



12.038

**Finanzierung der schweizerischen  
Eisenbahninfrastruktur  
(SBB und Privatbahnen)  
für die Jahre 2013–2016****Financement de l'infrastructure  
ferroviaire suisse  
(CFF et chemins de fer privés)  
pour les années 2013–2016***Zweitrat – Deuxième Conseil*

## CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.06.12 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 24.09.12 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 24.09.12 (FORTSETZUNG - SUITE)

**Amherd** Viola (CE, VS), für die Kommission: Wir können Ihnen heute eine unumstrittene Vorlage präsentieren. Der Ständerat wie auch Ihre KVF haben das Geschäft einstimmig gutgeheissen.

Worum geht es? Wir haben über die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur – für SBB und Privatbahnen – für die Jahre 2013 bis 2016 zu entscheiden. Es geht einerseits um die Festlegung der Ziele für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur und andererseits um die dafür zur Verfügung zu stellenden Finanzmittel. Sowohl für die SBB wie auch für die Privatbahnen wird eine vierjährige Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Für die SBB ist es die fünfte Leistungsvereinbarung in dieser Form, die vom Parlament zu genehmigen ist. Für die Privatbahnen ist es die erste; sie wird für einen vierjährigen Zeitraum abgeschlossen. Bis anhin waren es jeweils zwei Jahre. Im Unterschied zur Leistungsvereinbarung mit den SBB muss das Parlament für die Privatbahnen lediglich einen Verpflichtungskredit beschliessen und nicht die Leistungsvereinbarung als solche genehmigen. Insgesamt wird es wohl für SBB und Privatbahnen die letzte Leistungsvereinbarung dieser Art sein, weil die Finanzierung ab 2017 im Rahmen von Fabi erfolgen wird.

Was die in der Leistungsvereinbarung enthaltenen Ziele angeht, gibt es keine grossen Änderungen gegenüber heute. Nach wie vor geht es um die Garantie eines hohen Sicherheitslevels, um die Sicherung der Netzkapazität, um die Produktivitätssteigerung und um die Verbesserung der Interoperabilität. Was den Verpflichtungskredit für die Deckung der Kosten aus Betrieb und Unterhalt sowie in geringem Masse für Investitionen angeht, erfolgt eine Erhöhung. Das Augenmerk liegt dabei klar auf Substanzerhalt. Erweiterungen der Infrastruktur sind nur in einem minimalen Rahmen vorgesehen.

Insgesamt hat der Bundesrat 9,5 Milliarden Franken beschlossen, wovon 6,6 Milliarden oder etwas mehr als zwei Drittel auf die SBB und 2,8 Milliarden auf die Privatbahnen fallen. Der Verpflichtungskredit wird gegenüber der aktuellen Leistungsvereinbarung wie gesagt erhöht. Mit der Erhöhung des Zahlungsrahmens und der Anpassung der Trassenpreise, die ab 2013 ebenfalls erfolgen wird, stehen den Bahnen im Rahmen der neuen Leistungsvereinbarung deutlich mehr Mittel zur Verfügung als bis anhin. Der Entwurf des Bundesrates, der vom Ständerat ohne Diskussionen gutgeheissen worden ist, erlaubt es, unsere gut ausgebaute Eisenbahninfrastruktur auf einem hohen Niveau zu halten und kleinere Erweiterungen vorzunehmen.

Ich bitte Sie namens der einstimmigen KVF-NR, auf die Vorlage einzutreten und die drei Bundesbeschlüsse zu genehmigen.

**Français** Olivier (RL, VD), pour la commission: Aujourd'hui, nous devons adopter trois arrêtés fédéraux dont le plus important, et sur lequel doit bien sûr porter notre attention, est l'arrêté fédéral portant approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux pour les années 2013 à 2016.

Il y a lieu de relever que les décisions de la commission sont conformes au projet du Conseil fédéral et qu'il





n'y a pas eu de propositions d'amendement. La sérénité de l'analyse tient sans doute au fait que la stratégie d'exploitation et d'entretien, tant du réseau des CFF que des réseaux privés, est claire et fait aujourd'hui l'objet de règles claires et non contestées. En effet, il s'agit de la cinquième convention entre les CFF et la Confédération. Il est à relever que cette méthode est maintenant appliquée pour tous les exploitants concessionnaires des CFF et des chemins de fer privés.

Une particularité toutefois par rapport au dernier projet adopté par notre Parlement en 2010 est à relever. Il s'agit aujourd'hui de se prononcer sur des conventions d'une durée de quatre années, soit de 2013 à 2016. Ce changement est garant d'une sécurité de la planification pour les gestionnaires des infrastructures et lie dans le temps les autorités cantonales et fédérales; aux premiers cités, c'est-à-dire les cantons, de garantir leur part de financement pour les projets envisagés.

