



Mai 2024

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025- 2028

Ergebnisbericht zur Vernehmlassung



Inhalt

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Ausgangslage..... | 3 |
| 1.1 | Inhalt der Vorlage | 3 |
| 1.2 | Vernehmlassungsverfahren..... | 3 |
| 1.3 | Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden | 4 |
| 1.4 | Expliziter Verzicht auf eine Stellungnahme..... | 4 |
| 2 | Auswertung anhand des Fragebogens..... | 4 |
| 2.1 | Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen | 4 |
| 2.2 | Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen | 8 |
| 2.3 | Weitere Bemerkungen..... | 9 |
| 3 | Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren | 12 |
| 4 | Anhang 2: Fragekatalog zur Vernehmlassungsvorlage zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028..... | 14 |

1 Ausgangslage

Die Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur ist im Eisenbahngesetz (EBG) festgelegt. Sie erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) mit einem vierjährigen Zahlungsrahmen und Leistungsvereinbarungen mit den verschiedenen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB). Die Leistungsvereinbarungen für die Jahre 2025–2028 (LV 25–28) werden zwischen dem Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), und den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) abgeschlossen. Die Systemaufgaben sollen wie bereits vor vier Jahren über den gleichen Zahlungsrahmen finanziert werden. Gegenüber den ISB werden für die Systemaufgaben von der LV unabhängige Verträge geschlossen.

Gestützt auf das Gütertransportgesetz (GüTG) und das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) wird ebenfalls für die Jahre 2025–2028 ein Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen vorgelegt.

1.1 Inhalt der Vorlage

Mit den LV 25–28 einigen sich Bund und ISB auf die zu erreichenden Ziele und die dafür zur Verfügung gestellten Finanzmittel für den Betrieb und den Substanzerhalt. Die bisherigen übergeordneten Ziele für die ISB haben sich bewährt, sie werden weitgehend beibehalten.

Für die Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten von Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur (Betriebsabgeltungen) und zur Finanzierung der Investitionen in den Substanzerhalt (Investitionsbeiträge) sowie der Systemaufgaben sieht der Bundesrat für die Jahre 2025–2028 einen Zahlungsrahmen von 15 100 Millionen Franken vor. Gegenüber dem Zahlungsrahmen 21–24 werden somit 700 Millionen Franken mehr beantragt werden. Aufgrund der Teuerung im 2022 und der weiterhin erwarteten Teuerung, der höheren Strompreise sowie der geringeren Trassenpreiseinnahmen sind dies voraussichtlich real weniger Mittel als in der laufenden LV-Periode. Das Wachstum der verfügbaren Mittel beträgt für die LV 25–28 in der Summe über die vier Jahre rund 5 Prozent.

1.2 Vernehmlassungsverfahren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eröffnete am 28. Juni 2023 das Vernehmlassungsverfahren. Eingeladen wurden die Kantone, Organisationen, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, Dachverbände der Gemeinden, Städte, Berggebiete und der Wirtschaft, nach Personenbeförderungsgesetz (PBG) abgegoldene Transportunternehmen sowie eine Vielzahl weiterer Organisationen (Verbände, interessierte Kreise). Die Vernehmlassung dauerte bis zum 20. Oktober 2023. Den Adressatinnen und Adressaten der Vernehmlassung standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Begleitschreiben zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens
- Zwei Bundesratsbeschlüsse:
 - Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028
 - Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2025-2028
- Erläuternder Bericht
- Fragenkatalog

Der Bericht über die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens ist aufgeschaltet auf der Webseite [Abgeschlossene Vernehmlassungen - 2023 \(admin.ch\)](https://www.admin.ch/abgeschlossene-vernehmlassungen-2023).

