

08.3135 – Interpellation

Erfolgsrechnungen der SBB-Strecken dem Parlament zugestellt?

Eingereicht von	Reymond André
Einreichungsdatum	19.03.2008
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Erledigt

Eingereichter Text

Anknüpfend an die teilweise positive Antwort des Bundesrates vom 7. März 2008 auf meine Motion 07.3787, "Gesamtschau über die Erfolgsrechnung der Intercity-Strecken der SBB", sowie an die Medienmitteilung der Finanzkommission des Ständerates vom 29. Februar 2008 - in der insbesondere darüber informiert wurde, dass für die Bahninfrastrukturen (Ost-West-Achse), die nicht im Rahmen von FinöV und ZEB 1 finanziert werden, "alternative Finanzierungsformen" im Sinne einer Public-Private-Partnership (PPP) zu prüfen seien -, stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Hat der Bundesrat die Erfolgsrechnung der Intercity-Strecken der SBB (Personenfernverkehr) im Rahmen der Behandlung der FinöV und der ZEB-Vorlagen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und der Finanzkommission des Ständerats zukommen lassen? Wenn ja, wann und in welcher Form? Wenn nein, wann gedenkt der Bundesrat diese (dringend benötigten) Erfolgsrechnungen den erwähnten Kommissionen und dem Parlament zuzustellen? In seiner Antwort auf meine Motion 07.3787 hat er nämlich versichert: "Im Hinblick auf die parlamentarische Beratung zur Gesamtschau FinöV und der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) stellt der Bundesrat dem Parlament und den Kommissionen selbstverständlich alle notwendigen Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung."

2. Die Finanzkommission des Ständerats hat die Bundesverwaltung damit beauftragt, die Diskussionsgrundlagen für die Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit der Privatwirtschaft (PPP) bereitzustellen. Hat der Bundesrat vor, dieser alternativen Finanzierungsform eine echte Chance zu geben, indem er möglichen Investoren die Erfolgsrechnungen der Intercity-Strecken der SBB (Personenfernverkehr) zur Verfügung stellt? Wenn nicht - obwohl die Kostenexplosion am Gotthard-Basistunnel zu Budgetreduktionen auf der Ost-West-Achse zwingt -, weshalb nicht?

3. Wäre die Wahl der Projekte im Rahmen von FinöV und ZEB 1 anders ausgefallen, wenn der Bundesrat diese Beschlüsse aufgrund der Erfolgsrechnungen der SBB-Strecken (endlich) mit unternehmerischer Logik - die der SBB Cargo so schmerzlich fehlt - gefasst hätte?

Antwort des Bundesrates vom 30.05.2008

Die Eisenbahn ist ein Verkehrssystem, in dem verschiedene Verkehrsunternehmen und der Staat mit unterschiedlichen Aufgaben beteiligt sind. Die gestellten Fragen sind deshalb aus diesen verschiedenen Blickwinkeln und im Hinblick auf die verschiedenen beteiligten Unternehmen zu betrachten. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass die Rechnung der Infrastruktur gemäss Gesetz getrennt sein muss vom Verkehrsbereich, dem Führen der Züge auf dem Schienennetz.

1. Bundesrat und Verwaltung haben den zuständigen parlamentarischen Kommissionen für die Behandlung der Vorlage Gesamtschau FinöV alle notwendigen Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung gestellt. Die im Rahmen der Debatten aufgeworfenen Themen und Fragen wur-

den mittels eines Zusatzberichtes beantwortet. Die vom Interpellanten erwähnten Daten waren nicht Gegenstand der Diskussionen. Wie bereits in der Stellungnahme des Bundesrates zur Motion 07.3787 festgehalten, sind diese Daten zum Personenfernverkehr linienbezogen und waren deshalb nicht zweckmässig, um die notwendigen Kapazitäten und Infrastrukturausbauten der Vorlage Gesamtschau FinöV zu beurteilen.

2. Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur werden seit der Bahnreform 1999 vom Bund mit variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen - in der Regel zinslos - und A-fonds-perdu-Beiträgen finanziert. Trotzdem übersteigen die Kosten die von den Bahnen erzielbaren Erlöse aus der Infrastrukturbenutzung in erheblichem Ausmass. Mit Trassenpreiserlösen kann nur rund ein Viertel der Infrastrukturkosten gedeckt werden. Die geplanten ungedeckten Kosten werden wiederum von der öffentlichen Hand abgegolten.

Diese Rahmenbedingungen (mangelnde Rentabilität) limitieren die Einsatzmöglichkeiten für PPP-Lösungen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur. Bei keinem der bislang in der Schweiz für ein PPP-Modell diskutierten Projekte (insb. Neat) konnte aufgezeigt werden, dass die im Bahnbereich letztlich immer von der öffentlichen Hand zu tragenden Finanzierungskosten durch PPP effektiv reduziert werden können. Erfahrungen im Ausland zeigen, dass unter bestimmten Bedingungen auch im Bahnbereich PPP-Lösungen realisiert werden können. Dabei kommen stets sogenannte "PPP-Betreibermodelle" zum Einsatz, in denen der private Akteur nicht nur für die (Mit)-Finanzierung des Projekts, sondern ganz oder teilweise auch für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Strecke verantwortlich ist. Realisiert wurden solche Lösungen zumeist für mehr oder weniger autonome Teilsysteme, wie z. B. bei der "HSL-Zuid", der HGV-Strecke von Amsterdam bis zur niederländisch-belgischen Grenze oder der Bahnanbindung des Flughafens Stockholm-Arlanda. Da im eng verknüpften Bahnnetz der Schweiz kaum ein Projekt isoliert betrachtet werden kann, bleiben auch die Anwendungsmöglichkeiten von PPP-Betreibermodellen begrenzt. Dennoch sucht der Bundesrat im Rahmen der Folgebotschaft zu ZEB nach alternativen Finanzierungsformen. Dabei werden u. a. intensiv nach Anwendungsmöglichkeiten für eine Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit der Privatwirtschaft im Sinne einer Public-Private-Partnership (PPP) gesucht.

3. Die Auswahl der Infrastrukturelemente für eine zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) erfolgte auf der Grundlage von Angebotsvorstellungen für das Jahr 2030. Diese Vorstellungen wurden auf der Basis von Nachfrageprognosen entwickelt. Der Bundesrat hat im Rahmen der Erarbeitung der Botschaft Gesamtschau FinöV die betriebs- und volkswirtschaftliche Wirkung der für ZEB notwendigen Investitionen geprüft. Dafür hat er das Evaluationsinstrumentarium Niba (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte) eingesetzt. Dabei wurde eine Kosten-Nutzen-Rechnung mit Berücksichtigung der Folgekosten angestellt. Die Ergebnisse sind in der Botschaft Gesamtschau FinöV in Kapitel 1.2.4 (Die Bewertung des ZEB-Angebots) dargestellt. In Kapitel 1.2.4.3 werden detaillierte Aussagen im Zusammenhang mit der betriebswirtschaftlichen Bewertung gemacht. Die Auswahl der Infrastrukturelemente von ZEB erfolgte somit auch in Hinblick auf die betriebswirtschaftliche Logik.

13.06.2008 NR Die Diskussion wird verschoben.

19.03.2010 NR Abgeschrieben, weil seit mehr als zwei Jahren hängig.