Les quatre objectifs de la Confédération fixés aux exploitants doivent permettre de garantir une sécurité plus élevée, entre autres par le renouvellement des installations de sécurité et l'assainissement d'infrastructures, de garantir une capacité élevée du réseau tout en optimisant son exploitation et en le faisant croître et, enfin, de garantir la compétitivité du rail par rapport à la route. Aussi, il nous est demandé, dans les projets qui nous sont soumis, d'investir 9,449 milliards de francs pour la période 2013 à 2016, dont 6,624 milliards de francs pour les CFF et 2,825 milliards pour les chemins de fer privés.

Pour les CFF, le besoin de fonds pour le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire a été déterminé sur la base de l'audit de 2009 et de l'état de celui-ci en 2010, soit 37 pour cent des crédits qui garantissent les travaux de remise en état de l'infrastructure et 46 pour cent la maintenance de celle-ci. La même méthode d'analyse a été utilisée sous la direction de l'Office fédéral des transports pour les chemins de fer privés et l'office parvient aux mêmes résultats à quelques pour cent près. Le solde des crédits, 17 pour cent, est alloué à la gestion des dérangements et à la surveillance de la sécurité.

Il est à noter que les indemnités d'exploitation permettent de compenser dans le compte d'exploitation du secteur "Infrastructure" l'insuffisance de couverture prévue par le budget et la planification à moyen terme. Suite à l'introduction du nouveau système de prix du sillon, les indemnités d'exploitation vont quant à elles diminuer. Cette manne supplémentaire va permettre de couvrir partiellement l'augmentation des

AB 2012 N 1603 / BO 2012 N 1603

investissements et ne doit pas être considérée comme un report de charges sur le secteur "Trafic".

C'est à l'unanimité que votre commission vous recommande d'adopter les trois arrêtés fédéraux. Il en fut de même le 11 juin dernier par le Conseil des Etats.

**Barthassat Luc** (CE, GE): Au vu de l'unanimité qui a régné en commission et au Conseil des Etats, je serai très bref. Le groupe PDC/PEV vous invite donc à adopter ces trois arrêtés dans la forme proposée par le Conseil fédéral. Nous soutenons en effet pleinement les objectifs de notre exécutif pour cette période, à savoir: assurer une exploitation sûre, fiable, performante et répondant aux exigences des transports des voyageurs et des marchandises, et garantir le maintien de la substance.

La demande croissante de mobilité implique d'avoir un réseau de transports publics toujours plus performants. Et cet état de fait semble avoir été bien compris dans le projet. La nécessité d'entretenir le réseau actuel a également – et c'est réjouissant – été prise en compte, ce qui devrait nous éviter les pannes géantes de trains connues il y a quelques années chez nos voisins allemands.

Pour assurer ces objectifs, des moyens financiers sont nécessaires. La Confédération fournit la somme totale de 9449 millions de francs pour la période 2013 à 2016, dont 6624 millions de francs pour l'infrastructure des CFF et 2825 millions de francs pour les chemins de fer privés, comme prévu dans le message. Ces moyens nous semblent satisfaisants. Les coûts semblent maîtrisés et il faut souligner la volonté affichée de ne pas ponctionner les usagers à l'extrême. La problématique du prix du billet sera cependant certainement un thème d'avenir, étant donné la part très élevée des contributions publiques dans le financement des chemins de fer suisses.

Enfin, l'application de l'instrument de la convention sur les prestations aux autres entreprises de transport concessionnaires n'appelle pas de remarque supplémentaire, étant donné la pratique déjà longue depuis 1999 en la matière avec les CFF.

**Hadorn Philipp** (S, SO): Das Geschäft ist uns von den Vorrednern und Vorrednerinnen ausführlich dargelegt worden. Es geht effektiv um die Fortführung des Instrumentes Leistungsvereinbarung und um die Ausstattung mit den erforderlichen finanziellen Mitteln für die SBB. Dies geschieht nun zum fünften Mal, mit diesem Instrument erstmals auch für die Privatbahnen – und es geschieht wohl auch zum letzten Mal, da die Ablösung



durch die neue Vorlage "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur" wohl nahtlos erfolgen wird.

Die SP-Fraktion erliegt nicht einem ungebremsten Mobilitätswahn. Sie will nicht ohne Berücksichtigung ausgewiesener und nichtausgewiesener Folgen und Kosten den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fördern. Vielmehr gilt es, bei der Prüfung von Stärken und Schwächen der Verkehrsträger ökologische und wirtschaftliche Kriterien gebührend zu berücksichtigen.

