

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Eingereicht bei: Consultations (admin.ch)

Bern, 28. September 2026

Stellungnahme VöV betreffend die Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme betreffend die «Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45». Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) nimmt als nationaler Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (öV), in dem auch alle Bahninfrastrukturbetreiberinnen der Schweiz vertreten sind, die Gelegenheit gerne wahr, sich im Rahmen der Vernehmlassung zu äussern.

Ein guter Zustand des bestehenden Schienennetzes sowie dessen bedarfsgerechter Ausbau bilden das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität. **Der VöV unterstützt die Vorlage. Der VöV ist überzeugt, dass die Vorlage zu Verkehr '45 nicht nur für die Eisenbahn, sondern für die Zukunft des gesamten öffentlichen Verkehrs in der Schweiz inklusive internationale Anbindung an die wirtschaftlichen Metropolen der angrenzenden Länder und für den Tourismus von überragender Bedeutung ist.** Die Stabilität des Bahnnetzes und ausreichende Kapazitäten sowie gute Umsteigebeziehungen von der Bahn auf andere Verkehrsträger wie den Strassen-öV, die Schifffahrt und Seilbahnen sind die Schlüsselvoraussetzung für attraktive, multimodale Verbindungen im öffentlichen Verkehr. Trotz des wachsenden Unterhalts- und Erneuerungsbedarfs ist es zwingend, dass die Bahninfrastruktur kontinuierlich und angebotsbezogen ausgebaut wird, um die Nachfrageentwicklung aufzufangen und zur Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr beizutragen.

Der VöV ist zudem überzeugt, dass die langfristige Leistungsfähigkeit des Schweizer Bahnsystems nicht allein vom Ausbau der Infrastruktur abhängt. Ebenso entscheidend sind deren Robustheit, Resilienz sowie die Fähigkeit, den Bahnbetrieb unter veränderten klimatischen, technischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zuverlässig aufrechtzuerhalten. Die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur muss deshalb mit einer ausreichenden Alimentierung der Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Infrastrukturbetreiberinnen konsequent auf ein leistungsfähiges, widerstandsfähiges und kundenorientiertes Gesamtsystem ausgerichtet werden.

Beim Ausbau wird man nicht um eine Priorisierung herumkommen, dabei ist auch das Potenzial von anderen Verkehrsträgern des öV gebührend zu berücksichtigen. Aus Sicht VöV muss dabei stets der Kundennutzen im Vordergrund stehen.

Der VöV unterstützt die in der Vorlage dargelegte, holistische Betrachtung des Bundes zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz. Wir teilen die Auffassung, dass ein austariertes Zusammenspiel der Verkehrsträger Schiene und Strasse sowie gute Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen die Grundlage eines starken Mobilitätssystems und somit ein zentraler volkswirtschaftlicher Erfolgsfaktor sind. In unserer Stellungnahme fokussieren wir indes auf die hauptsächlichen Aspekte für die Schieneninfrastruktur und damit zusammenhängende, komplementäre Instrumente des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme.

Der VöV beurteilt die Vernehmlassungsvorlage überwiegend positiv. Allerdings heben wir folgende **fünf** übergeordnete Punkte hervor, bei denen wir grundlegenden **Verbesserungsbedarf** sehen:

1. Finanzierung/Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds

Damit der Bahninfrastrukturfonds (BIF) auch in Zukunft über genügend Mittel für Unterhalt und Erneuerung sowie für den Ausbau verfügt, braucht es eine **adäquate Zusatzalimentierung des BIF**. Der VöV unterstützt deshalb ausdrücklich die vorgesehene, unbefristete Verlängerung des heute bis 2030 befristeten zweiten Mehrwertsteuerpromilles.

