

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 16. Dezember 2015

1172. Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2017–2020 (Anhörung)

Die Schweizer Stimmberchtigten haben am 9. Februar 2014 die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) angenommen. Damit ist auf Verfassungsstufe der neue, unbefristete Bahninfrastrukturfonds (BIF) verankert worden. Neben dem Ausbau der Bahninfrastruktur wird der BIF vorrangig den Betrieb und den Substanzerhalt (Unterhalt und Erneuerung) der gesamten Bahninfrastruktur in der Schweiz finanzieren. Diese Finanzierung wird wie bisher über einen jeweils vierjährigen Zahlungsrahmen und Leistungsvereinbarungen (LV) mit den verschiedenen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) erfolgen.

Die LV 2017–2020 ist die sechste mit den SBB und die dritte mit den Privatbahnen. In der LV einigen sich Bund und ISB auf die zu erreichenen Ziele und die dafür zur Verfügung gestellten Finanzmittel für den Betrieb und den Substanzerhalt.

Mit Schreiben vom 26. Oktober 2015 unterbreitet das Bundesamt für Verkehr den Kantonsregierungen die Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2017–2020 zur Stellungnahme. In der zur Anhörung vorliegenden Botschaft wird die Bundesversammlung erstmals und vertieft über den Anlagenzustand, die Belastung und die Auslastung der Bahninfrastruktur informiert. Insgesamt ist die schweizerische Bahninfrastruktur in einem ausreichenden bis guten Zustand. Für den Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten von Betrieb und Unterhalt (Betriebsabgeltung) und zur Finanzierung der Erneuerungen (Investitionsbeiträge) möchte der Bund den ISB in den Jahren 2017–2020 insgesamt 13,2 Mrd. Franken zur Verfügung stellen. Gegenüber der laufenden LV-Periode 2013–2016 bedeutet dies eine Steigerung um rund 2,4 Mrd. Franken. Die zusätzlichen Mittel dienen hauptsächlich dazu, den Mehrbedarf bei der Fahrbahn, dem Bahnhugang und den Kunstbauten zu decken. Der vorhersehbare Anstieg des Mittelbedarfs für den Betrieb und den Substanzerhalt kann dank des neu eingeführten Fonds und gemäss aktueller BIF-Planung finanziert werden, ohne dass die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte gefährdet wird.

9,7 Mrd. Franken aus dem zukünftigen Zahlungsrahmen sind für Investitionsbeiträge vorgesehen. 200 Mio. Franken bleiben für Optionen reserviert, die je nach Baufortschritt und Zustand der Anlagen nach Bedarf ausgelöst werden. Weitere 500 Mio. Franken sind als Reserve für unvorhersehbare Ausgaben eingeplant. Darunter fallen neben grösseren Naturschäden auch allfällige Mehraufwendungen. Die zusätzlichen Mittel (Optionen und Reserven) würden mittels Nachträgen zu den LV gewährt. Für Betriebsabgeltungen sind 2,8 Mrd. Franken vorgesehen.

Für den Kanton Zürich ist wichtig, dass die Finanzierung der Infrastruktur so weit sichergestellt ist, dass das bestehende und künftig geplante Angebot sicher und pünktlich erbracht werden kann. Soweit dies zum heutigen Zeitpunkt beurteilt werden kann, ist dies mit dem vorgeschlagenen Zahlungsrahmen möglich. Insofern ist die vorgenommene Aufstockung des Zahlungsrahmens ausdrücklich zu begrüssen.