1.3 Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden

Insgesamt sind 66 Stellungnahmen eingegangen.

| Teilnehmende nach Kategorie | Adressantinnen Adressaten | Stellung bezogen | Expliziter Verzicht auf inhaltliche Stellungnahme |
|--|------------------------------|---------------------|--|
| Kantone und Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) | 27 | 27 | |
| In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien | 11 | 5 | |
| Verbände (Gemeinde, Städte und Berggebiete) | 3 | 4 | |
| Nach PBG abgeholte Transportunternehmen | 40 | 7 | |
| Wirtschaftsverbände | 8 | 12 | 1 |
| Organisationen, interessierte Kreise und Private | 29 | 11 | 1 |
| Insgesamt | 118 | 66 | 2 |

1.4 Expliziter Verzicht auf eine Stellungnahme

Schweizerischer Arbeitgeberverband (SAV) und Wettbewerbskommission (WEKO).

2 Auswertung anhand des Fragebogens

Die Vernehmlassungsunterlagen enthielten einen neun Fragen umfassenden Katalog (siehe Anhang 2). Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen folgt der Struktur des Fragebogens.

Der Fragebogen wurde von 35 Teilnehmenden verwendet, von 31 Teilnehmenden hingegen nicht.

2.1 Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

Frage 1: Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Grundtenor

Eine deutliche Mehrheit (61 Teilnehmende) unterstützt die Vorlage grundsätzlich.

Im Einzelnen

Zu den 61 Teilnehmenden, welche die Vorlage grundsätzlich unterstützen, gehören 22 Kantone, 5 Parteien (Die Mitte, GLP, Grüne, SP und SVP), 12 Wirtschaftsverbände sowie weitere Organisationen und Verbände.

Zwar unterstützt die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) die Vorlage grundsätzlich, jedoch betonen sie, dass wichtige Aspekte der Vorlage noch nicht abschliessend geklärt seien. Dies betreffe vor allem den Zahlungsrahmen, der nochmals mit den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) konsolidiert werde und die Höhe der Trassenpreiseinnahmen in der Periode 2025-2028. Diese offenen Punkte würden eine Einschätzung schwierig gestalten, was aus der Sicht der Kantone unbefriedigend sei. 11 Kantone unterstützen die Stellungnahme der KöV.

Die GLP unterstützt die Vorlage grundsätzlich, jedoch müsse die Vorlage in drei Bereichen nachgebessert werden: die fristgerechte Umsetzung der Projekte des AS2035 darf nicht gefährdet

werden, keine Verzögerung bei der Finanzierung für die Umsetzung des BehiG und der Digitalisierung sowie die Umsetzung und Beschleunigung der ERTMS-Technologie darf nicht verzögert werden.

4 Kantone (NW, FR, GL, GR) unterstützen die Vorlage nicht. Die genannten Kantone stimmen der Vorlage nicht zu, da wichtige Aspekte der Vorlage noch nicht geklärt seien. Dies beinhalte den Zahlungsrahmen, der aufgrund der Eingaben der Transportunternehmen, der geplanten Kürzungen der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und der Trassenpreisreduktionen für den SBB-Fernverkehr ungenügend sei bzw. bedürfe es noch Abklärungen zwischen dem BAV und den ISB. Kanton FR sieht die Abgrenzung zwischen Infrastrukturinstandhaltung und Ausbau als zu starr an.

Die Organisation Inclusion Handicap äussert sich nicht dazu.

Frage 2: Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehene Betrag in seiner Höhe angemessen?

Grundtenor

Eine deutliche Mehrheit (52 Teilnehmende) bezeichnet den vorgesehenen Betrag als nicht angemessen.

Im Einzelnen

6 Teilnehmende (Kanton AR, SOB, SVP, die Mitte, CVCI und VAP) bezeichnen den Betrag als angemessen.

6 Teilnehmende (CJ, HKBB, SGV, Infra Suisse sowie die Kantone SO und ZH) sehen den vorgesehenen Betrag als nicht beurteilbar, da wesentliche Aspekte, wie die Trassenpreiseinnahmen und der Zahlungsrahmen, noch nicht geklärt sind und/oder auf Schätzungen beruhen, die eine abschliessende Antwort schwierig gestalten.

Zwar unterstützt die SVP den Betrag, kritisiert jedoch die Betriebsabteilungen für die ISB und fordert Beweise für die erhöhte Produktivität der ISB.