Trotz dieser Zusatzfinanzierung wird nach Einschätzung des VöV jedoch zwischen dem Finanzbedarf für den Substanzerhalt sowie den geplanten Investitionen in den Ausbau bzw. die Digitalisierung der Bahninfrastruktur einerseits und der Äufnung des BIF andererseits eine **deutliche Lücke** klaffen: Berechnungen der Branche zeigen, dass bei der in der Vernehmlassungsvorlage hinterlegten Wachstumsrate der Mittel für den Substanzerhalt von 2,5 Prozent (dies entspricht dem Mittelwert des im erläuternden Bericht auf Seite 92 ausgewiesenen Mittelzuwachses von jährlich 2-3% für den Substanzerhalt) bis 2045 allein für diesen Bereich rund 8 Milliarden Franken fehlen.

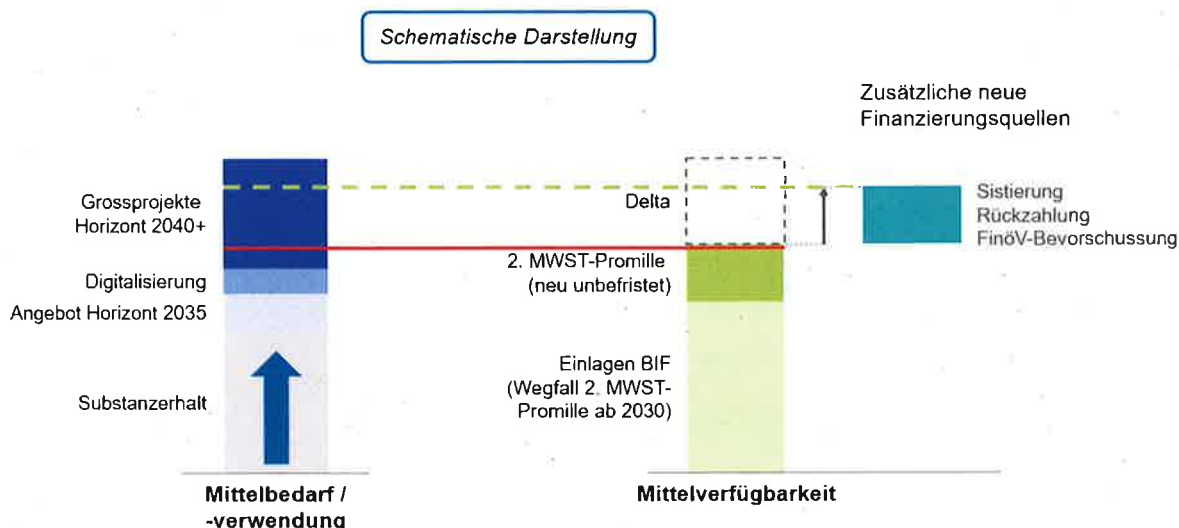
Neben der Höhe der verfügbaren Mittel ist für die Infrastrukturbetreiber insbesondere eine langfristig verlässliche Planungsperspektive von zentraler Bedeutung. Mehrjährige Investitions- und Finanzierungsstabilität schafft Planungssicherheit für Personal, Projektierung, Beschaffung sowie den Ausbau der notwendigen Kompetenzen innerhalb der Branche.

Die ÖV-Branche ist sich ihrer **eigenen Verantwortung** zur effizienten und kostensparenden Leistungserbringung vollkommen **bewusst** ist. Sie ist deshalb bereits aktiv, ihren Beitrag zu leisten. Einerseits steigern die Transportunternehmen laufend ihre Effizienz, was sie als eine Daueraufgabe ihrer unternehmerischen Ausrichtung erachten. Andererseits strebt der VöV zusammen mit dem BAV an, bei den Normen und Branchenvorgaben im Bereich des Baus und Unterhalts der Eisenbahninfrastruktur nicht sicherheitskritische Vereinfachungen zu schaffen, Handlungsspielräume besser auszunutzen und eine pragmatische Anwendung der Regelwerke zu erreichen. Die Potenziale werden als erheblich erachtet, mit diesem Vorgehen weitere wesentliche Einsparungen zu erzielen.

Dem gesetzlich festgelegten Grundsatz «Unterhalt und Erneuerung vor Ausbau» ist bei der Mittelallokation in Zukunft mehr Beachtung zu schenken. Erst eine gut unterhaltene und den Kundenbedürfnissen angepasste Schieneninfrastruktur gewährleistet einen sicheren, zuverlässigen Verkehr und pünktliche Züge. Um darüber hinaus den bedarfsgerechten Angebotsausbau, die Digitalisierung der Bahninfrastruktur und die langfristige Entwicklung des Netzes mit strukturgebenden Elementen sicherzustellen, stehen zwei Optionen zur Verfügung (s. auch nachfolgende Darstellung).

- a) die Erhöhung der im BIF verfügbaren Mittel und folglich die Schaffung von zusätzlichen Finanzierungsquellen (= Haltung VöV)
- b) Verzicht auf einzelne bzw. eine Mehrzahl von Ausbauprojekten bzw. verzögerte Realisierung.

Abbildung 1: Mittelverwendung und Mittelverfügbarkeit BIF



Fazit

Neben der unbefristeten Verlängerung des zweiten MWST-Promilles bedarf es einer **zusätzlichen Finanzierungsquelle** für den BIF. Aus Sicht des VöV steht neben anderen Optionen vor allem im Vordergrund, **die Tilgung der alten FinöV-Bevorschussung zu sistieren**. Mit einem zeitlichen Aufschub kann der ab dem Jahr 2030 erwartete finanzielle Engpass im BIF (s. erläuternder Bericht des Bundes, S. 93) auf schuldenbremsenkonforme Weise gemildert werden. Der VöV fordert deshalb die nachfolgende Gesetzesanpassung sowie eine Anpassung in den Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung, damit die Sistierung der Rückzahlung nicht zulasten des NAF geht:

Antrag 1

Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetz, BIFG, SR 742.140)

Art. 11 BIFG Tilgung der Bevorschussung

¹ Die Bevorschussung ist vollständig zu tilgen.

^{1bis} Ab dem 1. Januar 2028 wird die Tilgung der Bevorschussung bis Ende 2045 sistiert.

^{1ter} Ab dem 1. Januar 2046 legt der Bundesrat im Rahmen des Budgets und der Finanzplanung die Höhe der Tilgung fest.

² *unverändert*

Bundesverfassung

Art. 196, 3. Titel, Absatz 2: *streichen*

Der VöV regt ausserdem an, zur Schliessung der nach Umsetzung dieser zwei Massnahmen immer noch verbleibenden Finanzierungslücke eine Erhöhung der Kantonsbeiträge zur Alimentierung des BIF als Option zu prüfen und dem Parlament zur Diskussion vorzulegen.

2. Bahnausbau: Priorisierung der Mittelverwendung

Es ist sicherzustellen, dass die BIF-Mittel für den Ausbau mit bestmöglicher Wirkung auf das konkrete Angebot eingesetzt werden. Auch mit einer zusätzlichen Finanzierungsquelle ist **eine Priorisierung** notwendig, da sich nicht alle Grossprojekte gleichzeitig realisieren lassen. Deshalb verlangt der VöV, die **Mittelverwendung** mit folgender Gesetzesanpassung rechtsverbindlich zu regeln und **zu priorisieren**:

Antrag 2

Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetz, BIFG, SR 742.140)

1. Prioritätenordnung der Mittelverwendung

Art. 4 Abs. 1 Bst. b BIFG Entnahmen

b. Ausbau: Innerhalb des Ausbaus gilt folgende Prioritätenordnung

- Infrastrukturprojekte, die sich in Bau oder Plangenehmigungsverfahren befinden
- Für das Angebotskonzept im mittelfristigen Realisierungshorizont notwendige Ergänzungsmassnahmen [z.B. *Ergänzungsmassnahmen für den Horizont 2035 im Rahmen der Botschaft 2027*]
- Massnahmen zur Umsetzung der ERTMS-Strategie gemäss Auftrag BAV (Digitalisierung)
- Bereits beschlossene strategische Netzelemente, welche noch nicht in Bau oder Plangenehmigungsverfahren sind
- Zusätzliche Ergänzungsmassnahmen, welche zur vollständigen Realisierung des Nutzens bereits beschlossener, strategischer Netzelemente notwendig sind
- Weitere, neue Ausbaumassnahmen

Der heutige Art. 4 Abs. 2 BIFG, demzufolge die Mittel des BIF vorrangig für den Betrieb und Substanzerhalt sicherzustellen sind, **muss zwingend beibehalten werden**.

