

Prüfung des finanziellen Potenzials durch Teil- und Vollsperrungen beim Bahnunterhalt

Prüfung beim Bundesamt für Verkehr sowie bei der BLS Netz AG, der Südostbahn und den Schweizerischen Bundesbahnen

#### Das Wesentliche in Kürze

---

Mit den Leistungsvereinbarungen 2017–2020 stellt der Bund den Infrastrukturbetreibern (ISB) rund 13,2 Milliarden Franken für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur zur Verfügung. Die ISB haben die Verantwortung für einen effizienten Betrieb und Erhalt der Infrastruktur. Unter anderem gestützt auf das Subventionsgesetz, erwartet der Bund, dass sie mit den bereitgestellten Ressourcen wirtschaftlich umgehen. Geknüpft an diese Erwartungen sollen die ISB mit angepassten Anlagestrategien (beispielsweise mit Streckensperrungen statt Unterhalt «unter laufendem Betrieb») die Kosten senken.

Vor diesem Hintergrund wollte die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) wissen, welches finanzielle Potenzial ein Cluster (Bündelung von Projekten / Massnahmen zwecks Synergienutzung) mit Totalsperre hat. Sie analysierte dazu bei der BLS Netz AG, der Südostbahn AG (SOB) und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) je einen realisierten und abgerechneten Cluster. Die Ist-Kosten dieser drei Cluster betragen rund 44 Millionen Franken.

#### **Die Entwicklung der Cluster ist schwierig nachzuvollziehen**

Zwei der drei abgerechneten Cluster wiesen Einsparungen in der Grössenordnung von 10 % aus. Beim dritten Vorhaben entstanden Mehrkosten von ca. 15 %, die sich jedoch begründen lassen (Bsp. technische Aspekte, Vergabemisserfolge, Unvorhergesehenes, Planungsungenauigkeiten). Als grössten Hebel für die Realisierung von Einsparungen zeigte sich bei allen Clustern der optimierte Einsatz der Gleisbaumaschinen.

Im Vorfeld der Cluster haben alle ISB verschiedene Intervallvarianten (etwa 8-Stunden-Tagintervall, 8-Stunden-Nachtintervall, Totalsperre) untersucht. Die Wahl fiel aber nicht immer auf die wirtschaftlichste Variante. Der Entscheid zugunsten der Totalsperre stützte sich zum einen auf qualitative Aspekte (Bsp. Einspurstrecke, Bauqualität, Sicherheit, Akzeptanz) und zum anderen auf das Bedürfnis der ISB, Erfahrungen mit diesem Instrument sammeln zu wollen.

#### **Die Wirkung des Clustering mit Totalsperre ist zu erheben**

Die drei analysierten Cluster mit Totalsperre zeigen, dass nicht per se mit Einsparungen gerechnet werden darf. Die ISB sind laufend daran, ihre Intervallplanungen zu optimieren, um damit eine bessere Wirkung im Bahnunterhalt zu erreichen. Aus Sicht der EFK sollte daher das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde das Clustering systematisch beobachten. Basierend auf diesen Ergebnissen soll gemeinsam mit den Bahnen der wirtschaftliche Einsatz dieses Instrumentes weiter optimiert werden.