Der Schienenverkehr spielt eine tragende Rolle für den Transport von Menschen und Gütern. Es ist anzuerkennen, dass die Leistungserbringer und damit Tausende Beschäftigte Tag für Tag ein Angebot sicherstellen, das bezüglich Kosten, Effizienz und Qualität im internationalen Vergleich einen Spitzenplatz belegt. Dafür gebührt auch den Rangierarbeitern, den Zugsbegleitern, Bauleuten, technischen Mitarbeitern, Lokomotivführern, Verwaltungsangestellten und allen anderen, die zum erfolgreichen Ineinandergreifen der hochkomplexen Prozesse beitragen, Dank und Anerkennung.

Betrieb und Unterhalt von SBB und Privatbahnen für die Jahre 2013 bis 2016 mit rund 9,5 Milliarden Franken sicherzustellen ist effektiv eine teure Angelegenheit. Der Gegenwert kann sich allerdings sehr wohl sehen lassen, auch volkswirtschaftlich.

Bei der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs lässt sich feststellen, dass Erstellung und Erweiterung des Angebotes oft rasch auf Unterstützung breiter Bevölkerungskreise und der Politik stossen, während die Sicherung des Unterhaltes kaum Begeisterung auszulösen vermag. Der Nachholbedarf im Unterhalt ist unbestritten, und es ist korrekt, dass dieser Substanzerhalt nun Priorität geniesst. Gleichzeitig gilt es allerdings, die Investitionen der erforderlichen Weiterentwicklung zu garantieren.

Sehr wohl kenne ich persönlich den Bedarf an Mobilität, sei es im Individualbereich – motorisierter oder Langsamverkehr – oder selbstverständlich im Bereich des öffentlichen Verkehrs oder des Kollektivverkehrs in der Luft, auf dem Wasser, auf der Strasse und auf der Schiene. Gegenwärtig mache ich mir aber Sorgen über die Entwicklung des Güterverkehrs in unserem Land; nicht nur weil ich Cargo-Verantwortlicher in der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) bin, sondern auch als Bürger. Unser komplexes Verkehrssystem braucht im Interesse aller Mobilitätsteilnehmer auch im Inland die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Gegenwärtig weisen weder die SBB noch der Bundesrat mit dem Leistungsabbau die notwendige nachhaltige Sichtweise und die entsprechende Sensibilität gegenüber der regionalen Versorgung auf. Die Zustimmung des Bundesrates zur jetzt laufenden Reduktion von Bedienpunkten, selbst im definierten Grundangebot und während einer gültigen Leistungsvereinbarung, löste nicht nur bei Gewerkschaftern und Gewerkschafterinnen, also bei den Beschäftigten, Kopfschütteln aus, sondern auch bei einigen Kunden, Kantonen und Gemeinden. Die Auslegeordnung des BAV zur laufenden Vorkonsultation innerhalb der Branche vermittelt auch nicht gerade den Eindruck, als ob man sich im BAV der facettenreichen Komplexität des gesamten Verkehrssystems bewusst wäre, da man gar darauf verzichten will, eine Variante Verlagerung zu erarbeiten. Dass die Erhöhung von Trassenpreisen die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene nicht gerade fördert, liegt dabei auf der Hand.

Die Mobilität hat für unser Land eine hohe Priorität. Hüten wir uns davor, die Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen! Wir sollten unsere Mobilitätsentwicklung nachhaltig steuern.

Die Vorlage ist pragmatisch, nimmt Rücksicht auf die vorhandenen Finanzierungsmöglichkeiten und die regionalen und politischen Strömungen, macht einen nahtlosen Übergang zu den neuen Finanzierungsinstrumenten möglich und trägt dazu bei, dass der öffentliche Verkehr weiterhin einen taktgebenden Einfluss bei der Bewältigung unseres enormen Mobilitätsbedürfnisses hat und damit die Versorgung aller Regionen unseres Landes sicherstellt.

Die SP-Fraktion wird den vorliegenden Bundesbeschlüssen zustimmen.

**Teuscher** Franziska (G, BE): Unsere Züge sind tagein, tagaus, während 365 Tagen im Jahr zuverlässig und pünktlich unterwegs. Damit dies auch in Zukunft der Fall ist, sind die Bahnunternehmen auf Finanzmittel des Bundes angewiesen. Mit den Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und SBB sowie zwischen Bund und Privatbahnen und mit den zwei Finanzierungsvorlagen sichern wir heute das Fundament für die nächsten vier Jahre, damit auch in dieser Zeit die Bahnen wieder zügig und zuverlässig rollen.