Digitalisierung der Bahninfrastruktur: Eine digitale Bahninfrastruktur ermöglicht einen dichteren, stabileren und pünktlicheren Fahrplan und trägt dazu bei, Engpässe im Bahnnetz zu reduzieren. Züge verkehren zuverlässiger, Anschlüsse werden robuster und das Reisen wird komfortabler.

Der VöV begrüsst die Stossrichtung einer Finanzierung für das Thema ERTMS (European Rail Traffic Management System) ausserhalb der Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreibern. **Die vorgesehene 1 Milliarde Franken für die Digitalisierung** des Netzes zuzüglich weiterer Mittel ermöglichen einen **ersten wichtigen Schritt** in Richtung Umsetzung der sogenannten ERTMS-Strategie des Bundes, **reichen aber aus Sicht VöV nicht aus**.

Der langfristige Gesamtbedarf für diese ERTMS-Strategie für die Normalspurbahnen beträgt 6.7 Milliarden Franken und beinhaltet neben der Erneuerung der Sicherungsanlagen und der flächen-deckenden Einführung der Führerstandsignalisierung auch die Erneuerung des Bahnfunks, der Leittechnik und weiterer Technologien. Im Rahmen der BIF Portfolio Steuerung muss sichergestellt werden, dass die notwendigen Mittel auch für die Folgetranchen nach der Botschaft 2027 ohne Unterbrechung gesichert sind.

Der VöV empfiehlt, den Finanzierungsbedarf für die Digitalisierung in der Botschaft 2027 vollständig auszuweisen. Zur Gewährleistung der Planungssicherheit ist dem Parlament eine **erste Umsetzungsvereinbarung** in der Botschaft 2027 in Höhe von 1 Mia. CHF zu beantragen, eine zweite im Umfang von rund 6 Mia. CHF im Rahmen der Botschaft 2031. Entsprechend sind auch in der

BIF-Portfoliosteuerung die Mittel für die Digitalisierung als separate Layer zu führen und zu steuern.

Schliesslich halten wir fest, dass mit der Botschaft 27 unbedingt mehr Transparenz über die finanzielle Entwicklung des BIF geschaffen werden muss. Insbesondere der Umgang mit dem sich abzeichnenden Liquiditätsengpass im BIF gegen Ende der 20er Jahre und Anfang der 30er Jahre wird in der Vorlage nicht ausreichend beschrieben. **Es braucht Klarheit, ab wann und in welchem Umfang ein Engpass voraussichtlich eintrifft, welche Handlungsoptionen bestehen und was die Konsequenzen sind.** Als Basis für eine offene Diskussion braucht es in der Botschaft **mehr Transparenz über den BIF, sowohl in Bezug auf die Langfristentwicklung** (analog Simulation NAF 2026-2045 in Abbildung 16 des erläuternden Berichts) **wie auch in Bezug auf die finanzielle Langfristwirkung der beschlossenen Ausbauten.**

3. Schrittweiser Netzausbau und Verknüpfung mit der Angebotsentwicklung

Für die Kundinnen und Kunden ist entscheidend, dass sich der Ausbau konsequent an der Nachfrage orientiert: von der Nachfrage zum Angebot zur Infrastruktur. Der VöV begrüsst daher den schrittweisen Ausbau des Bahnnetzes mit gestaffelten Angebots- und Realisierungshorizonten für den Personen- und Güterverkehr.