52 Teilnehmende sind mit dem Betrag nicht einverstanden. Dazu gehören 23 Kantone, 3 Parteien (die SP, Grüne und GLP), 11 Verbände, 4 Transportunternehmen und 10 Organisationen sowie das Pusch-Magazin. Die genannten Teilnehmenden sehen die Höhe des Betrags als ungenügend, da dieser sehr wahrscheinlich folgende Punkte nicht gewährleisten könne:

- Keine Verschlechterung des Netzzustandes
- Die finanzielle Stabilität des BIF
- Die Erhaltung des Bahnbetriebs und der Substanzerhalt auf dem aktuellen Qualitätsniveau
- Mittelfristige Erreichung des Zielwerts des Branchenstandards (RTE9900)
- Die Gewährleistung der Umsetzung der geplanten und laufenden Ausbauprojekte
- Die rechtzeitige Umsetzung des BehiG
- Die Berücksichtigung der konkreten Situation der ISB: keine Kürzung der Mittel bei gutem Umsetzungsstand
- Ausreichende Reserven, um bei Bedarf (zum Beispiel bei Naturschäden) zusätzliche Mittel zur Verfügung zu haben

Dies wird besonders von der KöV betont, deren Stellungnahme von 11 Kantonen unterstützt wird.

Ebenfalls wird ausgeführt, dass neue Anforderungen an den Ausbaustandard, wie zum Beispiel barrierefreie Zugänge sowie elektronische Kundeninformationssysteme des Bahnbetriebs, mehr Mittel erfordern. Kanton GL und GR weisen auf die Teuerung im Bausektor hin. Der Kanton BS verweist auf

die latenten Sicherheitsrisiken der SBB, die sich auf ein kaum mehr akzeptables Niveau erhöhen würden. Die Kantone BE, GL und GR weisen auf den Nachholbedarf beim Unterhalt der Bahninfrastruktur hin.

Die SBB führt aus, dass der Mittelbedarf aufgrund des Ausbaus, der Regelungsdichte und der Teuerung ansteige. Mit den vorgesehenen Mitteln sei die SBB nicht in der Lage, den Anforderungen des Bestellers zu genügen. Dies bedeute, dass der Netzzustand nicht gehalten werden könne, ein Rückstand des Substanzerhalts entstehe und die Modernisierung sich verzögere. Das Aufschieben des Substanzerhalts führe wiederum zu einer Verzögerung der Ausbauschritte und verunmögliche die Umsetzung von Massnahmen mit hohem Kundennutzen. Die SBB beantragt Mittel in der Höhe von 9.3 Mia. CHF und eine Aufnahme von Optionen im Bereich Güterverkehr in der Höhe von 150 Mio. CHF. Zudem benötigt die SBB eine Zusatzfinanzierung für die Fahrzeugausrüstung ERTMS.

Die BLSN fordert die Erhöhung der Investitionsbeiträge der BLSN auf 800 Mio. CHF. Die RhB beantragt eine Erhöhung der LV von RhB um den Betrag der Teuerung (80 Mio. CHF).

Die Organisationen CTSO sowie Oustrail befürchten, dass mit dem vorgeschlagenen Betrag, der Betrieb auf gewissen Linien eingestellt werden muss.

6 Organisationen (VöV, VCS, RailPlus, Greenpeace, LITRA, Inclusion Handicap) und das Pusch-Magazin fordern eine Erhöhung des Betrags auf 16.6 Mia. CHF. 5 Organisationen (VöV, VCS, RailPlus, Greenpeace, LITRA) und Pusch setzen sich zudem für eine Option in der Höhe von 500 Mio. CHF ein.

Frage 3: Der Bundesrat erwartet von den Infrastrukturbetreiberinnen, dass von ihm definierte Ziele erreicht werden. Sind Ihrer Ansicht nach die Ziele in den folgenden Punkten richtig definiert?

