KÖV CTP CTP

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

***Per E-Mail an:***
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 23. August 2023

**Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Sie haben die Konferenz der Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) mit Schreiben vom 28. Juni 2023 eingeladen, zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Der Vorstand der KöV bedankt sich für die Gelegenheit und kommt dieser gerne nach.

## 1. Generelle Bemerkungen

Nach der Durchsicht der Vernehmlassungsunterlagen müssen wir feststellen, dass wichtige Aspekte der Vorlage derzeit noch nicht abschliessend geklärt sind. Das gilt allen voran für den Zahlungsrahmen, der vom Bund vorläufig auf 15,1 Milliarden Franken festgelegt wurde, in den kommenden Monaten aber nochmals mit den Infrastrukturbetreibern (ISB) konsolidiert wird (vgl. Kapitel 2). Darüber hinaus steht aktuell noch nicht abschliessend fest, mit welchen Trassenpreiseinnahmen in der Periode 2025 – 2028 zu rechnen ist.

Diese offenen Punkte machen eine fundierte Einschätzung der Vorlage schwierig, was aus Sicht der Kantone unbefriedigend ist. Wir bitten den Bundesrat, künftig sicherzustellen, dass die zentralen Inhalte bereits beim Vernehmlassungsstart geklärt sind. Das ist nicht nur im Sinne der inhaltlichen Arbeit, sondern auch der Arbeitseffizienz.

**Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV**

Haus der Kantone
Speichergasse 6
Postfach, 3001 Bern

Tel 031 320 16 90
info@koev.ch
www.koev.ch

## 2. Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in den Jahren 2025 – 2028

Wir stellen fest, dass es zurzeit von Seiten Bundesrat, BAV und Infrastrukturbetreiberinnen unterschiedliche Haltungen zum Mittelbedarf für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der der Bahninfrastruktur gibt. Während der Bundesrat sich überzeugt zeigt, dass ein Zahlungsrahmen in Höhe von 15,1 Milliarden Franken ausreicht, um den Zustand der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025 – 2028 mindestens stabil zu halten, schätzen die ISB den Mittelbedarf mit 19,7 Milliarden Franken deutlich höher ein. Insbesondere die SBB vertritt die Haltung, dass mit dem vom Bundesrat vorgesehenen Zahlungsrahmen mit einem weiteren Anstieg des Rückstands und mittelfristig mit einer Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur gerechnet werden muss. Das BAV teilt diese Einschätzung nicht und wird die befürchteten Auswirkungen in den kommenden Wochen parallel zur Vernehmlassung mit der SBB vertiefen.

Angesichts der noch laufenden Abklärungen kann der Vorstand der KöV nicht abschliessend beurteilen, ob die vom Bundesrat vorgesehene Finanzierung im Umfang von 15.1 Milliarden Franken ausreichend ist, um den Betrieb und Substanzerhalt in den Jahren 2025 – 2028 ausreichend sicherzustellen. Unabhängig von der Höhe des definitiven Zahlungsrahmens erwarten die Kantone, dass folgende Punkte gewährleistet werden:

- Die für die Leistungsvereinbarungen (LV) 2025 – 2028 zur Verfügung gestellten Mittel gewährleisten, dass keine weitere Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur erfolgt und die finanzielle Stabilität das Bahninfrastrukturfonds gesichert bleibt. Der Bahnbetrieb und Substanzerhalt müssen auf dem gesamten Netz mindestens auf dem aktuellen (schweizweiten) Qualitätsniveau verbleiben. Dort wo dies nicht zutrifft, sind Massnahmen zu ergreifen, um den Rückstand möglichst rasch aufzuholen. Mittelfristig muss die Bahninfrastruktur schweizweit den Zielwert des Branchenstandards (RTE9900) erreichen.
- Die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte ist gewährleistet. Baustellenphasen sind so zu planen, dass Einbussen bei der Angebotsqualität möglichst gering ausfallen.
- Im Rahmen der laufenden Bereinigung der LV-Offerten 2025 – 2028 ist die konkrete Situation der ISB zu berücksichtigen. Kürzungen der Mittel bei gutem Umsetzungsstand und ansprechenden Offerten sind nicht angezeigt. Damit „bestraft“ man die ISB, die ihre Hausaufgaben gemacht haben. Verzögerte Projekte aus der Leistungsvereinbarung 2021-2024 sind bei der Festlegung des Zahlungsrahmens zu berücksichtigen.
- Es stehen ausreichend Reserven zur Verfügung, um bei Bedarf zusätzliche Mittel an die ISB auszuschütten, etwa wenn nicht kalkulierbare Kosten entstehen (z.B. durch Naturkatastrophen) oder Bauprojekte schneller realisiert werden können als angenommen.

Weiter ist der Vorstand der KöV nach wie vor der Meinung, dass der Bundesrat darauf verzichten sollte, die SBB über eine Trassenpreisreduktion für den Fernverkehr zu sanieren.[1] Hält er an diesem Vorgehen fest, müssen die ISB für die daraus entstehenden Einnahmeausfälle vollumfänglich entschädigt werden. Bei einer allfälligen Trassenpreiserhöhung für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die zu Mehrkosten im RPV führt, hat sich der Bund anteilsmässig zu beteiligen und den Verpflichtungskredit RPV entsprechend zu erhöhen.

**Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028**
Die KöV unterstützt den Verpflichtungskredit in Höhe von CHF 185 Millionen Franken. Der Bund leistet damit wichtige Beiträge zur Förderung des Güterverkehrs, namentlich für Erneuerungen, Erweiterungen und Neubauten von KV-Umschlagsanlagen oder Anschlussgleisen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren**
**des öffentlichen Verkehrs KöV**

Der Präsident

Laurent Favre

Die Generalsekretärin

Mirjam Bütler

Kopie an:
-Mitglieder der KöV
-Y. Bichsel und S. Schürer, GS UVEK
-P. Füglistaler, BAV

[1] Vgl. dazu die Stellungnahmen der KöV zum SBB-Gesetz sowie dem Bundesgesetz über die Massnahmen zur Entlastung des Haushalts ab 2025.