Zwischen dem Bund und dem Kanton Zürich besteht ein Vertrag betreffend «Vorteilsanrechnung für den Kanton Zürich aufgrund von Betriebsverbesserungen bei den SBB infolge von Investitionsbeiträgen des Kantons Zürich in die SBB-Infrastruktur» (RRB Nrn. 324/1998 und 1239/2012). Demnach hat der Bund dem Kanton Zürich bzw. dem ZVV bis 2025 jährlich eine Pauschale von 45 Mio. Franken zu vergüten. Diese Vergütung erfolgte bisher über die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB, letztmals in der LV 2013–2016. Aus der Botschaft selbst ist diese Vorteilsanrechnung nicht ersichtlich. Auf Nachfrage wurde vom BAV bestätigt, dass diese Zahlungen an den ZVV in der Finanzplanung und in den für die SBB vorgesehenen finanziellen Rahmenbedingungen enthalten sind. Sie werden in der Mustervereinbarung, die der Botschaft als Anhang 2 beigelegt ist, in Art. 3 Abs. 1 lit. b erwähnt.

Zum Entwurf für die LV haben die Verkehrsunternehmen Änderungswünsche angebracht, die im Detail noch verhandelt werden müssen. Sie haben aber auf den Umfang des Zahlungsrahmens keinen Einfluss. Insofern kann die im Anhang mitgelieferte Mustervereinbarung als Ausgangsbasis für die LV dienen.

Betreffend Kantonsbeitrag an den BIF ist darauf hinzuweisen, dass es bis heute keine Rechtsgrundlage für eine Aufteuerung der Kantonsbeiträge in den BIF gibt. Trotzdem sind die entsprechenden Beiträge in der Planrechnung 2020 um 13% erhöht worden (565 Mio. statt 500 Mio. Franken).

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (Zustelladresse: Bundesamt für Verkehr BAV, Pierre-André Meyrat, Abteilung Finanzierung, 3003 Bern [auch per E-Mail im PDF- und im Word-Format an finanzierung@bav.admin.ch]):

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 26. Oktober 2015, mit dem Sie uns die Vorlage für die Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2017–2020 zur Anhörung unterbreiten. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Nach unserer Beurteilung können mit dem vorgeschlagenen Zahlungsrahmen der Betrieb und die Erneuerung der Schieneninfrastruktur von 2017 bis 2020 so sichergestellt werden, dass ein sicherer und pünktlicher Bahnbetrieb möglich bleibt. Wir begrüssen die zu diesem Zweck vorgenommene Vergrösserung des Zahlungsrahmens.

Zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Zürich besteht ein Vertrag betreffend «Vorteilsanrechnung für den Kanton Zürich aufgrund von Betriebsverbesserungen bei den SBB infolge von Investitionsbeiträgen des Kantons Zürich in die SBB-Infrastruktur» von 1998 mit Änderungen von 2012. Demnach hat der Bund dem Kanton Zürich bzw. dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bis 2025 jährlich eine Pauschale von 45 Mio. Franken zu vergüten. Die Vergütung erfolgt jeweils über die Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB. Aus der Botschaft selbst ist die Vorteilsanrechnung an den ZVV für frühere Infrastrukturinvestitionen des Kantons Zürich nicht ersichtlich. Auf Nachfrage hat das BAV gegenüber dem ZVV bestätigt, dass diese Zahlungen in der Finanzplanung und in den für die SBB vorgesehenen finanziellen Rahmenbedingungen und der Vereinbarungssumme sowie in der Mustervereinbarung enthalten sind. Wir betrachten diese Rahmenbedingung als verbindlich.

Zum Entwurf für die LV haben die Verkehrsunternehmen Änderungswünsche angebracht, die im Detail noch verhandelt werden müssen. Wir gehen davon aus, dass dies keinen Einfluss auf den Umfang des Zahlungsrahmens haben wird. Unter dieser Bedingung stimmen wir der im Anhang mitgelieferten Mustervereinbarung als Ausgangsbasis für die LV zu.

In der Planrechnung 2020 werden die Kantonsbeiträge an den BIF als um 13% erhöht dargestellt (565 Mio. statt 500 Mio. Franken). Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass es bis heute keine Rechtsgrundlage für eine solche Aufsteuerung der Kantonsbeiträge an den BIF gibt, und sprechen uns entschieden gegen eine solche Erhöhung aus.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates, den Zürcher Verkehrsverbund sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi