

Rösti will 28 Milliarden Franken in die Bahn stecken – doch ausgerechnet die SBB bremsen

Vincent Ducrot, der Chef der Bundesbahnen, plädiert dafür, nur so viel wie wirklich nötig zu investieren

TOBIAS GAFAFER

Eine Schweizer Karte ist für Albert Röstis Verkehrspolitik zentral. Mit unzähligen Strichen und Sternen sind darauf Infrastrukturen von Genf über Basel bis ins Tessin eingezeichnet. Der Bundesrat liess die Karte projizieren, als er unlängst die Eckwerte für den Ausbau der Schiene, der Strasse und des Agglomerationsverkehrs präsentierte. Sie ist unübersichtlich und sagt doch viel aus. «Wir haben eine einigermaßen gerechte Verteilung der Projekte hinbekommen», stellte Rösti zufrieden fest. Das sei nötig für die Mehrheitsfähigkeit. Auf der Karte finden sich sogar Ausbauten, die längst realisiert sind, unter ihnen die Autobahn Transjurane oder der Vereintunnel.

Die Botschaft dahinter: Wer jetzt nicht profitiert, war beim letzten Mal an der Reihe – und jede Region erhält ihr Stück vom Kuchen. Entsprechend ambitioniert sind die Pläne für den nächsten Ausbauschnitt der Bahn, der ein Volumen von rund 20 Milliarden Franken aufweisen soll. Darin enthalten sind Grossprojekte bis 2045 wie der Tiefbahnhof Luzern, der Zimmerberg-Basistunnel II zwischen Thalwil und Zug sowie das vierte Gleis in Zürich Stadelhofen. Dazu kommen grössere und kleinere Ausbauten, die bis 2035 dichtere Fahrpläne ermöglichen sollen und teurer als geplant werden.

Jahrzehntelange Grossbaustellen

Getreu Röstis Devise sollen auch Berg- und Randregionen nicht zu kurz kommen. So sprach sich der Bundesrat früh für den Grimseltunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald aus, der parallel zu einer Stromleitung gebohrt werden soll – trotz offenen Fragen. Zudem ist zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds eine grösstenteils unterirdische Neubaustrecke geplant.

Röstis Strategie, möglichst viele Regionen zufriedenzustellen, hat ihren Preis. Für das darauffolgende Ausbaupaket 2031 hat die Regierung bereits Vorentscheide gefällt, die weitere Investitionen in der Höhe von rund 8 Milliarden Franken auslösen sollen. Sie plant unter anderem einen Tiefbahnhof in Basel SBB mit einer Durchmesserlinie zum Badischen Bahnhof. Da solche Vorhaben, wie auch in Luzern, nur in Etappen realisierbar sind, ist über Jahrzehnte



Nicht nur Neubauten kosten Geld, sondern auch der Unterhalt der bestehenden Bahninfrastruktur. Im Bild ein Abschnitt bei Morges am Genfersee.

JEAN-CHRISTOPHE BOTT / KEYSTONE

mit Grossbaustellen zu rechnen. Es ist absehbar, dass es nicht bei den schon umfangreichen Vorlagen des Bundesrats bleiben wird. Erfahrungsgemäss stockt das Parlament diese noch auf.

Ziel: maximaler Kundennutzen

Während sich die Bauwirtschaft freuen darf, reagieren die SBB auffallend zurückhaltend. Dabei würden sie als grösste Schweizer Bahn am meisten vom Ausbau profitieren. Am Bahnkongress in Basel hielt der SBB-Chef Vincent Ducrot kürzlich ein Referat. Es liest sich wie ein Plädoyer, nur so viel zu investieren, wie tatsächlich nötig ist.

Das Ziel müsse ein maximaler Kundennutzen mit so wenig neuen Infrastrukturen wie möglich sein. Das sagte Ducrot gemäss der Präsentation, die der NZZ vorliegt. Die wachsende Nachfrage mache zwar Ausbauten unumgänglich,

doch müssten diese auf dem künftigen Fahrplanangebot und den Bedürfnissen der Logistik basieren. Ducrot warnte vor den Folgekosten beim Unterhalt. Der Bedarf steige, weil das Bahnnetz ausgebaut werde, mehr Züge verkehrten und viele Anlagen ihr Lebensende erreichten. Die Finanzierung des Unterhalts komme vor dem Ausbau. Das sei auch gesetzlich so vorgesehen.

