

Milliardenloch bei den SBB ist wohl tiefer als gedacht

Bahnfinanzierung Die Planung des Bundes beruht auf lückenhaften Zahlen.

Die Bahnfinanzierung ist in Schieflage geraten – doch beim Bund scheint man sich die finanzielle Zukunft der Bahn schönzurechnen. Nur wenige Tage nachdem die SBB wegen des Rückstands beim Unterhalt der Bahninfrastruktur Alarm geschlagen haben, zeigt ein neuer Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK): Die Lage ist noch prekärer als bekannt. Die EFK warnt insbesondere vor einer Ausbauplanung auf einer «fragilen Datenbasis».

Besonders brisant ist die Kritik an «Verkehr '45», der Vorlage des Bundes zum geplanten Verkehrsausbau. Für die Ausbauprojekte hat dieser Kosten von rund 40 Milliarden Franken veranschlagt. Doch nun zeigt sich: Bei der Berechnung der Projektkosten hat er die Teuerung komplett weggelassen.

Zudem rügen die Prüfer methodische Ungereimtheiten: Während das Bundesamt für Verkehr (BAV) beim Unterhalt mit 1,7 Prozent Teuerung kalkuliert, rechnet es bei beschlossenen Ausbauten lediglich mit 1 Prozent. «Die EFK versteht die Dichotomie bei den Teuerungsraten nicht», heisst es im Bericht. Eine realistische Teuerung würde die zur Verfügung stehenden Mittel um 2 bis 4 Milliarden Franken schmälern.

Wie Recherchen dieser Redaktion zeigen, hat das zuständige Departement von Verkehrsminister Albert Röstli (SVP) die Teuerung beim Bahnausbau bewusst weggelassen. Auf Anfrage stellt der für die Projekte verantwortliche ETH-Professor Ulrich Weidmann klar: «Das Uvek wollte explizit, dass wir bei den Verkehrsprojekten ohne Teuerung rechnen.»

EFK kritisiert das Vorgehen

Weidmann hält diesen Verzicht für legitim. Denn erstens nähmen mit der Inflation nicht nur die Kosten, sondern auch die Einnahmen des Bahninfrastrukturfonds zu, über welchen Ausbau und Unterhalt finanziert werden. Zweitens seien künftige Teuerungsraten kaum vorhersehbar. «Jede Teuerungsannahme wäre deshalb spekulativ und anfechtbar», so Weidmann – zumal sich die Teuerung je nach Baubeginn und Dauer der Projekte unterschiedlich stark auswirke.

Gesetzlich hat der Erhalt des heutigen Bahnnetzes Vorrang vor dem weiteren Ausbau. Das BAV veranschlagt dafür bis 2045 rund 88 Milliarden Franken. Da laut Finanzkontrolle jedoch eine «robuste Methodik» fehlt, sei diese Zahl mit massiven Unsicher-

heiten verbunden. Das bedeutet: Steigt der Bedarf für den Unterhalt weiter, bliebe für den Ausbau weniger Geld übrig.

Das bestätigt Ulrich Weidmann. Gefragt nach den Konsequenzen, falls die Teuerung bis zu 4 Milliarden Franken verschlingen sollte, antwortet er: «In diesem Fall müsste man auf einzelne Ausbauprojekte verzichten oder diese zurückstellen.»

Steigt der Bedarf für den Unterhalt weiter, bliebe für den Ausbau weniger Geld übrig.

Die EFK kritisiert auch das handwerkliche Vorgehen. Demnach stützten sich zentrale Berechnungen auf Excel-Tabellen, die laut den Prüfern fehleranfällig sind und ohne ausreichende Kontrollen genutzt wurden. In der Folge wurden Kosten um rund eine Milliarde Franken zu tief angegeben. Zudem sieht die EFK ein personales Risiko, da ein Handbuch für die Simulationen fehlt, während der zuständige Sektionschef vor der Pensionierung steht.

BAV akzeptiert Empfehlungen

In seiner Stellungnahme räumt das BAV die Mängel weitgehend ein und akzeptiert formal alle Empfehlungen. Die unterschiedlichen Teuerungssätze seien historisch bedingt. «Das BAV teilt jedoch die Auffassung der EFK, dass Investitionen für den Substanzerhalt und für den Ausbau künftig mit konsistenten Teuerungsannahmen prognostiziert werden sollen», sagt ein Sprecher. Das Bundesamt werde finanzielle Unsicherheiten und Bandbreiten gegenüber Parlament und Öffentlichkeit aktiver ausweisen. Dies werde aber erst auf die Fertigstellung der Botschaft zu «Verkehr '45» möglich sein.

Es ist nicht das erste Mal, dass Kontrollorgane des Bundes Alarm schlagen: 2024 bemängelte die Geschäftsprüfungskommission die Kostenkommunikation beim F-35-Kampffjet. Beim Bahnfonds kommt die Warnung allerdings rechtzeitig. Die EFK empfiehlt dem BAV, die Methodik vor der Botschaft im Februar 2027 zu überarbeiten. Ansonsten drohe eine Entscheidung auf falscher Datenbasis – mit Folgen für die Bahnzukunft der Schweiz.

Benjamin Bitoun



Die Finanzplanung für die Bahn wird kritisiert. Foto: Reto Oeschger