- **Sicherheit?**
- **Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes?**
- **optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten?**
- **langfristiger Werterhalt der Infrastruktur?**
- **Effizienz und Nachhaltigkeit?**

Grundtenor

32 Teilnehmende bezeichnen die Ziele als richtig definiert.

Im Einzelnen

32 Teilnehmende bezeichnen die Ziele als richtig definiert: Darunter sind 16 Kantone, 2 Parteien (Die Mitte, SP), 2 Verbände (COREB, Alliance des Villes), 7 Wirtschaftsverbände, 2 Organisationen (CTSO, Oustrail) und 3 Transportunternehmen (BLSN, FLP und SOB). Von der Mehrheit wird betont, dass genügend Mittel wichtig seien, um die definierten Ziele erreichen zu können.

Die GLP stimmt der Definition der Ziele teilweise zu und betont, dass nicht an einem falschen Ort gespart werden solle, damit ein Nachholbedarf vermieden werden könne. Der Nachholbedarf habe indirekt Auswirkungen auf die Sicherheit sowie auf die Nachhaltigkeit. Die GLP vermisse eine gesamtheitliche mittel- bis langfristige Strategie.

2 Teilnehmende (Kantone AG und BL) beurteilen die Definition der Ziele als nicht richtig. Beide sehen die Ziele Verfügbarkeit, Resilienz sowie Effizienz und Nachhaltigkeit als nicht richtig definiert. Kanton AG und BL führen aus, dass der Substanzerhalt vorrausschauender geplant werden müsse, damit die Resilienz sowie die Nachhaltigkeit des Bahnnetzes erhöht werden kann.

Frage 4: Sind Sie der Ansicht, dass noch weitere Ziele in die Leistungsvereinbarungen aufgenommen werden sollten?

Grundtenor

20 Teilnehmende sind nicht der Ansicht, dass noch weitere Ziele aufgenommen werden sollten. 15 Teilnehmende halten es für notwendig, weitere Ziele aufzunehmen.

Im Einzelnen

Zu den 20 Teilnehmenden, die nicht der Ansicht sind, dass weitere Ziele aufgenommen werden sollten, gehören 13 Kantone, eine Partei (die Mitte) sowie verschiedene Organisationen, Verbände und Transportunternehmen (SAB, Transfair, TravailSuisse, Infra Suisse, FLP und SOB).

5 Kantone (FR, JU, VD, VS, BE) sowie Alliance des Villes, CTSO und Oustrail sehen es für notwendig, dass Ziele zu der Pünktlichkeit, den Fahrzeiten und den Mindestkapazitäten des Verkehrs definiert werden.

Der Kanton GE spricht sich für das Ziel Pünktlichkeit aus, genauso wie die FER, die sich zudem für eine Zielsetzung bei der Einhaltung der Referenzfahrzeiten einsetzt.

Die HKBB hält Ziele in den Bereichen Multimodalität, so auch die SGV, und Transparenz für notwendig.

Die SP und die SEV setzen sich für klare Ziele für das Personal ein.

Die GLP betont, dass Ziele in den Bereichen Modernisierung und Digitalisierung der Infrastruktur mittels ERTMS/ETCS notwendig sind.

Frage 5: Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Grundtenor

34 Teilnehmende haben Bemerkungen zum Netzzustand.

Im Einzelnen

Zu den 34 Teilnehmenden gehören die KöV, 18 Kantone, 2 Parteien (Grüne, GLP) sowie verschiedene Verbände und Organisationen.

Die Mehrheit der Kantone, die Bemerkungen zum Netzzustand haben, zeigen sich enttäuscht, dass der Netzzustand mit der vorliegenden Vorlage nicht verbessert werde. 8 Kantone (SH, TI, ZH, SG, GR, GL, TG und NW) sowie die KöV, Grüne, SEV, Transfair und Greenpeace betonen, dass ein Substanzerhaltungsrückstand bestehe. Der Netzzustand dürfe sich auf keinen Fall verschlechtern, weil in der LV 2025-2028 nicht genügend Mittel eingeplant werden. Nach den Kantonen SO und BL muss eine vorrausschauende Planung sowie die Beibehaltung und Schaffung von Kapazitätsreserven im Netz gewährleistet werden.