Dass ausgerechnet die SBB bremsen, überrascht so nur auf den ersten Blick. Jeder Franken, der in den Ausbau investiert werde, verursache jährliche Folgekosten von drei Prozent für den Substanzerhalt, rechnete Ducrot vor. Schon heute hinkt die Bahn hinterher: Der Rückstand beim Unterhalt ist 2024 auf 8,4 Milliarden Franken angewachsen – ein Plus von fünf Prozent. Besonders bei der Erneuerung der Fahrbahn wird sich die Lücke weiter vergrössern. Das zeigt der letzte Netzzustandsbericht,

den die SBB auf Anfrage zur Verfügung stellten. Das heutige Niveau lasse sich nur mit ausreichend Bauintervallen halten, heisst es. Die Kundinnen und Kunden müssten vermehrt längere Streckensperrungen in Kauf nehmen.

Gegenwärtig ist die Zuverlässigkeit der Bahn hoch. Die SBB erreichten im vergangenen Jahr einen neuen Rekord: 94,1 Prozent der Personenzüge kamen pünktlich an – das heisst mit weniger als drei Minuten Verspätung. Dafür, dass der Betrieb gut funktioniert, ist der Zustand der Infrastruktur zentral. Ohne ausreichende Mittel für den Unterhalt und die Erneuerung werde die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Bahnnetzes künftig nicht mehr gewährleistet sein, sagt die SBB-Sprecherin Carmen Hefti.

Der Leiter der Division Infrastruktur, Linus Looser, zeigte sich im vergangenen Herbst besorgt und verwies auf Deutschland. «Wenn man in den Norden

schaut, sieht man, was passiert, wenn der Unterhalt vernachlässigt wird», sagte er. Auch die SBB hätten zu lange von der Substanz des Netzes gelebt.

Die Finanzen setzen Grenzen

Zwar finanziert der Bund Unterhalt und Ausbau über den Bahninfrastrukturfonds. Welche Strecken gebaut oder ausgebaut werden, wirkt sich aber auf den Geschäftsgang der SBB aus. Diese betreiben den Fernverkehr auf eigene Rechnung. Seit Jahren ist die Ertragskraft zu gering, um den Schuldenberg abzutragen und die nötigen Investitio-

Der Rückstand beim Unterhalt ist 2024 auf 8,4 Milliarden Franken angewachsen – ein Plus von fünf Prozent.

nen zu finanzieren, etwa in neues Rollmaterial. Dennoch äussern sich die Bundesbahnen nur allgemein zum Ausbau, nicht aber zu konkreten Projekten. Die SBB setzten um, was das Parlament bestellte, sagte Vincent Ducrot in einem Interview mit der NZZ.

Ob die Politik die Bedenken der SBB berücksichtigen wird, ist fraglich. Grenzen setzen dem Ausbau jedoch die finanziellen Mittel. Alleine um die Projekte bis 2045 umzusetzen, die der Bundesrat vorschlägt, fehlen gemäss dem Verkehrsdepartement gegenwärtig rund 10 Milliarden Franken. Um diese Lücke zu schliessen, will die Regierung das Mehrwertsteuer-Promille für den Bahninfrastrukturfonds, das eigentlich im Jahr 2030 auslaufen sollte, unbefristet verlängern. Dies würde bis 2045 Zusatzeinnahmen von insgesamt etwa 8 Milliarden Franken generieren.

Das letzte Wort wird das Stimmvolk haben, da für die Zusatzfinanzierung eine Verfassungsänderung nötig ist. Erstmals seit der Gründung des Fonds für die Bahninfrastruktur besteht, kommt es damit zu einer Abstimmung. Sie dürfte auch zu einem Plebiszit über den Ausbau der Schiene werden.