Der VöV teilt die Einschätzung des Bundesrates, wonach der Angebotsausbau Horizont 2035 unverzichtbar ist, akute Engpässe behebt und hohe Priorität zur Steigerung des Kundennutzens hat. Gezielte Infrastrukturmassnahmen in Verbindung mit Taktverdichtungen dank Digitalisierung und/oder längeren Zügen erlauben eine zeitnahe Kapazitätssteigerung auf den aus Kundensicht dringlichsten Strecken.

Auch der Schienengüterverkehr braucht zur Erbringung seiner Transportleistungen verbesserte Rahmenbedingungen (Kapazität, Geschwindigkeit und Erreichbarkeit der Umschlaganlagen), welche ein marktfähiges und wirtschaftliches Angebot ermöglichen.

Der VöV empfiehlt, dass die Umsetzung dieser Infrastrukturmassnahmen selbst bei einem allfälligen Liquiditätsengpass im BIF hohe Priorität behält (s. hierzu auch Ziffer 2 oben). Projekte die kurz vor der Ausführung stehen, sind vollständig, verzögerungsfrei und unabhängig von der Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles umzusetzen. Erfolgt dieser Ausbau nicht, drohen in absehbarer Zeit substanzielle Überlasten auf diversen Abschnitten im Bahnnetz (insbesondere im Mittelland, am Arc lémanique und im Raum Zürich). Die Attraktivität des Verkehrsträger Schiene würde darunter stark leiden.

Fazit

Der VöV **unterstützt** den vorgeschlagenen, **schrittweisen Netzausbau und das damit verknüpfte Angebot (vorab für den Horizont 35)** grundsätzlich. Allerdings sehen wir folgenden **Korrekturbedarf**:

Antrag 3

a) Fehlende Projekte für die Botschaft 27/Angebot im Horizont 2035

In einzelnen Fällen sind Streichungen von Projekten insbesondere für das Angebot im Horizont 35 nicht nachvollziehbar. Würde daran festgehalten, könnte sich deren Wegfall spürbar auf Angebotsverschlechterungen in ganzen Regionen auswirken. Insbesondere Projekte, die bereits vertieft überprüft wurden und im Kontext mit bereits gesprochenen Geldern (z.B. aus dem Agglomerationsfonds) und somit in einem gesamtverkehrlichen Zusammenhang stehen, sollten nicht gestrichen werden.

b) Langfristperspektive mit aufwärtskompatibler, konkreter Angebotsplanung

Der VöV begrüsst die schrittweise Netzentwicklung. Gleichzeitig stellen wir fest, dass aktuell kein breit getragenes Zielbild für die Weiterentwicklung der Schiene im langfristigen Horizont vorliegt. Dies ist aus Sicht des VöV aufgrund der dringlich und kurzfristig erfolgten Arbeiten zur Botschaft 27 nachvollziehbar, zumal die BIF-Alimentierung unbedingt rasch geregelt werden muss. Hingegen sollte eine Langfristperspektive unverzüglich mit den Arbeiten zur Botschaft 31 erarbeitet werden. **Diese langfristige Angebotskonzeption soll nachfrageorientiert (Personen- wie Güterverkehr) erfolgen** und nebst dem Potenzial der Normalspurnfrastruktur auch dasjenige der Meter-spurbahnen (einschliesslich Tramlinien und metroähnlicher Systeme) abbilden sowie den Schienengüterverkehr in der **Planungshierarchie** adäquat berücksichtigen. Aufbauend auf dem Horizont 35 ist bei letzterem prioritär ein weiterer Kapazitätsausbau zwischen Mittelland und Ostschweiz, die Eliminierung verbleibender Einschränkungen in den Hauptverkehrszeiten sowie weitere Fahrzeitverbesserungen durch die konsequente Anwendung der Planungshierarchie auf den Ost-West-Achsen und den Nord-Süd-Korridoren zu erreichen. Daneben sind Nachfrageschwankungen im Planungsprozess methodisch zu berücksichtigen und umzusetzen. Zudem ist sicherzustellen, dass strategische Netzelemente auch dem Schienengüterverkehr einen wirksamen Nutzen stiften. All diese Massnahmen würden sicherstellen, dass zukünftig die aus Angebotssicht wirkungsvollsten Schlüsselprojekte (s. hierzu auch Ziffer 4 unten) beschlossen werden könnten. **Der VöV fordert, dass er in den Prozess sehr eng einbezogen wird und dieser partizipativ gestaltet wird.**