Der Kanton FR betont, dass das Meterspurnetz der TPF besonders veraltet ist.

Die VöV und die VCS sehen die Beibehaltung des Niveaus der Verfügbarkeit und Qualität des Netzes mit dem vorgeschlagenen Zahlungsrahmen als unmöglich.

Die SBB betont, dass der Netzzustand nicht gehalten werden könne. In den jährlichen Netzzustandsberichten weist die SBB einen Rückstand auf. Einen Abbau des Rückstandes sei mit dem vorgeschlagenen Zahlungsrahmen nicht möglich.

Die GLP erwartet aufgrund des nicht zufriedenstellenden Netzzustandes konkrete Verbesserungsmassnahmen, um die Sicherheit auf dem Schienennetz zu gewährleisten. Die FLP legt dar, dass es ohne genügend Mittel nicht möglich ist, die Sicherheit aller Anlagen zu gewähren.

2 Organisationen (Oustrail, CTSO) sowie 3 Kantone aus der Westschweiz (GE, JU und VS) hinterfragen die Berichte über den Netzzustand, die durch die ISB erstellt werden und betonen, dass die Aufbereitung der Daten nicht zielführend für die Westschweiz sei. Denn anhand der Berichte sei es nicht möglich gewesen, die Mängel und Verzögerungen, die zu der Krisensituation in der Westschweiz geführt hätten, aufzudecken. Dies läge daran, dass in den Berichten nationale Durchschnittswerte präsentiert werden. Auch kritisch gegenüber den Berichten äussert sich das Transportunternehmen SOB: Die Angaben seien im Bereich der Nutzungsdauer aufgrund der Technologiezyklen der Anlageinfrastruktur mit Vorsicht zu interpretieren.

Der Kanton VD setzt sich dafür ein, dass die Netzzustandsberichte als Entscheidungshilfe bei der Zuteilung von Investitionsmitteln verwendet werden sollten.

2.2 Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

Frage 6: Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Grundtenor

Eine klare Mehrheit (54 Teilnehmende) unterstützt die Vorlage grundsätzlich.

Im Einzelnen

Zu den 54 Teilnehmenden gehören alle Kantone bis auf Kanton FR, die KöV, 4 Parteien (die Mitte, SP, Grüne und GLP) alle Verbände bis auf die SGV, 3 Transportunternehmen (SBB, BLSN, SOB) und verschiedene Organisationen.

Die KöV schreibt, dass anhand der Vorlage wichtige Beiträge zur Förderung des Güterverkehrs durch den Bund geleistet werden.

Kanton FR gibt hierzu keine Antwort, da der Kanton nicht direkt betroffen sei. Alliance des Villes stimmt der Vorlagen zu, jedoch sollte die Vorlage nicht auf Kosten des Personenverkehrs gehen.

2 Teilnehmende (SVP und SGV) lehnen diesen Punkt der Vorlage konkret ab. Die SVP spricht sich gegen die Vorlage aus, da die Leistungen durch den freien Markt erbracht werden sollten. Die staatliche Finanzierung dürfe auf keinen Fall aus der «Spezialfinanzierung Strassenverkehr» erfolgen, sondern falls unumgänglich aus dem BIF. Die SGV lehnt ebenfalls die staatlichen Beiträge aus der «Spezialfinanzierung Strassenverkehr» ab, da es sich so um eine Zweckentfremdung handle. Infra Suisse unterstützt die Vorlage zwar grundsätzlich, jedoch sprechen sie sich gegen die Finanzierung zu Lasten der «Spezialfinanzierung Strassenverkehr» aus, da das Auspielen von Schiene und Strasse als Verkehrsträger nicht zielführend sei. Besonders wichtig sei der kombinierte Verkehr.

Frage 7: Ist der für die Finanzierung von privaten Güterverkehrsanlagen vorgesehene Betrag in seiner Höhe angemessen?