Die drei Vorlagen, über die wir heute abstimmen, haben weder im Ständerat noch in der KVF-NR viel zu reden gegeben; das haben die Kommissionssprecherin und der Kommissionssprecher ausgeführt. Das ist erstaunlich, denn eigentlich geht es um relativ viel Geld, um 9,5 Milliarden Franken. Ist diese Diskussionsunlust darauf zurückzuführen, dass dies nun bereits die fünften Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und SBB sowie zwischen Bund und Privatbahnen mit den entsprechenden Finanzierungsvorlagen sind? Oder wird weniger darüber diskutiert, weil es wohl auch die letzten Leistungsvereinbarungen in dieser Art sein werden?

Für uns Grüne ist das Letztere der Fall. Wir hoffen, dass wir ab 2017 die nächsten Leistungsvereinbarungen



dank der Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" bzw. dank der Vorlage Fabi auf ein neues und grosszügigeres finanzielles

AB 2012 N 1604 / BO 2012 N 1604

Fundament stellen können. Die Grünen begrüssen, dass wir heute die SBB und die Privatbahnen mit je einem Leistungsvertrag über vier Jahre gleichstellen. Das gibt Planungssicherheit auch bei den Privatbahnen. Wir sind auch zufrieden, dass der Bund rund 600 Millionen Franken mehr zur Verfügung stellen wird als 2010.

Die Gelder, die wir für die nächsten vier Jahre zusätzlich zur Verfügung haben, sind insbesondere für den Substanzerhalt gedacht. Es ist sicher richtig, dass wir unser Schienennetz und die Bahninfrastruktur nicht verlottern lassen. Wir setzen auf gute Qualität im öffentlichen Verkehr, auf genügend Sitzplätze und attraktive Verbindungen dank der optimalen Nutzung des Schienennetzes. Mehr Kilometer auf unserem Bahnnetz heisst aber auch mehr Belastung und damit höhere Kosten für den Unterhalt.

Doch die Substanzerhaltung allein genügt uns Grünen nicht. Wer in Zukunft in die nachhaltige Mobilität investieren will, baut das Schienennetz aus. Wir sind daher froh, dass die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" dem Bundesrat Beine gemacht hat, oder ich müsste wohl in diesem Fall fast besser sagen, dass sie die Räder ins Rollen gebracht hat. In seinem Gegenvorschlag sieht der Bundesrat 3,5 Milliarden Franken für den Bahnausbau vor. Das ist für uns Grüne ungenügend. Wir werden uns dafür engagieren, dass wir für den ersten Ausbauschritt 6 Milliarden Franken zur Verfügung stellen. Wir Grünen setzen auf nachhaltige Mobilität, und da hat die Bahn eindeutig die Nase vorn.

Aber ich komme wieder zurück zu den Vorlagen, über die wir heute abstimmen. Wir Grünen sind einverstanden, dass man die Ziele der früheren Leistungsvereinbarung beibehält. Insbesondere sind wir froh, dass der Bundesrat die Sanierung der Bahnübergänge bis 2014 abgeschlossen haben will, ein Anliegen, für das wir Grünen uns im Parlament immer starkgemacht haben. Unzufrieden sind wir, dass der Bundesrat die Trassenpreise Anfang 2013 um 200 Millionen Franken erhöht. Das ist zwar schön für das Bundesbudget, aber nicht für die Bahnbenützenden. Diese 200 Millionen werden nämlich auf die Billettpreise und die Gütertransportpreise überwältigt, und damit bezahlen die Passagiere die Rechnung. Wir Grünen werden eine weitere Erhöhung der Trassenpreise, wie sie der Bundesrat als eine Finanzierungsquelle für Fabi vorgesehen hat, bekämpfen.

Damit bin ich wieder bei Fabi und der Frage, wie wir Betrieb, Unterhalt und Ausbau unserer Bahn in Zukunft finanzieren werden. Die heute zur Diskussion stehenden Vorlagen werden wohl die letzten sein, bei denen wir uns über alle Fraktionsgrenzen hinweg einig sind. Mit Fabi und der Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" ist für Diskussionsstoff – und ich sage: vielleicht auch für Sprengstoff – gesorgt.

**Fluri Kurt (RL, SO):** Ihre Kommission und auch die FDP-Liberale Fraktion schlagen Ihnen einstimmig vor, diese drei Bundesbeschlüsse gutzuheissen.

