

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an:

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 23. August 2023

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Sie haben die Konferenz der Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) mit Schreiben vom 28. Juni 2023 eingeladen, zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Der Vorstand der KöV bedankt sich für die Gelegenheit und kommt dieser gerne nach.

1. Generelle Bemerkungen

Nach der Durchsicht der Vernehmlassungsunterlagen müssen wir feststellen, dass wichtige Aspekte der Vorlage derzeit noch nicht abschliessend geklärt sind. Das gilt allen voran für den Zahlungsrahmen, der vom Bund vorläufig auf 15,1 Milliarden Franken festgelegt wurde, in den kommenden Monaten aber nochmals mit den Infrastrukturbetreibern (ISB) konsolidiert wird (vgl. Kapitel 2). Darüber hinaus steht aktuell noch nicht abschliessend fest, mit welchen Trassenpreiseinnahmen in der Periode 2025 – 2028 zu rechnen ist.

Diese offenen Punkte machen eine fundierte Einschätzung der Vorlage schwierig, was aus Sicht der Kantone unbefriedigend ist. Wir bitten den Bundesrat, künftig sicherzustellen, dass die zentralen Inhalte bereits beim Vernehmlassungsstart geklärt sind. Das ist nicht nur im Sinne der inhaltlichen Arbeit, sondern auch der Arbeitseffizienz.

2. Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in den Jahren 2025 – 2028

Wir stellen fest, dass es zurzeit von Seiten Bundesrat, BAV und Infrastrukturbetreiberinnen unterschiedliche Haltungen zum Mittelbedarf für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur gibt. Während der Bundesrat sich überzeugt zeigt, dass ein Zahlungsrahmen in Höhe von 15,1 Milliarden Franken ausreicht, um den Zustand der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025 – 2028 mindestens stabil zu halten, schätzen die ISB den Mittelbedarf mit 19,7 Milliarden Franken deutlich höher ein. Insbesondere die SBB vertritt die Haltung, dass mit dem vom Bundesrat vorgesehenen Zahlungsrahmen mit einem weiteren Anstieg des Rückstands und mittelfristig mit einer Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur gerechnet werden muss. Das BAV teilt diese Einschätzung nicht und wird die befürchteten Auswirkungen in den kommenden Wochen parallel zur Vernehmlassung mit der SBB vertiefen.

Angesichts der noch laufenden Abklärungen kann der Vorstand der KÖV nicht abschliessend beurteilen, ob die vom Bundesrat vorgesehene Finanzierung im Umfang von 15.1 Milliarden Franken ausreichend ist, um den Betrieb und Substanzerhalt in den Jahren 2025 – 2028 ausreichend sicherzustellen. Unabhängig von der Höhe des definitiven Zahlungsrahmens erwarten die Kantone, dass folgende Punkte gewährleistet werden:

- Die für die Leistungsvereinbarungen (LV) 2025 – 2028 zur Verfügung gestellten Mittel gewährleisten, dass keine weitere Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur erfolgt und die finanzielle Stabilität des Bahninfrastrukturfonds gesichert bleibt. Der Bahnbetrieb und Substanzerhalt müssen auf dem gesamten Netz mindestens auf dem aktuellen (schweizweiten) Qualitätsniveau verbleiben. Dort wo dies nicht zutrifft, sind Massnahmen zu ergreifen, um den Rückstand möglichst rasch aufzuholen. Mittelfristig muss die Bahninfrastruktur schweizweit den Zielwert des Branchenstandards (RTE9900) erreichen.
- Die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte ist gewährleistet. Baustellenphasen sind so zu planen, dass Einbussen bei der Angebotsqualität möglichst gering ausfallen.
- Im Rahmen der laufenden Bereinigung der LV-Offerten 2025 – 2028 ist die konkrete Situation der ISB zu berücksichtigen. Kürzungen der Mittel bei gutem Umsetzungsstand und ansprechenden Offerten sind nicht angezeigt. Damit „bestraft“ man die ISB, die ihre Hausaufgaben gemacht haben. Verzögerte Projekte aus der Leistungsvereinbarung 2021-2024 sind bei der Festlegung des Zahlungsrahmens zu berücksichtigen.
- Es stehen ausreichend Reserven zur Verfügung, um bei Bedarf zusätzliche Mittel an die ISB auszuschütten, etwa wenn nicht kalkulierbare Kosten entstehen (z.B. durch Naturkatastrophen) oder Bauprojekte schneller realisiert werden können als angenommen.

Weiter ist der Vorstand der KöV nach wie vor der Meinung, dass der Bundesrat darauf verzichten sollte, die SBB über eine Trassenpreisreduktion für den Fernverkehr zu sanieren.¹ Hält er an diesem Vorgehen fest, müssen die ISB für die daraus entstehenden Einnahmeausfälle vollumfänglich entschädigt werden. Bei einer allfälligen Trassenpreiserhöhung für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die zu Mehrkosten im RPV führt, hat sich der Bund anteilmässig zu beteiligen und den Verpflichtungskredit RPV entsprechend zu erhöhen.

Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028

Die KöV unterstützt den Verpflichtungskredit in Höhe von CHF 185 Millionen Franken. Der Bund leistet damit wichtige Beiträge zur Förderung des Güterverkehrs, namentlich für Erneuerungen, Erweiterungen und Neubauten von KV-Umschlagsanlagen oder Anschlussgleisen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der KöV
- Y. Bichsel und S. Schürer, GS UVEK
- P. Füglistaler, BAV

¹ Vgl. dazu die Stellungnahmen der KöV zum [SBB-Gesetz](#) sowie dem [Bundesgesetz über die Massnahmen zur Entlastung des Haushalts ab 2025](#).

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
Herr Bundesrat
Albert Rösti
3003 Bern

13. September 2023

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 wurden die Kantonsregierungen zum Vernehmlassungsverfahren betreffend Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau bedankt sich für diese Gelegenheit und äussert sich wie folgt:

Vorbemerkungen

Der Substanzerhalt muss aus Sicht des Regierungsrats in Zukunft vorausschauender geplant werden. Elemente und Massnahmen, welche die Resilienz des Bahnnetzes sowie die Stabilität des Bahnbetriebs erhöhen oder Freiheitsgrade für künftige Entwicklungen schaffen, sowie bereits absehbare Massnahmen sollten gleichzeitig und koordiniert mit den geplanten Substanzerhaltungsmassnahmen umgesetzt werden. Dadurch können Synergien für weitere Massnahmen genutzt und im "Windschatten" der Substanzerhaltungsmassnahmen kostengünstig umgesetzt werden. Als negatives Beispiel kann der Bahnhof Othmarsingen genannt werden, wo in den vergangenen 20 Jahren verschiedene kleinere und grössere Einzelmassnahmen umgesetzt wurden. Als Gesamtprojekt hätten die Einzelmassnahmen ein geringeres Investitionsvolumen und geringere Auswirkungen auf die Reisenden verursacht.

Sorge bereitet dem Regierungsrat vor allem der sich abzeichnende Investitionsstau. Die Gründe dafür sind sicherlich auch darin zu finden, dass die von den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) zu erreichenden Ziele in den vergangenen Jahren ständig erweitert und auf neue Bereiche ausgedehnt wurden. Gleichzeitig wurden die Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (AB-EBV) laufend verschärft. Hinzu kommt das Verkehrswachstum, welches kosten-treibende Anpassungen der Anlagen an die Erfordernisse des Verkehrs wie Perronverlängerungen oder leistungsfähigere Perronzugänge auslöst. In der Summe führt dies zu zusätzlichen Kosten und insgesamt zu einem steigenden Investitionsvolumen. Die Entwicklung des Zahlungsrahmens über die letzten Jahre hinweg vermag mit der Entwicklung der Investitionen nicht mehr Schritt zu halten.