Grundtenor

33 Teilnehmende erachten den vorgesehenen Betrag als angemessen.

Im Einzelnen

33 Teilnehmende sehen den Betrag als angemessen: Dazu gehören die KöV, 19 Kantone, 2 Parteien (GLP und die Mitte), 9 Verbände, SBB und eine Organisation (LITRA).

Die Kantone AG und SO stimmen dem Betrag grundsätzlich zu, sehen jedoch Anpassungen je nach Ausgang der parlamentarischen Beratungen als möglich. Die Kantone NW, FR und das Transportunternehmen SOB sind nicht direkt davon betroffen und beurteilen die Höhe des Betrags nicht. Die SP und die SEV schreiben, dass der Betrag mit allen Stakeholdern abgeklärt werden müsse und betonen, dass genügend Mittel für die Verlagerung notwendig seien.

15 Teilnehmende sehen den Beitrag als nicht angemessen: 4 Kantone (GE, JU, VD und VS), sowie eine Partei (Grüne) sowie 6 Verbände (darunter SAB, SGB, u.a.) und 3 Organisationen (VCS, Alpeninitiative, Greenpeace) und das Pusch-Magazin beurteilen den Betrag als zu tief.

Die genannten Organisationen und das Pusch-Magazin fordern die Erhöhung des Kredits auf 300 Mio. CHF.

Die Grünen argumentieren, dass die Kürzung um einen Drittel die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bremse.

2.3 Weitere Bemerkungen

Frage 8: Gibt es weitere Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

Grundtenor

19 Teilnehmende geben an, dass sie weitere Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht, sehen.

Im Einzelnen

Zu den 19 Teilnehmenden gehören 5 Kantone, eine Partei (GLP), 6 Verbände, 2 Transportunternehmen (SOB, CJ) und 5 Organisationen und das Pusch-Magazin.

Der Kanton FR sieht Überprüfungsbedarf bei der Festsetzung von Zielen im Bereich Pünktlichkeit, Reisezeiten und den minimalen Kapazitäten bei dem Substanzerhalt.

Die Kantone SH und GR empfehlen zu prüfen, ob die ISB die zur Eingabe vorgesehenen Programme der LV vorgängig mit den Kantonen ansprechen sollten, um eine effizientere Angebotsgestaltung zu schaffen. Der Kanton NW ruft zur Überprüfung der Verteilmethodik für den Substanzerhalt auf.

Die Kantone JU und BE sowie die Organisation CTSO sehen die Anpassung des Strompreises für den Regionalverkehr ab 2024 als problematisch. Der Kanton BE lehnt zudem die Reduktion der Beiträge an den RPV ab. Der Kanton JU befindet es als notwendig, das PGV-Verfahren zu beschleunigen und zu vereinfachen.

Die GLP kritisiert die Querfinanzierung des Geldtopfes «Substanzerhalt» für konkrete Ausbauprojekte der Ausbautappe 2035: Die LV solle in erster Linie den Unterhalt und Betrieb gewährleisten. Zudem sollte die Dauer der LV verlängert werden und so der langfristige Mitteleinsatz sichergestellt werden. Weiter sollte geprüft werden, ob es Sinn mache, die Ausbauprojekte und die Substanzerhalt-Projekte so strikt zu trennen, wie es heute geschehe: Der Fokus sollte auf dem effizienten Mitteleinsatz liegen. Die GLP regt dazu an, alle Strecken zu überprüfen und eine Alternative für Strecken mit tiefem Kostendeckungsgrad zu erarbeiten.

Die Grünen lehnen die Finanzierung der Verkehrsdrehscheiben aus dem BIF ab, da eine sachliche Begründung dafür fehle. Da Verkehrsdrehscheiben von verschiedenen Verkehrsträgern genutzt werden würden, sei eine ausschliessliche Finanzierung aus dem BIF nicht verständlich.

Die Überprüfung der Umsetzung des BehiG wird von der Organisation Inclusion Handicap gefordert, da das festgelegte Ziel verfehlt werde und die Anpassungen herausgezögert würden. Generell sollte ein grösseres Gewicht auf die Barrierefreiheit gelegt werden.