Um die Errungenschaften der schrittweisen Netzentwicklung bei der Langfristperspektive gleichwohl zu wahren, soll die langfristige Angebotskonzeption in den **Horizonten 2040ff** (analog zum Horizont 35) **jeweils um aufwärtskompatible, fahr- und produzierbare Angebotskonzepte** ergänzt sein, die in den Botschaften 2031ff ausgewiesen werden. Dies ist zwingend erforderlich, da beispielsweise mit dem Projekt Mehrspur Zürich–Winterthur bereits ein Infrastrukturelement gebaut wird, welches voraussichtlich 2038 in Betrieb gehen wird und das Angebotskonzept in der Region Zürich und der Ostschweiz wesentlich prägen wird.

Aus Sicht des VöV soll dieses Prinzip (**Langfristperspektive mit jeweils konkreten und aufwärtskompatiblen Angebotsschritten**) in der **Botschaft 2027** deutlicher verankert werden.

4. Beurteilung der Schlüsselprojekte und ergänzende Massnahmen

Der Beschluss von strategischen Netzelementen muss sich zwingend nach dem grösstmöglichen Angebots- und Kundennutzen der jeweiligen Projekte für das Gesamtsystem Bahn richten. Aus einer nachfrageorientierten Sicht sind nach Einschätzung des VöV folgende der vorgeschlagenen Grossprojekte als wichtig einzustufen – und in dieser Reihenfolge:

- 4. Gleis Zürich Stadelhofen (+ dazugehörige kleinere Projekte)
- Tiefbahnhof Genf Cornavin
- Zimmerbergbasistunnel II
- Kapazitätsausbau Basel (Publikumsanlagen Bahnhof SBB, Margarethenbrücke)
- Luzern: (Dreilindentunnel und unterirdischer Kopfbahnhof)
- Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds : Ligne directe

Gemäss unserer Einschätzung reichen die finanziellen Mittel nicht aus, um alle in den Botschaften 2027 und 2031 vorgesehenen Ausbauten umzusetzen. **Aus Sicht des VöV braucht es bei den strategischen Netzelementen deshalb nochmals eine weitere Priorisierung.** Anderenfalls wird es bei gegebenem Finanzvolumen zu starken Verzögerungen in der Umsetzung kommen. Falls sich diese Sichtweise bestätigen sollte, vertritt der VöV die Haltung, dass aus einer netzweiten verkehrlichen Betrachtung

- (1) das Projekt «Neue Bahnlinie Innertkirchen – Oberwald (multifunktionaler Grimseltunnel)» mit der Botschaft 27 **nicht beschlossen** sowie

- (2) die Projekte «Kapazitätssteigerung S-Bahn Basel; Durchmesserlinie Basel» und «Neustrukturierung Knoten Luzern; Durchgangsbahnhof Luzern» **nicht bereits für die Botschaft 31 festgesetzt, sondern repriorisiert** werden sollten.

Der VöV befürwortet die vorgeschlagene Änderung von Art. 48c Abs.2^{bis} EBG, sodass für den Beschluss eines strategischen Netzelements neu ein abgeschlossenes Vorprojekt vorausgesetzt wird.

Im Hinblick auf deren zentrale verkehrliche Bedeutung im Schweizer Bahnnetz heben wir zwei Projekte hervor, für die mit oberster Priorität die entsprechenden Arbeiten vorangetrieben werden müssen, damit sie rechtzeitig für die Botschaft 31 vorliegen:

a) Morges–Perroy

Die Strecke zwischen Lausanne – Genf bedarf unbestritten einer dringenden Kapazitätssteigerung. Aus diesem Grund hat das Parlament in der Botschaft 2023 das Projekt Morges – Perroy beschlossen. Der VöV hat sich bereits damals klar für diesen Ausbau ausgesprochen.

Das Projekt ist geeignet, dringend benötigte Redundanzen und Engpassbeseitigungen zu schaffen und ist von seinem Gesamtnutzen weiterhin unbestritten. **Der VöV fordert deshalb, das Vorprojekt mit höchster Priorität voranzutreiben.**

b) Beseitigung Engpass Heitersberg

Der **langfristigen Planung der Ost-West-Achse ist aus nationaler Perspektive in den weiteren Planungen und in der Botschaft 2031 unbedingt ausreichend Rechnung zu tragen**, damit zeitnah eine finanzier- und umsetzbare Perspektive vorliegt. Trotz der vorgeschlagenen Ausbauten im Rahmen des Horizonts 2035 bleibt die Achse Olten – Zürich und insbesondere der Raum Heitersberg einer der grössten Kapazitätsengpässe in der Schweiz. Entsprechend ist in Abstimmung mit den Planungsarbeiten Ost-West ein notwendiges Schlüsselprojekt für diese Achse zur verbindlichen Aufnahme in der Botschaft 2031 vorzubereiten und bereits in Kapitel 2.1.12.1 des erläuternden Berichts aufzunehmen.

Ergänzungsmassnahmen

Schliesslich weisen wir darauf hin, dass strukturgebende Netzelemente ihren Nutzen nur entfalten können, wenn dafür **die notwendigen Ergänzungsmassnahmen ebenfalls realisiert** werden. Die erforderlichen Ergänzungsmassnahmen und deren Finanzierung sind deshalb bereits bei der Beurteilung und Priorisierung eines strategischen Netzelements gesamthaft auszuweisen. Nur so lassen sich die tatsächlichen Kosten und der erreichbare Angebotsnutzen eines Schlüsselprojekts transparent miteinander vergleichen.

Erfahrungsgemäss sind für Ergänzungsmassnahmen zu Schlüsselprojekten zusätzliche Investitionen im Umfang von rund 40 Prozent der Kosten des jeweiligen strategischen Netzelements erforderlich. Die in der Botschaft 2027 vorgesehenen **Ergänzungsmassnahmen von 1,8 Milliarden Franken stellen eine notwendige erste Tranche** dar, reichen jedoch nicht aus. Ohne weitere Ergänzungsmassnahmen droht, dass der angestrebte Kundennutzen der beschlossenen Grossprojekte nur teilweise realisiert wird, während gleichzeitig erhebliche Folgekosten anfallen. Deshalb **sind in der Botschaft 2031 für die Horizonte 2040 und 2045 zusätzliche Mittel für Ergänzungsmassnahmen einzuplanen**. Die rechtzeitige Planung und Realisierung ist sicherzustellen, damit die Schlüsselprojekte ihren geplanten Angebotsnutzen entfalten können. Derzeit sind für den Horizont 2045 nur 10 Prozent der erforderlichen Mittel vorgesehen.

5. Agglomerationsverkehr: Fehlanreiz beheben und den Bundesanteil für Tram- und vergleichbare Projekte erhöhen

Heute prägt ein struktureller Fehlanreiz die Finanzierung von ÖV-Projekten in den Agglomerationen: Während der Bund Projekte der Eisenbahn-Infrastruktur zu 100 Prozent finanziert, steuert er an die Kosten von Tramprojekten und metroähnlichen Systemen lediglich 30 bis 40 Prozent bei, im Maximum jedoch 50 Prozent (Art. 17d Abs. 1 MinVG). Die Kantone und Gemeinden müssen somit bei Tram/Metroprojekten den Löwenanteil selbst finanzieren.

