Kunden verheisse die finanzielle Schieflage der Bahnen nichts Gutes, befürchtet Preisüberwacher Stefan Meierhans.

In einem noch unveröffentlichten Blog-Beitrag schreibt er, der ständige Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr werde unweigerlich Preiserhöhungen für die Reisenden zur Folge haben. «Für die nächsten zehn Jahre steht ein massiver Angebotsausbau im Raum bei geplant unveränderten Bestellerbeiträgen und begrenzten Beiträgen der Kundschaft. Diese Gleichung geht nicht auf.» Es sei «zu befürchten, dass die geplanten Ausbauten schon beim jetzigen Preisniveau nicht allein über steigende Nutzerzahlen finanziert werden können», so Meierhans. Sowohl im Fern- wie im Regionalverkehr drohten deutliche Preiserhöhungen.

Dabei sei der Preis des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zu den Kosten eines Autos schon in vergangenen Jahren immer weiter gestiegen. Seit 1990 hätten sich die Preise für Bahn- und Busfahrten verdoppelt, die Kosten für ein Auto hätten aber im gleichen Zeitraum nur um den Faktor 1,24 zugelegt. In der Folge sei der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr seit zehn Jahren trotz Angebotsausbauten nicht gestiegen, sondern im besten Fall konstant geblieben. Branche: wohl 15 Prozent Preiserhöhung bis 2035. Das Bundesamt für Verkehr versucht auch hier zu beschwichtigen. Preiserhöhungen seien «nicht absehbar».

Die Bahnbranche selbst sieht das jedoch anders und stützt Meierhans' Befürchtung. Im im Juni veröffentlichten Positionspapier «Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personen- und Ortsverkehrs» hält der Verband öffentlicher Verkehr fest, dass die Branche «in einem mittleren Szenario mit einem (teuerungsbereinigten) Kostenanstieg von rund 30 Prozent im Zeitraum von rund zehn Jahren bis 2035» rechnet. «Wir rufen dazu auf, den Kundennutzen an erster Stelle zu bedenken wo bringt der investierte Franken am meisten?» Monika Ribar und Vincent Ducrot Die Verwaltungsratspräsidentin und der Chef der SBB Die Branche gehe davon aus, dass die steigenden Kosten weiterhin zur Hälfte von den Fahrgästen und zur Hälfte von der öffentlichen Hand getragen würden. Das heisst nichts anderes, als dass die Bahnbetriebe ihre Preise binnen der nächsten zehn Jahre um rund 15 Prozent erhöhen wollen. Fragt sich, wieso die SBB den Bundesrat und das Parlament nicht früher und deutlicher vor nutzlosen milliardenteuren Ausbauten gewarnt haben, die für das Finanzloch wesentlich verantwortlich sind.

Nach aussen erkennbar haben Monika Ribar und Vincent Ducrot erst diesen Frühling mit mehr oder weniger direkten Warnungen begonnen allerdings, ohne bestimmte Projekte zu nennen. Die Frage, ob die SBB hinter den Kulissen - also gegenüber dem Bundesrat, dem zuständigen Bundesamt für Verkehr und bei den mehrfachen Besuchen von Monika Ribar und Vincent Ducrot in den Parlamentskommissionen - konkrete Ausbauprojekte infrage stellten, will das Unternehmen auch auf mehrmalige Nachfrage nicht beantworten. Eine Antwort liefert der Schaffhauser SVP-Nationalrat Thomas Hurter, der das Parlament schon länger kritisiert, weil es immer neue regionale Sonderwünsche erfüllt. Er findet, die SBB-Spitze müsse mutiger werden: «Monika Ribar und Vincent Ducrot haben nie konkret vor einzelnen Bauten gewarnt, immer nur allgemein. Es braucht von den SBB eine deutliche Aussage, dass die Bahn marode wird, wenn es mit den Ausbauten so weitergeht.