Der Verband Alliance des Villes stellt die Governance der Entscheidungen des UVEK und des BAV sowie die Konsultationsverfahren in Frage.

Nach der VAP sollte die Transparenz des Mitteleinsatzes erhöht werden und ein sparsamerer Umgang der Mittel durch Anreize geprüft werden. Zudem fordert der Wirtschaftsverband, dass der von der SBBC monopolisierte Binnengüterverkehr in eine marktwirtschaftliche Ordnung umgewandelt wird. Ebenfalls soll die Verbesserung der Erreichbarkeit der letzten Meile festgeschrieben werden.

Die HKBB sieht Überprüfungsbedarf bei der Sanierung der SBB, der nach dem Verband nicht zulasten des BIF ablaufen sollte.

Nach dem Transportunternehmen SOB sollte die Umsetzung ATO und ERTMS überprüft werden. Ebenfalls sieht die SOB Reformbedarf bei der Finanzierung.

Das Transportunternehmen CJ fordert eine Verkürzung der Dauer der Plangenehmigungsverfahren, da die Einhaltung der Investitionspläne dadurch erschwert werden. Weiter argumentiert die CJ für eine Überprüfung der Verfahrensfristen, da die Finanzierung bei einer Verzögerung nicht gesichert sei.

Der Städteverband fordert, dass die Veloparkplätze bei den Bahnhöfen durch den BIF finanziert werden sollten.

Infra Suisse erachtet es als sinnvoll, dass der BIF und der Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF) getrennt bleiben. Eine Zusammenlegung lehnt der Verband ab.

Frage 9: Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Grundtenor

29 Teilnehmende haben sonstige Bemerkungen.

Im Einzelnen

Zu den 29 Teilnehmenden, die sonstige Bemerkungen haben, gehören die KöV, 13 Kantone, eine Partei (GLP), 5 Wirtschaftsverbände, 2 Transportunternehmen (FLP, SOB) und 6 Organisationen sowie das Pusch-Magazin.

Die KöV betont, dass der BIF stabil bleiben soll. Reserven sollen vorgehalten werden.

Der Kanton ZH merkt an, dass die Vorteilsanrechnung fehlt. Nach der Vorteilsanrechnung hat der Bund dem Kanton Zürich bzw. dem Zürcher Verkehrsbund bis 2025 jährlich eine Pauschale von 45 Mio. CHF zu vergüten.

11 Kantone (AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, TG, VD, VS), und 6 Organisationen (KöV, CTSO, Oustrail, VCS, Alpeninitiative sowie Greenpeace) schreiben, dass auf die Trassenpreisreduktion zu Gunsten der SBB verzichtet werden sollte. Die genannten Kantone schreiben ebenfalls, dass die Einlage der Kantone in den BIF nicht für diesen Zweck verwendet werden dürfe. Die KöV hält fest, dass die ISB für die daraus entstehenden Einnahmeausfälle entschädigt werden sollten. Zudem soll sich der Bund bei einer allfälligen Trassenpreiserhöhung für EVU anteilmässig beteiligen und den Verpflichtungskredit RPV erhöhen.

Die SGV betont, dass sich die Leistungen auf notwendige Aufgaben fokussieren sollten und nicht überlastet werden sollte mit zusätzlichen Zielen sowie Aufgaben. Zudem sei es notwendig, dass die SBB sich auf ihr Kerngeschäft und die Eigenwirtschaftlichkeit fokussiert.

Nach RailCom sollten in der LV generelle Angaben zur Diskriminierungsfreiheit gemacht und das Mitwirkungsrecht der EVU adäquat umgesetzt werden.

2 Organisationen (Alpeninitiative, Greenpeace) und das Pusch-Magazin setzen sich für eine Anpassung der LSVa an die Teuerung ein.