Sehr vieles ist bereits gesagt worden; ich möchte nicht alles wiederholen, anderslautende Anträge sind ja nicht gestellt worden. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die KTU erstmals mit einer vierjährigen Vereinbarung betroffen sind, die SBB AG hingegen zum fünften Mal. Wir nehmen an, dass es die letzte mehrjährige Leistungsvereinbarung vor Fabi oder sonst irgendetwas sein wird, vor Fabi und dem Bahninfrastrukturfonds. Wir nehmen zur Kenntnis und sind damit einverstanden, dass das Schwergewicht der finanziellen Mittel der Substanzerhaltung dient, obwohl wir wissen, dass die Erweiterungsinvestitionen ebenfalls dringend wären und anstehen. Wir sind aber damit einverstanden, dass wir diese dann mit der Fabi-Vorlage und dem Bahninfrastrukturfonds behandeln. Sie haben vorhin das Votum von Frau Kollegin Teuscher gehört. Dann wird es nicht nur um den Beschluss von Investitionen gehen, sondern vor allem um die Finanzierung dieser Investitionen.

Wir haben in der Kommission zur Kenntnis genommen, dass sich in zweierlei Richtungen Verteilungskämpfe abzeichnen. Erstens zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Strasse, dazu ist in der Kommission bereits die Frage nach einer Fasi-Vorlage gestellt worden, also nach einer Vorlage zur Finanzierung der strategischen Ziele des Strassenverkehrs. Zweitens wissen wir zur Genüge, dass sich auch zwischen den Regionen ein Verteilungskampf abspielt. Innerhalb dieser Eckpunkte wird sich die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ab 2017 bewegen müssen.

Aber zurück zu diesem Geschäft: Wir nehmen mit Befriedigung zur Kenntnis, dass mit diesen Investitionen in die Substanzerhaltung gesichert werden kann, was wir heute haben. Wir wissen, dass auf dem ganzen SBB-Netz beispielsweise hundert ungeplante Langsamfahrstellen genügen, um den Taktfahrplan durcheinanderzubringen. Im Jahre 2010 beispielsweise gab es sechzig derartige ungeplante Langsamfahrstellen. Sie konnten nach und nach etwas reduziert werden, und wir hoffen, dass wir mit diesen Substanzerhaltungsmassnahmen, der neuen Leistungsvereinbarung und mit den Investitionsbeiträgen die Zahl derartiger ungeplanter Langsamfahrstellen weiter reduzieren können – im Interesse unseres Taktfahrplanes und im Interesse



unseres öffentlichen Verkehrs.

Deswegen sind wir der Meinung: Wir können uns den drei Bundesbeschlüssen ohne Probleme und einstimmig anschliessen.

**Binder** Max (V, ZH): Diese Vorlage, die wir heute zu beraten haben, ist nichts Neues, so könnte man sagen, denn sie erscheint zum fünften Mal bei uns. Es geht hier im Wesentlichen um die Festlegung der Ziele für die Entwicklung der vom Bund finanzierten bzw. mitfinanzierten Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen. Unsere Fraktion stellt fest, dass das bis heute ein solides Finanzierungsmodell war. Es ist jetzt das letzte Mal; wir hoffen, dass dann ein ebenso solides Finanzierungsmodell folgt.

Es geht hier im Wesentlichen um den Ausgleich der ungedeckten Kosten aus Betrieb, Unterhalt und Investitionen. Für uns ist es absolut wichtig – das betont auch der Bundesrat in seiner Botschaft –, dass die Substanzerhaltung oberste Priorität hat. Um die effektive Höhe des Nachholbedarfs in der Substanzerhaltung streiten sich die Geister ja etwas. Ich will hier nicht auf die Unterschiede der Bewertung eingehen; wahrscheinlich spielt es immer eine Rolle, wer bezahlt und wer erhält, wer betreibt und wer befiehlt. Deshalb, ich sage es noch einmal, ist die Substanzerhaltung absolut wichtig, sie hat für uns oberste Priorität. Nicht eben zwingend ist ein weiterer Ausbau der Erweiterung, was mit dieser Botschaft auch nicht ohne Weiteres geschehen kann.

Insofern kann ich es kurz machen: Ich kann mich vielem, was schon gesagt wurde, anschliessen. Für uns ist wichtig, auch in einer späteren Phase, dass die Finanzierung durch alle geschieht, auch durch die Nutzer. Wir haben hier auch keine Probleme, wenn den Nutzern entsprechend dem Angebot vielleicht auch etwas höhere Tarife zugemutet werden, was eigentlich im Sinne des Verursacherprinzips ist.

In diesem Sinne stimmt die SVP-Fraktion einstimmig diesen drei Bundesbeschlüssen zu.

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen  
Le débat sur cet objet est interrompu*

AB 2012 N 1605 / BO 2012 N 1605