Zwei verschiedene «Finanzierungstöpfen»

Die unterschiedlich hohe Kostenbeteiligung seitens Bund gründet darin, dass Eisenbahn- und Tram-/Metro-Infrastrukturen aus zwei unterschiedlichen «Bundestöpfen» finanziert werden: die Eisenbahn aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), die Tram- und metroähnlichen Projekte dagegen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).

In den Agglomerationen haben neue Tramlinien und vergleichbare Systeme (wie z.B. die Limmattalbahn) ein grosses Potenzial für die Gewinnung neuer ÖV-Kundinnen und -Kunden, was wiederum dem Ziel entspricht, das der Bund – und auch der VöV – erreichen wollen: die Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Hinzu kommt, dass Tram- und metroähnliche Systeme gegenüber der Eisenbahn drei gewichtige Vorteile haben: Sie sind in aller Regel günstiger als Eisenbahnen, benötigen weniger Platz und lassen sich rascher realisieren.

Fataler Fehlanreiz bzw. Ungleichbehandlung

Die aktuell ungleichen Finanzierungsregime für Bahn und Tram/Metro verursachen **Fehlanreize**. Sie erschweren die Finanzierung sinnvoller Tram-/Metrolinien und vergleichbarer Projekte inkl. Businfrastruktur und beeinflussen die Prioritätensetzung in Städten und Agglomerationen. Selbst wenn ein Tram-/Metroprojekt verkehrlich sinnvoller und volkswirtschaftlich günstiger wäre, besteht für Kantone und Gemeinden ein Anreiz, stattdessen ein Eisenbahnprojekt zu verfolgen, da letzteres den eigenen Haushalt nicht belastet.

Der VöV fordert deshalb eine **Erhöhung des NAF-Bundesanteils für Tramprojekte, metroähnliche Systeme und Businfrastrukturen**, um deren systematische Benachteiligung zu korrigieren und Investitionsentscheide stärker am verkehrlichen Nutzen, statt an der Finanzierungslogik auszurichten. Folgende gesetzliche Anpassungen sind notwendig.

Antrag 4

Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG, SR 725.116.2)

Art. 17d MinVG Höhe der Beiträge

Abs. 1^{bis} (neu)

1^{bis} In Abweichung von Absatz 1 betragen die Beiträge des Bundes an Tramprojekte, metroähnliche Projekte und vergleichbare ÖV-Projekte sowie an Projekte betreffend Businfrastruktur zwischen 70 und 80 Prozent.

Art. 17f MinVG Mittel für den Agglomerationsverkehr

..... betragen in der Regel zwischen 11-15 Prozent [statt: 9-12 Prozent] der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Zusammenfassend halten wir fest, dass der VöV die Stossrichtung der Botschaft Verkehr '45 unterstützt.

Die Vorlage schafft wichtige Voraussetzungen für die nachhaltige Finanzierung des BIF, die Umsetzung des Angebotsausbaus im Horizont 2035 und die langfristige Digitalisierung der Bahninfrastruktur sowie die langfristige Entwicklung des Bahnnetzes.

Die aufgezeigten Korrekturen sind im weiteren politischen Prozess vorzunehmen, ohne die zeitgerechte Verabschiedung dieser zentralen Grundlagen zu gefährden. Eine wesentliche Verzögerung würde die Planungs- und Investitionssicherheit der Branche beeinträchtigen und die Weiterentwicklung des Angebots verzögern.

Abschliessend weisen wir nochmals darauf hin, dass sich die ÖV-Branche ihrer Verantwortung zur effizienten und kostensparenden Leistungserbringung bewusst ist und gemeinsam mit dem BAV evaluiert, wie bei Normen und Branchenvorgaben im Bereich des Baus und Unterhalts der Eisenbahninfrastruktur wesentliche Kosteneinsparungen erzielt werden können.

Wir bedanken uns nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse



Dr. Fabian Schmid
Präsident



Ueli Stückelberger
Direktor