3 Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren

| Kantone | |
|--|--|
| Abkürzung | voller Name |
| ZH | Staatskanzlei des Kantons Zürich |
| BE | Staatskanzlei des Kantons Bern |
| LU | Staatskanzlei des Kantons Luzern |
| UR | Standeskanzlei des Kantons Uri |
| SZ | Staatskanzlei des Kantons Schwyz |
| OW | Staatskanzlei des Kantons Obwalden |
| NW | Staatskanzlei des Kantons Nidwalden |
| GL | Staatskanzlei des Kantons Glarus |
| ZG | Staatskanzlei des Kantons Zug |
| FR | Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg |
| SO | Staatskanzlei des Kantons Solothurn |
| BS | Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt |
| BL | Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft |
| SH | Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen |
| AR | Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden |
| AI | Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden |
| SG | Staatskanzlei des Kantons St. Gallen |
| GR | Standeskanzlei des Kantons Graubünden |
| AG | Staatskanzlei des Kantons Aargau |
| TG | Staatskanzlei des Kantons Thurgau |
| TI | Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino |
| VD | Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud |
| VS | Chancellerie d'Etat du Canton du Valais |
| NE | Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel |
| GE | Chancellerie d'Etat du Canton de Genève |
| JU | Chancellerie d'Etat du Canton du Jura |
| In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien | |
| Abkürzung | voller Name |
| SP | SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz |
| Grüne | Grüne Partei der Schweiz GPS |
| GLP | Grünliberale Partei der Schweiz glp |
| Die Mitte | Die Mitte |
| SVP | SVP Schweizerische Volkspartei |
| Verbände (Gemeinde, Städte und Berggebiete) | |
| Abkürzung | voller Name |
| SAB | Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete |
| COREB | La Communauté régionale de la Broye |
| - | Städteverband |
| - | Alliance des Villes |
| Wirtschaftsverbände | |
| Abkürzung | voller Name |

| | |
|---|---|
| SGV | Schweizerischer Gewerbeverband sgv |
| SGB | Schweizerischer Gewerkschaftsbund |
| - | Centre patronal |
| FER | Fédération des Entreprises Romandes |
| SEV | Gewerkschaft des Verkehrspersonals |
| - | Transfair |
| - | TravailSuisse |
| CVCI | Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie |
| VAP | Verband der verladenden Wirtschaft |
| HKBB | Handelskammer beider Basel |
| CCIG | Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève |
| - | Infra Suisse |
| Transportunternehmen / Infrastrukturbetreiberinnen | |
| Abkürzung | voller Name |
| BLSN | BLS-Netz AG |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| FLP | Ferrovie Luganesi SA |
| SOB | Schweizerische Südostbahn AG |
| CJ | Chemins de fer du Jura |
| RhB | Rhätische Bahn |
| Organisationen / organisations / organizzazioni | |
| Abkürzung | voller Name |
| RailCom | Kommission für den Eisenbahnverkehr |
| CTSO | La Conférence des transports de la Suisse occidentale |
| - | Oustrail |
| VöV | Verband öffentlicher Verkehr |
| KöV | Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs |
| VCS | Verkehrsclub der Schweiz |
| - | Alpeninitiative |
| - | RailPlus |
| - | Greenpeace |
| LITRA | Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr |
| - | Inclusion Handicap |
| Private | |
| Abkürzung | voller Name |
| - | Pusch-Magazin |

4 Anhang 2: Fragekatalog zur Vernehmlassungsvorlage zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?
2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehene Betrag in seiner Höhe angemessen?
3. Der Bundesrat erwartet von den Infrastrukturbetreiberinnen, dass von ihm definierte Ziele erreicht werden. Sind Ihrer Ansicht nach die Ziele in den folgenden Punkten richtig definiert:
 - Sicherheit?
 - Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes?
 - optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten?
 - langfristiger Werterhalt der Infrastruktur?
 - Effizienz und Nachhaltigkeit?
4. Sind Sie der Ansicht, dass noch weitere Ziele in die Leistungsvereinbarungen aufgenommen werden sollten?
5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?
7. Ist der für die Finanzierung von privaten Güterverkehrsanlagen vorgesehene Betrag in seiner Höhe angemessen?

C) Weitere Bemerkungen

8. Gibt es weitere Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?
9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?