Aus Sicht des Regierungsrats reicht es deshalb nicht, die verfügbaren Investitionsmittel nur entsprechend dem Landesindex der Konsumentenpreise anzupassen. Wie selbst im Erläuterungsbericht dargelegt ist, wird der vorgesehene Zahlungsrahmen nicht ausreichen, um alle geplanten Substanzerhaltungsprojekte umzusetzen. Der Kanton Aargau geht zwar mit dem Bund einig, dass das von den Infrastrukturbetreiberinnen angemeldete Investitionsvolumen von 19,7 Milliarden Franken für eine vierjährige Umsetzungsperiode zu hoch ist und nicht alle Projekte in der Periode der Leistungsvereinbarung 2025–2028 (LV 2025–2028) enthalten sind. Dennoch ist es angesichts der postulierten Ziele und der gesetzlichen Frist für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) inakzeptabel, dass, wie in Kapitel 1.6.3 'Zahlungsrahmen 2025–2028' dargelegt, ein Teil der Projekte auf die lange Bank geschoben werden. Der Regierungsrat verlangt deshalb eine substantielle Erhöhung des Zahlungsrahmens, damit die BehiG-Projekte ohne zeitlichen Aufschub umgesetzt werden können.

Mangels Kenntnis der Situation des Umsetzungsstands des BehiG bei allen Infrastrukturbetreiberinnen äussert sich der Regierungsrat konkret zur Situation der Aargau Verkehr AG (AVA). Die Anlagen der Meterspurbahnen im Suhren- und Wynental sowie am Mutschellen liegen über weite Streckenabschnitte innerhalb von Kantonsstrassenparzellen. Im Siedlungsraum teilen sie den knapp verfügbaren Verkehrsraum mit der Strasse. Die Anpassung der Anlagen an die Erfordernisse der Technik und des Verkehrs stellt die AVA hier vor riesige Herausforderungen. Entsprechend machen sich die komplexen Projekte in den hohen Investitionskosten bemerkbar. Die Finanzplanung der AVA weist deshalb in der LV 2025–2028 für Projekte, die im Zusammenhang mit der Umsetzung des BehiG sowie der Anpassung an die Erfordernisse der Technik und des Verkehrs stehen, ein Investitionsvolumen von über 150 Millionen Franken aus. Der im Erläuterungsbericht definierte Zielwert LV 2025–2028 für die AVA von 130,4 Millionen Franken dürfte somit bei weitem nicht ausreichen. Der Kanton Aargau verlangt deshalb eine Mittelzuteilung für die AVA von mindestens 150 Millionen Franken.

Antrag 1

- Der Regierungsrat beantragt für die Aargau Verkehr AG für die Leistungsvereinbarung 2025–2028 eine Mittelzuteilung von mindestens 150 Millionen Franken.

Ein weiteres Problem bei der AVA besteht in der Unterdeckung der Betriebsabgeltungen, die ein strukturelles Defizit von jährlich 0,75 Millionen Franken hervorruft. Anhand eines Benchmarks mit vergleichbaren Meterspurbahnen wurde für die Betriebsabgeltung pro Hauptgleiskilometer für die AVA ein unterdurchschnittlicher Wert berechnet. Eine Anpassung der Betriebsabgeltung auf ein kostendeckendes Niveau ist aus Sicht des Kantons Aargau gerechtfertigt. Der Regierungsrat verlangt deshalb die Anhebung der Betriebsabgeltung von 0,75 Millionen Franken pro Jahr beziehungsweise um 3,0 Millionen Franken für die LV 2025–2028.

Antrag 2

- Der Regierungsrat beantragt für die Aargau Verkehr AG für die Leistungsvereinbarung 2025–2028 eine Anhebung der Betriebsabgeltung von 0,75 Millionen Franken pro Jahr beziehungsweise um 3,0 Millionen Franken für die vier Jahre der Leistungsvereinbarung.

In der Stellungnahme des Regierungsrats vom 18. Januar 2023 zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport hat sich der Kanton Aargau wie auch die meisten anderen Kantone für die Stärkung des Schienengüterverkehrs ausgesprochen.

Ein konkretes Vorhaben mit Bezug zum Schienengüterverkehr besteht im Kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Sisslerfeld. Der Kanton Aargau schafft zurzeit mit den Standortgemeinden die planungsrechtlichen Grundlagen für die Erschliessung und Ansiedlung von neuen Industriebetrieben vornehmlich im Lifesciences-Bereich. Die Planung ist weit fortgeschritten und voraussichtlich anfangs 2024 wird ein kantonaler Nutzungsplan für die Erschliessung der Industriezone vorliegen. Eine konkrete Absicht für die Errichtung eines neuen Produktionsstandorts besteht bereits. Die Firma mit grossen bahnaffinen Gütermengen beabsichtigt die Erstellung eines Gleisanschlusses. Mit dem

neuen Gleisanschluss dürfte sich das Verkehrsaufkommen des Betriebspunkts Sisseln bis 2030 verdoppeln und danach weiter deutlich ansteigen.

Parallel dazu läuft die Planung für die Regionale Freiverladeanlage Sisslerfeld. Der Standort entspricht dem gemeinsamen Zielbild der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und des Kantons Aargau für die Weiterentwicklung der Freiverladelandschaft und ersetzt die Anlagen in Frick und Stein-Säckingen. Die Planungen für den Freiverlad und das Sisslerfeld sind eng aufeinander abgestimmt. Mit dem Kantonalen Nutzungsplan wird gleichzeitig auch die Zufahrt zum designierten Freiverladeort rechtlich gesichert.

Bahnseitig bestehen bereits Ideen für die schrittweise Entwicklung der Güteranlagen. In einem ersten Schritt müsste anhand einer Studie der Anpassungs- und Ergänzungsbedarf der Güteranlagen geklärt und anschliessend projektiert werden, damit eine Realisierung in der LV 2029–2032 erfolgen könnte. Die Mittel für die Planung und Projektierung sind noch nicht gesichert. Der Regierungsrat erwartet vom Bund, dass er Planungs- und Projektierungsmittel für dieses Schlüsselvorhaben im Schienengüterverkehr bereitstellt. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Güter auf der Strasse angeliefert werden.

Antrag 3

- Der Kanton Aargau beantragt für die Planung und Projektierung (Vorprojekt) der Güteranlagen im Sisslerfeld die notwendigen Mittel in der Höhe von rund 1,0 Million Franken in der Leistungsvereinbarung 2025–2028 einzustellen.

Zu den einzelnen Fragen

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. *"Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?"*

Ja, die Vorlage ist Grundlage für die Finanzierung des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur. Grundsätzlich ist die Leistungsvereinbarung ein erprobtes und bewährtes Instrument.

2. *"Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehene Betrag in seiner Höhe angemessen?"*

Nein. Siehe dazu in den Vorbemerkungen die Erläuterungen zu Antrag 1.

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?"*

Zu den Zielen der Verfügbarkeit, Resilienz sowie Effizienz und Nachhaltigkeit wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

4. *"Sind Sie der Ansicht, dass noch weitere Ziele in die Leistungsvereinbarungen aufgenommen werden sollten?"*

Nein. Die Zahl der Ziele muss überschaubar und handhabbar bleiben.

5. *"Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?"*

Für den Erhalt des Netzzustands und damit der Sicherstellung der Verfügbarkeit und Resilienz der Anlagen ist es unerlässlich, die dafür benötigten Mittel bereitzustellen (siehe dazu auch Vorbemerkungen). Hierbei ist vor allem auch eine vorausschauende Planung sowie die Beibehaltung und

Schaffung von Kapazitätsreserven im Netz notwendig (kein Verzicht auf Funktionalität zugunsten von Sparmassnahmen).

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. "Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?"

Ja. Der Regierungsrat hat sich mit der Stellungnahme vom 18. Januar 2023 für die Stärkung des Schienengüterverkehrs ausgesprochen.

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

Ohne die Entscheide des Parlaments vorwegzunehmen, ist je nach Ausgang mit einer Anpassung des Finanzrahmens auszugehen.

C) Weitere Bemerkungen

8. "Gibt es weitere Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?"

Nein.

9. "Haben Sie sonstige Bemerkungen?"

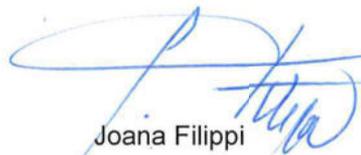
Nein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats


Jean-Pierre Gallati
Landammann


Joana Filippi
Staatsschreiberin

z.K. an

- finanzierung@bav.admin.ch



**KANTON
APPENZEL INNERRHODEN**

Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Appenzell, 4. Oktober 2023

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028 Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 haben Sie uns in oben erwähnter Sache die Vernehmlassungsunterlagen zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die Vorlage grundsätzlich. Sie schliesst sich der Stellungnahme der Konferenz der Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 23. August 2023 an.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 15. September 2023

Eidg. Vernehmlassung; Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zu den Bundesbeschlüssen über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs, des Substanzerhalts und der Systemaufgaben der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025–2028 und zum Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 bis zum 20. Oktober 2023 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat stellt fest, dass es von Seiten Bund und Infrastrukturbetreiber unterschiedliche Haltungen zum Mittelbedarf für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der der Bahninfrastruktur gibt. Während der Bundesrat einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 15,1 Milliarden Franken vorsieht, um den Zustand der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025–2028 mindestens stabil zu halten, schätzen die ISB den Mittelbedarf mit 19,7 Milliarden Franken deutlich höher ein.

Der Regierungsrat unterstützt die Position des Bundes und damit einen Zahlungsrahmen in Höhe von 15,1 Milliarden Franken mit folgenden Ergänzungen:

- Die für die Leistungsvereinbarungen 2025–2028 zur Verfügung gestellten Mittel müssen gewährleisten, dass keine weitere Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur erfolgt und die finanzielle Stabilität des Bahninfrastrukturfonds gesichert bleibt. Der Bahnbetrieb und Substanzerhalt müssen auf dem gesamten Netz mindestens auf dem aktuell guten schweizerischen Qualitätsniveau verbleiben.
- Auf die in der Botschaft vom 16. Dezember 2022 zur nachhaltigen Finanzierung der SBB vorgesehene Trassenpreisreduktion in Höhe von 1,7 Milliarden Franken ist zu verzichten. Die Entschuldung der SBB ist Sache des Eigners und darf nicht über den BIF erfolgen. Der Regierungsrat hat im Rahmen der damaligen



Vernehmlassung eine Entlastung der SBB in der Höhe von rund 1,7 Milliarden Franken durch die Senkung der Trassenpreise abgelehnt.

- Die Führungs- und Steuerungsprozesse zwischen dem BAV und den ISB sind zu überprüfen. Herausfordernd ist insbesondere die Abstimmung zwischen der Finanzierungsplanung (z.B. Grundbedarf, Optionen) und der Bewilligungsplanung der Projekte. Kommt es zum Beispiel im Bewilligungsverfahren zu Verzögerungen, müsste die Finanzierungsplanung schnell angepasst werden können. Hier ist der Detaillierungsgrad zu gross und die administrative Abwicklung bindet zu viele Ressourcen bei den ISB, insbesondere bei den kleineren Bahnunternehmen.

Im weiteren unterstützt der Regierungsrat den Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 an private Güterverkehrsanlagen Höhe von 185 Mio. Franken. Der Bund leistet damit wichtige Beiträge zur Förderung des Güterverkehrs, namentlich für Erneuerungen, Erweiterungen und Neubauten von KV-Umschlagsanlagen oder Anschlussgleisen.

Auf die Beantwortung der einzelnen Fragen wird aufgrund der obigen Ausführungen verzichtet.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

RRB Nr.: 1080/2023

18. Oktober 2023

Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion

Klassifizierung: Nicht klassifiziert

**Vernehmlassung des Bundes: Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der
Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen
an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben den Kanton Bern mit Schreiben vom 28. Juni 2023 eingeladen, zu der im Betreff ge-
nannten Vorlage Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns bestens für diese Möglichkeit.

1. Grundsätzliches

Der Regierungsrat des Kantons Bern stellt fest, dass wichtige Aspekte der Vorlage derzeit noch nicht abschliessend geklärt sind. Das gilt insbesondere für den Zahlungsrahmen, der vom Bund vorläufig auf 15,1 Milliarden Franken festgelegt wird. Er soll in den kommenden Monaten mit den Infrastrukturbetreibern (ISB) konsolidiert werden. Entsprechend ist dem Regierungsrat eine abschliessende Stellungnahme nicht möglich.

In der Westschweiz wird mit dem Fahrplan 2025 ein Fahrplan eingeführt, der genügend Fahrzeitreserven enthält, damit zahlreiche wichtige Baustellen zum Netzerhalt realisiert werden können. Für den Regierungsrat ist es von zentraler Bedeutung, dass ausreichend finanzielle Mittel vorhanden sind, um die von den SBB geplanten Unterhaltsarbeiten in den kommenden Jahren wie geplant zu realisieren und die mit dem Fahrplan 2025 verbundenen Einschränkungen zeitlich möglichst kurz zu halten.

Die von den ISB zu erreichenden Ziele wurden in den vergangenen Jahren erweitert. Ebenfalls wurden die Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung (AB-EBV) verschärft. Hinzu kommt das Verkehrswachstum, das kostentreibende Anpassungen der Anlagen an die Erfordernisse des Verkehrs wie Perronverlängerungen oder leistungsfähigere Perronzugänge mit sich bringt. Insgesamt führt dies zu zusätzlichen Kosten und einem steigenden Investitionsvolumen,

während dem die bereitgestellten Mittel nicht im selben Umfang zunehmen. Einem sich allfällig abzeichnenden Investitionsstau ist somit frühzeitig entgegenzuwirken.

2. Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in den Jahren 2025 – 2028

Der Regierungsrat stellt fest, dass divergierende Annahmen zum Mittelbedarf für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur bestehen. Der Bundesrat geht davon aus, dass ein Zahlungsrahmen in Höhe von 15,1 Milliarden Franken ausreicht, um den Zustand der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025 – 2028 mindestens stabil zu halten. Verschiedene wichtige Infrastrukturbetreibende im Kanton Bern wie beispielsweise BLS, SBB oder RBS gehen indes von einem höheren Mittelbedarf aus.

Der Regierungsrat des Kantons Bern befürchtet deshalb, dass die vom Bundesrat vorgesehene Finanzierung im Umfang von 15.1 Milliarden Franken nicht ausreichend ist, um den Betrieb und Substanzerhalt in den Jahren 2025 – 2028 hinreichend sicherzustellen.

Unabhängig von der Höhe des definitiven Zahlungsrahmens erwartet der Regierungsrat, dass folgende Punkte gewährleistet werden:

- Die für die Leistungsvereinbarungen (LV) 2025 – 2028 zur Verfügung gestellten Mittel müssen sicherstellen, dass keine weitere Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur erfolgt, dass keinerlei Bahnlinien aus Gründen der Infrastrukturqualität stillgelegt werden und dass die finanzielle Stabilität des Bahninfrastrukturfonds gesichert bleibt. Die in der Westschweiz vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen, die zur Verbesserung des unterdurchschnittlichen Netzzustandes in den Jahren 2025 – 2028 geplant sind, müssen folglich mit den Leistungsvereinbarungen finanziert werden können. Mittelfristig soll die Bahninfrastruktur schweizweit den Zielwert des Branchenstandards (RTE9900) erreichen.
- Die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte ist sicherzustellen. Baustellenphasen sind dabei so zu planen, dass Einbussen bei der Angebotsqualität möglichst gering ausfallen.
- Die Leistungsvereinbarungen sind so zu dotieren, dass die ISB in der Lage sind, die vorgesehenen Investitionen in der entsprechenden Periode umzusetzen.
- Ausreichend Reserven sind vorzusehen, um bei Bedarf zusätzliche Mittel an die ISB auszuschütten, etwa wenn nicht kalkulierbare Kosten entstehen (z.B. durch Naturkatastrophen) oder Bauprojekte schneller realisiert werden können als angenommen.

3. Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028

Der Regierungsrat unterstützt den Verpflichtungskredit in Höhe von CHF 185 Millionen Franken für die Förderung des Güterverkehrs. Der Bund leistet damit wichtige Beiträge namentlich für Erneuerungen, Erweiterungen und Neubauten von KV-Umschlagsanlagen oder Anschlussgleisen. Da Projekte an private Güterverkehrsanlagen meist rasch geplant und realisiert werden, ist im Verpflichtungskredit eine finanzielle Reserve für zusätzliche Anlagen vorzusehen, so dass die vom Bund angestrebte Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Fläche realisiert werden kann.

4. Weiteres

Der Regierungsrat unterstützt die Stellungnahmen der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV, sowie der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Westschweiz CTSO.

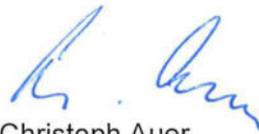
Er verweist zudem auf die weiteren Rückmeldungen im beiliegenden Fragebogen und bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Philippe Müller
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Beilagen

- Fragebogen



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

RRB Nr.:

18. Oktober 2023

Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion

Klassifizierung: Nicht klassifiziert

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

Fragebogen

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja. Die Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich sind klare Bundesaufgaben und die Vorlage wird grundsätzlich begrüsst.

Die Vorlage kommt zu einem Zeitpunkt, wo beispielsweise in der Westschweiz aber auch im Berner Jura grössere Lücken bei der Anlagenerneuerung offensichtlich werden und in den nächsten Jahren behoben werden müssen. Um dieses Ziel bei gleichzeitig stabilem Bahnbetrieb zu erreichen, haben die Kantone der Westschweiz dem «Fahrplan 25 Romandie» zugestimmt. Für den Kanton Bern ist es unabdingbar, dass die finanziellen Mittel für die Umsetzung dieser geplanten baulichen Massnahmen zur Verfügung stehen.

Die Ausführungen unter Ziffer 1.6.4 des erläuternden Berichts für die SBB beunruhigen uns. Die Erhöhung von latenten Sicherheitsrisiken, welche zur Stilllegung von Bahnlinien führen können, ist problematisch. Wir erwarten belastbare Angaben, dass solche Risiken prioritär angegangen werden.

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Nein. Die vom Bundesamt für Verkehr vorgenommene lineare Kürzung der Mittel über alle Infrastrukturbetreiber von insgesamt 19 700 Mio. CHF auf 15 100 Mio. CHF wird abgelehnt. Dieser Betrag stellt eine Kürzung der finanziellen Mittel gegenüber der vorherigen Leistungsvereinba-

rung dar und dies obwohl beim Unterhalt der Bahninfrastruktur ein ausgewiesener Nachholbedarf besteht. Auf lineare Kürzungen bei den von den Infrastrukturbetreibern beantragten Bundesbeiträgen ist zu verzichten, da bei dieser Methodik diejenigen Unternehmen bestraft werden, welche einen realistischen oder gar keinen Mittelanstieg angemeldet haben und mit minimalsten Reserven in ihre Grundofferten eingestiegen sind.

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?

Ja, aus unserer Sicht sind die Ziele richtig definiert.

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

Ja. Massnahmen aufgrund von Versäumnissen in der Vergangenheit im Infrastrukturbereich, wie sie beim Fahrplan 25 der Romandie getroffen werden müssen, sind künftig zu verhindern. Wir schlagen deshalb vor, Ziele im Bereich der Pünktlichkeit des Verkehrs, der Reisezeiten und von minimalen Kapazitäten festzulegen. Die notwendigen finanziellen Mittel müssen zur Verfügung stehen, um die Fehler der Vergangenheit im Infrastrukturbereich nicht zu wiederholen und sie wo immer möglich zeitnah zu beheben. Für die Begründung verweisen wir auf die Stellungnahme der CTSO.

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Wir sind grundsätzlich enttäuscht, dass der Netzzustand mit der vorliegenden Vorlage nicht verbessert werden soll. Dies stellt die heute teils nicht zufriedenstellende Zuverlässigkeit des Bahnbetriebs weiter in Frage. Der Indikator des Zustandes des Gesamtnetzes führt dazu, dass regionale oder linienspezifische Schwachstellen des Netzes nur unzureichend erfasst werden. Dies wiederum kann zu Reaktionen wie den Fahrplan 25 der Romandie führen. Solche Angebotsverschlechterungen schaden dem Image der Bahn in der Schweiz und bremsen die im Sachplan Verkehr postulierte Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja, wir unterstützen die Vorlage im Grundsatz.

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

Der Rahmenkredit für die Finanzierung und Förderung von privaten Güterverkehrsanlagen fällt im Vergleich mit der vergangenen Periode tiefer aus. Er berücksichtigt aber alle bekannten Vorhaben, welche in der Periode 2025 – 2028 mitzufinanzieren sind. Da die schienengebundene

urbane Logistik zunehmend zum Thema wird, dürften in den kommenden Jahren entsprechende Investitionen an Bedeutung gewinnen.

Der Kanton Bern trägt beispielsweise in seinem neuen Richtplanmassnahmenblatt B_10 (Richtplananpassungen '22) Weyermannshaus als KV-Umschlagsanlage von überregionaler Bedeutung ein. Da die Infrastruktur auf dem Areal in die Jahre gekommen ist, muss eine Anpassung der Anlage in Angriff genommen werden. Die Finanzierung und auch eine allfällige Mitfinanzierung durch den Bund ist noch offen. Wir gehen jedoch davon aus, dass in der vorliegenden Vorlage ein finanzieller Spielraum für die Mitfinanzierung von solchen Anlagen möglich ist. Andernfalls wäre der Kreditrahmen entsprechend zu erhöhen.

C) Weitere Bemerkungen

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

Die Vernehmlassungsvorlage enthält nach unserer Einschätzung problematische Elemente, wie die Anpassung des Strompreises für den Regionalverkehr ab 2024. Auf diesen Zeitpunkt beabsichtigt der Bund zudem eine Reduktion seiner finanziellen Beiträge an den Regionalverkehr um 7.8%, was wir als problematisch erachten und ablehnen. In der aktuellen Vorlage wird dieses zusätzliche Ertragsselement der Infrastrukturbetreibenden nicht beziffert. Dies erschwert eine Gesamtsicht über die finanzielle Situation der Infrastrukturbetreibenden.

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Gemäss der im Frühling 2023 durchgeführten Vernehmlassung des Bundes zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) (Nachhaltige Finanzierung der SBB) soll der SBB für die Jahre 2023 bis 2029 eine Trassenpreisreduktion in der Gesamtsumme von rund 1,7 Milliarden Franken gewährt werden. Diese Mittel würden den ISB-Betreibern fehlen, auf deren Infrastrukturen Fernverkehrszüge verkehren. Aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht ersichtlich, welche Auswirkungen diese Massnahme zum Schuldenabbau der SBB, die vom Kanton Bern abgelehnt wird, auf das vorliegende Geschäft hat. Die Auswirkungen auf das vorliegende Geschäft sind deshalb noch zu ergänzen und transparent auszuweisen.

Regierungsrat, Kasernenstrasse 31, 4410 Liestal

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

Per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Liestal, 17. Oktober 2023

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028; Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 haben Sie die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung des im Betreff genannten Berichtes eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung:

Einleitende Bemerkungen

Der Substanzerhalt muss aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft möglichst vorausschauend geplant werden. Elemente und Massnahmen, welche die Resilienz des Bahnnetzes, die Stabilität des Bahnbetriebs und Freiheitsgrade für künftige Entwicklungen schaffen, oder bereits absehbare Massnahmen, sollen gleichzeitig und koordiniert mit den geplanten Substanzerhaltungsmassnahmen umgesetzt werden. Dies ermöglicht Synergien für weitere Massnahmen zu nutzen und im «Windschatten» der Substanzerhaltungsmassnahmen kostengünstig umzusetzen.

Sorge bereitet dem Kanton Basel-Landschaft vor allem der sich abzeichnende Investitionsstau. Die Gründe dafür sind sicherlich auch darin zu finden, dass die von den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) zu erreichenden Ziele in den vergangenen Jahren ständig erweitert und auf neue Bereiche ausgedehnt wurden. Gleichzeitig wurden die Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung (AB-EBV) laufend verschärft. Hinzu kommt das Verkehrswachstum, welches kostentreibende Anpassungen der Anlagen an die Erfordernisse des Verkehrs wie Perronverlängerungen oder leistungsfähigere Perronzugänge auslöst. In der Summe führt dies zu zusätzlichen Kosten und insgesamt zu einem steigenden Investitionsvolumen. Die Entwicklung des Zahlungsrahmens über die letzten Jahre hinweg vermag mit der Entwicklung der Investitionen nicht mehr Schritt zu halten.

Aus Sicht des Kanton Basel-Landschaft reicht es deshalb nicht, die verfügbaren Investitionsmittel nur entsprechend dem Landesindex der Konsumentenpreise anzupassen. Wie selbst im Erläuterungsbericht dargelegt ist, wird der vorgesehene Zahlungsrahmen nicht ausreichen, um alle geplanten Substanzerhaltungsprojekte umzusetzen. Der Kanton Basel-Landschaft geht zwar mit dem Bund einig, dass das von den Infrastrukturbetreiberinnen angemeldete Investitionsvolumen von

19,7 Milliarden Franken für eine vierjährige Umsetzungsperiode zu hoch ist und nicht alle Projekte in der Periode der Leistungsvereinbarung 2025–2028 (LV 2025–2028) enthalten sind. Dennoch ist es angesichts der postulierten Ziele und der gesetzlichen Frist für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) inakzeptabel, dass, wie in Kapitel 1.6.3 dargelegt, ein Teil der Projekte auf die lange Bank geschoben werden. Der Kanton Basel-Landschaft fordert deshalb, den Zahlungsrahmen substanziell zu erhöhen.

Zu den einzelnen Fragen

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

Frage 1: Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja, die Vorlage ist Grundlage für die Finanzierung des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur. Grundsätzlich ist die Leistungsvereinbarung ein erprobtes und bewährtes Instrument.

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

Nein, siehe dazu die einleitenden Bemerkungen.

Unabhängig von der Höhe des definitiven Zahlungsrahmens erwartet der Kanton Basel-Landschaft, dass folgende Punkte gewährleistet werden:

- Die für die LV 2025–2028 zur Verfügung gestellten Mittel gewährleisten, dass keine weitere Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur erfolgt und die finanzielle Stabilität des Bahninfrastrukturfonds gesichert bleibt. Der Bahnbetrieb und Substanzerhalt müssen auf dem gesamten Netz mindestens auf dem aktuellen (schweizweiten) Qualitätsniveau verbleiben. Dort wo dies nicht zutrifft, sind Massnahmen zu ergreifen, um den Rückstand möglichst rasch aufzuholen. Mittelfristig muss die Bahninfrastruktur schweizweit den Zielwert des Branchenstandards (RTE9900) erreichen.
- Die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte ist gewährleistet. Baustellenphasen sind so zu planen, dass Einbussen bei der Angebotsqualität möglichst gering ausfallen.
- Im Rahmen der laufenden Bereinigung der LV-Offerten 2025–2028 ist die konkrete Situation der ISB zu berücksichtigen. Kürzungen der Mittel bei gutem Umsetzungsstand und ansprechenden Offerten sind nicht angezeigt. Damit «bestraft» man diejenigen ISB, die ihre Hausaufgaben gemacht haben. Verzögerte Projekte aus der Leistungsvereinbarung 2021–2024 sind bei der Festlegung des Zahlungsrahmens zu berücksichtigen.
- Es stehen ausreichend Reserven zur Verfügung, um bei Bedarf zusätzliche Mittel an die ISB auszuschütten, etwa, wenn nicht kalkulierbare Kosten entstehen (z. B. durch Naturkatastrophen) oder Bauprojekte schneller realisiert werden können als angenommen.

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?*

Zu den Zielen der Verfügbarkeit, Resilienz sowie Effizienz und Nachhaltigkeit wird auf den ersten Abschnitt der Vorbemerkungen verwiesen. Mit den Zielen zu den übrigen Punkten ist der Kanton Basel-Landschaft einverstanden.

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

Nein. Die Zahl der Ziele muss überschaubar und handhabbar bleiben.

Frage 5: Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Der Kanton Basel-Landschaft hat den Rückstand beim Unterhalt der Bahninfrastruktur in der Westschweiz mit Befremden zur Kenntnis genommen. Es ist ihm ein wichtiges Anliegen, dass die Angebotsqualität zukünftig nicht durch einen Rückstand oder Mängel beim Unterhalt der Bahninfrastruktur beeinträchtigt wird.

Für den Erhalt des Netzzustands und damit der Sicherstellung der Verfügbarkeit und Resilienz der Anlagen ist es unerlässlich, die dafür benötigten Mittel bereitzustellen (siehe dazu die einleitenden Bemerkungen). Hierbei ist vor allem auch eine vorausschauende Planung sowie die Beibehaltung und Schaffung von Kapazitätsreserven im Netz notwendig (kein Verzicht auf Funktionalität zu Gunsten von Sparmassnahmen).

Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

Frage 6: Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat sich mit der Stellungnahme vom 16. Februar 2023 für die Stärkung des Schienengüterverkehrs ausgesprochen.

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

Ja, der Verpflichtungskredit in Höhe von 185 Millionen Franken erscheint – soweit zurzeit beurteilbar – angemessen.

Weitere Bemerkungen

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

Nein.

Frage 9: Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Nein.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Hochachtungsvoll



Monica Gschwind
Regierungspräsidentin



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation - UVEK
Herr Albert Rösti
Bundesrat
Bundeshaus Nord
3003 Bern

*Elektronische Zustellung
finanzierung@bav.admin.ch*

Basel, 26. September 2023

Regierungsratsbeschluss vom 26. September 2023

Vernehmlassungsverfahren betreffend Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028; Stellungnahme Kanton Basel-Stadt

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zu den Bundesbeschlüssen über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich sowie für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028 zukommen lassen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Er lässt Ihnen nachstehend seine grundsätzlichen Bemerkungen und Antworten auf die gestellten Fragen und Anträge zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Grundsätzlich schliesst sich der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt der Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 23. August 2023 an. Ergänzend dazu macht er speziell auf nachfolgende Punkte aufmerksam.

Der Regierungsrat teilt die Meinung der KöV, dass eine intakte Bahninfrastruktur und ein einwandfrei funktionierender Bahnbetrieb absolut notwendig sind. Ohne sie lassen sich Angebotsverbesserungen und ein darauf abgestimmter Ausbau kaum weiterentwickeln. Substanzerhalt und Betrieb der Bahninfrastruktur sind deshalb unbedingt auf dem heutigen Qualitätsniveau zu halten und wenn möglich zu verbessern.

Welche Folgen eine Vernachlässigung des Substanzerhalts haben kann, zeigen Beispiele aus dem Ausland nur allzu deutlich. So ist in Deutschland etwa vorgesehen, in den kommenden Jahren das DB-Kernnetz für eine Totalsanierung korridorweise und über mehrere Monate hinweg vollständig zu sperren, mit grossen Folgen für den gesamten Schienenverkehr. Auch der Kanton Basel-Stadt hat Ende Juni 2023 im Fall der Margarethenbrücke einschneidende Erfahrungen

machen müssen. Der aufgrund von Sicherheitsmängeln getroffene Entscheid der SBB, die Brücke sofort für den Tram- und Schwerverkehr zu sperren, wird voraussichtlich noch für längere Zeit schwerwiegende Auswirkungen auf das Verkehrssystem und vor allem die Wohnbevölkerung des Gundeldinger-Quartiers haben.

Dies spricht dafür, dass künftig der Substanzerhalt vorausschauender geplant werden muss. Elemente und Massnahmen, welche entweder die Resilienz des Bahnnetzes, die Stabilität des Bahnbetriebs und die Freiheitsgrade für künftige Entwicklungen schaffen, oder bereits absehbare Massnahmen sollen koordiniert als Grossprojekte statt als Einzelmassnahmen über mehrere Vierjahres-Perioden hinweg umgesetzt werden. Dadurch können Synergien genutzt und Kosten eingespart werden. Letztlich wirkt sich eine vorausschauende, gesamtheitliche Planung auf den Reise- und Güterverkehr positiv aus, indem die Zahl der Baustellen reduziert werden kann.

Der sich abzeichnende Investitionsstau bereitet uns Sorge. Die Gründe dürften auch darin zu finden sein, dass die von den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) zu erreichenden Ziele in den vergangenen Jahren ständig erweitert und auf neue Bereiche ausgedehnt wurden. Gleichzeitig wurden die Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung (AB-EBV) laufend verschärft. Hinzu kommt das Verkehrswachstum, das kostentreibende Anpassungen der Anlagen an die Erfordernisse des Verkehrs wie Perronverlängerungen oder leistungsfähigere Perronzugänge auslöst. In der Summe führt dies zu zusätzlichen Kosten und insgesamt zu einem steigenden Investitionsvolumen.

2. Beantwortung der Fragen

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. *Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?*

Ja.

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

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt teilt die Meinung der KöV. Ob die Höhe des vorgesehenen Zahlungsrahmens 2025-2028 mit insgesamt 15,1 Milliarden Franken ausreichend ist, kann er nicht abschliessend beurteilen. Unter anderem auch deshalb, weil die Angaben provisorisch sind und betreffend die definitive Zuteilung der Mittel noch Verhandlungen zwischen dem federführenden Bundesamt für Verkehr BAV und den ISB geführt werden. Ob auch die vom Bundesrat geplanten Sparmassnahmen einfließen werden, ist noch offen.

Gemäss den Ausführungen im Kap. 1.6.4 des Erläuternden Berichts besteht bei nahezu allen ISB immer noch grosser Nachholbedarf beim Substanzerhalt der Bahninfrastruktur. Insbesondere die SBB weist (auf Seite 39) darauf hin, dass der Rückstand sogar mit den nun vorgesehenen Mitteln und insbesondere aufgrund des bestehenden Bauvolumens nicht aufgeholt werden kann. Entsprechend muss nicht nur mit einem weiteren Anstieg des Rückstands, sondern sogar mit einer Verschlechterung der Zustandsnote bei der Bahninfrastruktur gerechnet werden. Dadurch würden sich aus Sicht der SBB die latenten Sicherheitsrisiken auf ein kaum mehr akzeptables Niveau erhöhen. Dieser Aussage ist unserer Meinung nach besondere Beachtung zu schenken. Zum einen könnte sich in den nächsten Jahren ein grösserer Rückstau beim Substanzerhalt bilden, der womöglich in die Hochphase bei der Umsetzung des Ausbaus 2035 (und teilweise auch noch des Ausbaus 2025) fallen würde. Dies könnte noch mehr Baustellen und längere Streckensperrung zur Folge haben, was sich negativ auf den Bahnbetrieb auswirken würde. Gerade um dies zu vermeiden, soll gemäss Botschaft vom 16. August 2023 zum Stand der Ausbauschritte

die Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen im Ausbauschnitt 2035 zeitlich erstreckt werden. Zum andern können Sicherheitsmängel weitreichende Folgen haben, sei es in Form einer kurzfristigen Sperrung, einer Ausserbetriebnahme oder gar des Versagens eines Bauwerks in noch weit grösserem Schadensausmass.

Des Weiteren erscheint uns die für die vierjährige Leistungsvereinbarung (LV) und für die Optionen veranschlagte Reserve von insgesamt 185 Millionen Franken – das entspricht rund 1% des Zahlungsrahmens – als sehr knapp bemessen. Dies wird auch im Erläuternden Bericht (Kap. 1.6.7 auf S. 37) eingeräumt. Ein unvorhergesehenes Ereignis wie jüngst im Gotthard-Basistunnel löst erfahrungsgemäss sehr hohe Kosten aus. Ob für solche Fälle die Reserve ausreichen wird, ist zu hinterfragen. Erfahrungsgemäss müssen zur Behebung solcher Schäden zusätzliche Mittel aus der LV entnommen werden, was wiederum zu Lasten anderer dringlicher Substanzerhaltungs-Projekte geht.

Antrag:

Die Höhe des Zahlungsrahmens und insbesondere auch der Reserven ist nach den Verhandlungen zwischen dem BAV und den ISB dem effektiven Bedarf entsprechend zu erhöhen.

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?*

Ja.

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

Nein.

5. *Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?*

Auf der Grundlage der Ergebnisse aus den bisherigen Berichten geht der Regierungsrat davon aus, dass sich der Netzzustand in den vergangenen Jahren merklich gebessert hat. Allerdings sind Überraschungen nie ausgeschlossen, wie dies in Basel die Margarethenbrücke zeigt. Nachdem deren Zustand jahrelang für akzeptabel befunden wurde, wurden Ende Juni 2023 plötzlich gravierende Mängel festgestellt, so dass sie über Nacht auch für den Tramverkehr auf unbestimmte Zeit gesperrt werden musste. Für den Schwerverkehr war dies bereits einen Monat früher der Fall.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. *Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?*

Ja. Besonders begrüsst der Kanton Basel-Stadt, dass im Verpflichtungskredit ein Bundesbeitrag zur Vervollständigung des Gateway Basel Nord (GBN) – 2. Etappe und für den damit verbundenen Bau des Hafenbeckens 3 Basel Kleinhüningen vorgesehen ist.

7. *Ist der für die Finanzierung von privaten Güterverkehrsanlagen vorgesehene Beitrag in seiner Höhe angemessen?*

Speziell die Bundesbeiträge ans GBN 2. Etappe und ans Hafengebäude 3 in Basel Kleinhüningen erachtet der Regierungsrat als angemessen. Sie sind das Ergebnis aus den Verhandlungen zwischen Bund, Schweizerischen Rheinhäfen und Kanton Basel-Stadt.

C) Weitere Bemerkungen

8. *Gibt es Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?*

Nein.

9. *Haben Sie sonstige Bemerkungen?*

Nein.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Herr Wolfgang Fleischer, wolfgang.fleischer@bs.ch, Tel. 061 267 85 55, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Monsieur Albert Rösti

Conseiller fédéral

Palais fédéral Nord

3003 Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Fribourg, le 9 octobre 2023

2023-867

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028 - Consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 28 juin 2023 votre Département nous a soumis pour consultation :

- > le projet d'Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine pour les années 2025 à 2028,
- > le projet d'Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement relatif aux contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028,
- > le rapport explicatif relatif à cette consultation.

Le plafond de dépenses 2025-2028 pour le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques se monte à 15 100 millions de francs, soit 700 millions de plus que pour 2021-2024. Il est financé via le Fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (FIF) moyennant des conventions de prestations (CP) conclues entre la Confédération et les différents gestionnaires d'infrastructure (GI).

Le crédit d'engagement en faveur d'installations de transport de marchandises se monte à 185 millions de francs (300 millions pour la période 2021-2024) ; il servira à financer, via l'impôt sur les huiles minérale à affectation obligatoire (LUMin), des installations privées de triage et de transbordement dédiées au transport combiné (ITTC) ainsi que des voies de transbordement.

Vous trouverez les remarques détaillées du canton de Fribourg dans le catalogue de questions annexé au présent courrier.

Le Conseil d'Etat de Fribourg tient toutefois à souligner que le montant du plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire doit tenir compte du montant total demandé par les gestionnaires d'infrastructure, soit 19,7 milliards de francs, et s'en rapprocher de manière significative, sans quoi les mesures d'économies qui motivent ce plafond trop bas n'en seront finalement pas, puisque le manque d'entretien se traduira, à moyen et long terme, par une augmentation des indemnités afin de maintenir une offre constante.

Par ailleurs la délimitation entre le maintien des infrastructures et leur aménagement est beaucoup trop rigide et entraînera une absence de souplesse ainsi qu'un manque d'efficacité. Nous demandons ici une flexibilité dans l'application.

Nous vous remercions de nous avoir consulté et vous présentons, Monsieur le Conseiller fédéral, nos meilleures salutations.

Au nom du Conseil d'Etat :

Didier Castella, Président



Didier Castella

Signature électronique qualifiée - Droit suisse

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat



Danielle Gagnaux-Morel

Signature électronique qualifiée - Droit suisse

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

—

Mentionnée

Copie

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;

à la Chancellerie d'Etat.



Réponses de l'Etat de Fribourg au questionnaire de la consultation « Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028 »

A) Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

1. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

Non. Le montant est insuffisant et la délimitation entre maintenance des infrastructures et aménagement est trop rigide. Le processus proposé au point 1.2.2 du rapport nous semble en effet peu efficace ; les projets conduisant à des augmentations de capacité ou des réductions de temps de parcours ne doivent pas être exclus systématiquement des investissements de maintien des infrastructures car ils peuvent également servir à l'augmentation de la robustesse du réseau.

2. Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?

Le montant est insuffisant ; il doit correspondre au moins au montant total demandé par les gestionnaires d'infrastructure, soit 19,7 milliards de francs. De plus, il faut prévoir une indexation systématique au renchérissement. Par ailleurs les projets retardés de la convention de prestations 2021-2024 doivent être pris en compte dans la fixation du plafond de dépenses.

TPF INFRA avait communiqué à l'OFT un besoin de 702 millions de francs (renchérissement compris) ; or le montant retenu dans le projet mis en consultation est de 410 millions de francs seulement, soit une réduction de plus de 40%. Certaines installations ferroviaires de TPF INFRA, particulièrement celles des voies métriques, sont vétustes (40 à 50 ans pour certaines) et doivent être renouvelées sans plus attendre. TPF INFRA a également d'autres besoins importants de rattrapage dans les investissements, par exemple pour des installations de sécurité. Cette réduction conduira inévitablement à de coûteuses mesures de prolongation de la durée de vie de tronçons vétustes, à différer des investissements urgents notamment pour des installations de sécurité et pour des mises aux normes de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand).

Nous constatons d'ailleurs que le montant attribué pour les conventions de prestations (CP) de la présente période, à savoir 2021-2024, est déjà engagé totalement, ce depuis mai 2023.

L'affirmation à la page 37 du rapport explicatif qu'« il est déjà certain que les moyens disponibles et le renchérissement limiteront les investissements dans la maintenance des infrastructures, ce qui se traduira probablement par une baisse réelle du taux de maintenance des infrastructures au cours des années 2025 à 2028 » nous semble prématurée et devrait être supprimée. Nous trouvons par ailleurs qu'il n'est pas admissible qu'en Suisse occidentale des projets soient encore retardés alors qu'un horaire de chantier (Horaire 2025) détériorera l'offre durant de nombreuses années en raison des infrastructures ferroviaires vieillissantes et inadaptées.

Nous demandons que les frais supplémentaires pour le trafic régional de voyageurs (TRV) engendrés par la détérioration de l'Horaire 2025 du trafic grandes lignes en Suisse romande soient pris en charge par la Convention sur les prestations.

Il nous paraît également important de constituer des réserves pour des besoins non identifiables (par ex. suite à des catastrophes naturelles) ou si des projets d'aménagement peuvent être réalisés plus rapidement que prévu.

3. *Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :*
- > *Sécurité ?*
 - > *Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?* Les orientations
 - > *Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ? ...*
 - > *Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ? ...*
 - > *Efficiences et durabilité ?*

Oui. Néanmoins, les principes de financement décrits au point 1.2 du rapport explicatif ne sont pas en adéquation avec ces objectifs.

4. *Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations ?*

Oui, ceux de robustesse et de flexibilité (la planification à long terme est incertaine et il importe d'en tenir compte), ainsi que de « ponctualité, temps de parcours et capacité minimale ». Les gestionnaires d'infrastructure doivent tout mettre en œuvre pour que les conditions soient remplies au niveau de l'infrastructure afin de garantir l'atteinte de cet objectif. Une partie des problèmes de ponctualité est à chercher du côté de l'infrastructure (normes LHand, nouveaux systèmes de sécurité ETCS, longueur des quais) et de leur obsolescence et/ou inadéquation.

5. *Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?*

Le réseau à voie métrique des TPF est particulièrement vétuste. Prolonger la durée de vie d'installations qu'il est urgent de renouveler engendre des coûts inutiles.

B) Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

6. *Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?*

Le canton de Fribourg n'est pas directement concerné par ce crédit d'engagement. Nous laissons donc le soin aux cantons concernés de répondre à cette question. De manière générale, nous trouvons important de soutenir le transport de marchandises par rail.

Nous soulignons toutefois, qu'il y a un besoin d'investissements pour le trafic marchandises en Suisse romande. La ligne Berne-Fribourg/Freiburg-Lausanne-Genève est saturée et les sillons réservés pour le trafic marchandises accentuent la problématique. La région de la Broye connaît une problématique identique.

7. *Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?*

Là également, comme le canton de Fribourg n'est pas directement concerné, nous laissons le soin à ceux qui le sont de répondre à cette question.

A noter que, comme mentionné au point précédent, il y a un besoin important d'investissements pour le fret ferroviaire en Suisse romande.

C) Autres remarques

8. *Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?*

Comme indiqué dans les réponses aux questions 1 et 4, des objectifs de robustesse et de flexibilité doivent être inclus dans le maintien de la substance ; ceux de ponctualité, d'amélioration de la capacité et d'augmentation du temps de parcours ne doivent pas en être exclus.

Nous constatons que la durée des procédures s'est considérablement allongée ces dernières années. Des réflexions sont à mener sur le niveau de détail demandé et l'engagement de ressources supplémentaires, sachant que tout retard se traduit par des coûts supplémentaires futurs.

9. *Avez-vous d'autres remarques ?*

- > Le rapport explicatif contient quelques données chiffrées du Fonds d'infrastructure fédéral (FIF) ; nous souhaiterions toutefois que l'OFT publie les comptes détaillés de ce fonds qui est également alimenté par les cantons.
- > En ce qui concerne la planification à long terme du FIF présenté dans un tableau à la page 51 et 52 du rapport explicatif, nous constatons que la contribution cantonale augmente entre 2% et 3% par année entre 2024 et 2028, soit environ 11% durant la période (cette même proportion est également appliquée pour la part de la Confédération).
- > Le rapport mentionne à la page 53 les mesures d'allègement budgétaire prévues par la Confédération à partir de 2025, qui concernent notamment le FIF. Nous nous opposons fermement à cette diminution. Ce fonds présente certes une réserve importante, mais certains projets sont abandonnés ou repoussés par les gestionnaires d'infrastructures en raison d'un manque de ressources financières dans les conventions de financement ; cette situation est ubuesque. Les infrastructures ferroviaires en Suisse occidentale et dans d'autres régions de la Suisse sont vieillissantes et inadaptées (les CFF ont annoncé un Horaire 2025 fortement dégradé en Suisse romande). Des aménagements conséquents et coûteux sont indispensables pour remédier à cette situation mais aussi pour permettre les développements de l'offre prévus dans les programmes de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) déjà votées par le Parlement fédéral et ceux à venir. Le FIF doit continuer à être alimenté comme prévu lors de sa création. La Confédération doit optimiser son processus afin de garantir l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire.
- > L'Etat de Fribourg demande que la Confédération compense la diminution du prix du sillon du trafic grandes lignes destinée à assainir la situation financière des CFF qui impactera le FIF.
- > Nous tenons à souligner la qualité du rapport explicatif qui explique de manière détaillée le système de financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire.



Réponses de l'Etat de Fribourg au questionnaire de la consultation « Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028 »

A) Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

1. *Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?*

Non. Le montant est insuffisant et la délimitation entre maintenance des infrastructures et aménagement est trop rigide. Le processus proposé au point 1.2.2 du rapport nous semble en effet peu efficace ; les projets conduisant à des augmentations de capacité ou des réductions de temps de parcours ne doivent pas être exclus systématiquement des investissements de maintien des infrastructures car ils peuvent également servir à l'augmentation de la robustesse du réseau.

2. *Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?*

Le montant est insuffisant ; il doit correspondre au moins au montant total demandé par les gestionnaires d'infrastructure, soit 19,7 milliards de francs. De plus, il faut prévoir une indexation systématique au renchérissement. Par ailleurs les projets retardés de la convention de prestations 2021-2024 doivent être pris en compte dans la fixation du plafond de dépenses.

TPF INFRA avait communiqué à l'OFT un besoin de 702 millions de francs (renchérissement compris) ; or le montant retenu dans le projet mis en consultation est de 410 millions de francs seulement, soit une réduction de plus de 40%. Certaines installations ferroviaires de TPF INFRA, particulièrement celles des voies métriques, sont vétustes (40 à 50 ans pour certaines) et doivent être renouvelées sans plus attendre. TPF INFRA a également d'autres besoins importants de rattrapage dans les investissements, par exemple pour des installations de sécurité. Cette réduction conduira inévitablement à de coûteuses mesures de prolongation de la durée de vie de tronçons vétustes, à différer des investissements urgents notamment pour des installations de sécurité et pour des mises aux normes de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand).

Nous constatons d'ailleurs que le montant attribué pour les conventions de prestations (CP) de la présente période, à savoir 2021-2024, est déjà engagé totalement, ce depuis mai 2023.

L'affirmation à la page 37 du rapport explicatif qu'« il est déjà certain que les moyens disponibles et le renchérissement limiteront les investissements dans la maintenance des infrastructures, ce qui se traduira probablement par une baisse réelle du taux de maintenance des infrastructures au cours des années 2025 à 2028 » nous semble prématurée et devrait être supprimée. Nous trouvons par ailleurs qu'il n'est pas admissible qu'en Suisse occidentale des projets soient encore retardés alors qu'un horaire de chantier (Horaire 2025) détériorera l'offre durant de nombreuses années en raison des infrastructures ferroviaires vieillissantes et inadaptées.

Nous demandons que les frais supplémentaires pour le trafic régional de voyageurs (TRV) engendrés par la détérioration de l'Horaire 2025 du trafic grandes lignes en Suisse romande soient pris en charge par la Convention sur les prestations.

Il nous paraît également important de constituer des réserves pour des besoins non identifiables (par ex. suite à des catastrophes naturelles) ou si des projets d'aménagement peuvent être réalisés plus rapidement que prévu.

3. *Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :*
- > *Sécurité ?*
 - > *Disponibilité, résilience et qualité du réseau ? Les orientations*
 - > *Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ? ...*
 - > *Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ? ...*
 - > *Efficiences et durabilité ?*

Oui. Néanmoins, les principes de financement décrits au point 1.2 du rapport explicatif ne sont pas en adéquation avec ces objectifs.

4. *Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations ?*

Oui, ceux de robustesse et de flexibilité (la planification à long terme est incertaine et il importe d'en tenir compte), ainsi que de « ponctualité, temps de parcours et capacité minimale ». Les gestionnaires d'infrastructure doivent tout mettre en œuvre pour que les conditions soient remplies au niveau de l'infrastructure afin de garantir l'atteinte de cet objectif. Une partie des problèmes de ponctualité est à chercher du côté de l'infrastructure (normes LHand, nouveaux systèmes de sécurité ETCS, longueur des quais) et de leur obsolescence et/ou inadéquation.

5. *Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?*

Le réseau à voie métrique des TPF est particulièrement vétuste. Prolonger la durée de vie d'installations qu'il est urgent de renouveler engendre des coûts inutiles.

B) Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

6. *Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?*

Le canton de Fribourg n'est pas directement concerné par ce crédit d'engagement. Nous laissons donc le soin aux cantons concernés de répondre à cette question. De manière générale, nous trouvons important de soutenir le transport de marchandises par rail.

Nous soulignons toutefois, qu'il y a un besoin d'investissements pour le trafic marchandises en Suisse romande. La ligne Berne-Fribourg/Freiburg-Lausanne-Genève est saturée et les sillons réservés pour le trafic marchandises accentuent la problématique. La région de la Broye connaît une problématique identique.

7. *Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?*

Là également, comme le canton de Fribourg n'est pas directement concerné, nous laissons le soin à ceux qui le sont de répondre à cette question.

A noter que, comme mentionné au point précédent, il y a un besoin important d'investissements pour le fret ferroviaire en Suisse romande.

C) Autres remarques

8. *Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?*

Comme indiqué dans les réponses aux questions 1 et 4, des objectifs de robustesse et de flexibilité doivent être inclus dans le maintien de la substance ; ceux de ponctualité, d'amélioration de la capacité et d'augmentation du temps de parcours ne doivent pas en être exclus.

Nous constatons que la durée des procédures s'est considérablement allongée ces dernières années. Des réflexions sont à mener sur le niveau de détail demandé et l'engagement de ressources supplémentaires, sachant que tout retard se traduit par des coûts supplémentaires futurs.

9. *Avez-vous d'autres remarques ?*

- > Le rapport explicatif contient quelques données chiffrées du Fonds d'infrastructure fédéral (FIF) ; nous souhaiterions toutefois que l'OFT publie les comptes détaillés de ce fonds qui est également alimenté par les cantons.
- > En ce qui concerne la planification à long terme du FIF présenté dans un tableau à la page 51 et 52 du rapport explicatif, nous constatons que la contribution cantonale augmente entre 2% et 3% par année entre 2024 et 2028, soit environ 11% durant la période (cette même proportion est également appliquée pour la part de la Confédération).
- > Le rapport mentionne à la page 53 les mesures d'allègement budgétaire prévues par la Confédération à partir de 2025, qui concernent notamment le FIF. Nous nous opposons fermement à cette diminution. Ce fonds présente certes une réserve importante, mais certains projets sont abandonnés ou repoussés par les gestionnaires d'infrastructures en raison d'un manque de ressources financières dans les conventions de financement ; cette situation est ubuesque. Les infrastructures ferroviaires en Suisse occidentale et dans d'autres régions de la Suisse sont vieillissantes et inadaptées (les CFF ont annoncé un Horaire 2025 fortement dégradé en Suisse romande). Des aménagements conséquents et coûteux sont indispensables pour remédier à cette situation mais aussi pour permettre les développements de l'offre prévus dans les programmes de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) déjà votées par le Parlement fédéral et ceux à venir. Le FIF doit continuer à être alimenté comme prévu lors de sa création. La Confédération doit optimiser son processus afin de garantir l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire.
- > L'Etat de Fribourg demande que la Confédération compense la diminution du prix du sillon du trafic grandes lignes destinée à assainir la situation financière des CFF qui impactera le FIF.
- > Nous tenons à souligner la qualité du rapport explicatif qui explique de manière détaillée le système de financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire.



Genève, le 11 octobre 2023

Le Conseil d'Etat

6797-2023

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Monsieur Albert Röstli
Conseiller fédéral
3003 Berne

Concerne : financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons au courrier du 28 juin 2023 que vous nous avez transmis concernant le sujet cité sous rubrique et vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance.

Nous avons pris connaissance des propositions concernant la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, les tâches systémiques et les conventions de prestations pour les années 2025 à 2028 ainsi que concernant le crédit pour les contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028.

Nous soutenons dans les grandes lignes le projet mis en consultation, mais nous nous interrogeons cependant sur les montants envisagés pour ces quatre années, à savoir 15,1 milliards pour la maintenance et les tâches systémiques et 185 millions francs pour les contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises.

Nous constatons en effet que ces montants financiers sont, du fait du renchérissement en 2022, de l'augmentation des prix de l'électricité et la baisse des recettes du prix du sillon, en réalité probablement moindres que ceux alloués pour la période actuelle de contrat de prestation.

Aussi comme indiqué dans les réponses au questionnaire, le Canton souhaite que les moyens financiers alloués permettent de maintenir la disponibilité et la qualité du réseau ferroviaire : il est indispensable de stopper la tendance à l'augmentation du retard dans la maintenance des infrastructures et les projets ne doivent en aucun cas être reportés faute de moyens financiers disponibles.

On observe en effet depuis plusieurs années en Suisse Occidentale un retard certain dans l'entretien et le renouvellement des installations ferroviaires, avec comme conséquence d'importantes fermetures sur les lignes principales. Il est indispensable que les gestionnaires d'infrastructures bénéficient de suffisamment de fonds pour garantir la qualité du trafic ferroviaire et permettre d'assainir un réseau n'ayant plus la ponctualité souhaitée.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :



Antonio Hodgers

Annexe : questionnaire

Copie à : finanzierung@bav.admin.ch (en version WORD et PDF)

ANNEXE 1

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et contribution d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028.

Questionnaire en vue de la consultation

A) Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

1. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

Oui, le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine est du ressort de la Confédération avec l'acceptation du message Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) par le peuple et les cantons en 2014.

On observe depuis plusieurs années en Suisse Occidentale un retard certain dans l'entretien et le renouvellement des installations ferroviaires, avec comme conséquence d'importantes fermetures sur les lignes principales. Il est indispensable que les gestionnaires d'infrastructures bénéficient de suffisamment de fonds pour garantir la qualité du réseau, le trafic ferroviaire et permettre d'assainir un réseau n'ayant plus la ponctualité souhaitée. Avec la dégradation de l'horaire 2025 et des années suivantes, la Suisse Occidentale subit les conséquences du retard pris ces dernières années.

2. Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?

Non, l'office fédéral des transports (OFT) reconnaît que le montant est inférieur à celui des années précédentes, compte tenu du renchérissement et de la baisse du prix du sillon du trafic Grandes lignes.

Le Canton de Genève estime que les moyens financiers alloués doivent permettre de maintenir la disponibilité et la qualité du réseau : il est indispensable de stopper la tendance à l'augmentation du retard dans la maintenance des infrastructures et il est inenvisageable que des projets soient encore reportés faute de moyens financiers disponibles. Les discussions menées avec différents gestionnaires d'infrastructures laissent à penser que le risque de report de projets est réel.

3. Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :

- – Sécurité ?
- – Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?
- – Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ?
- – Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ?
- – Efficience et durabilité ?

Oui, nous nous questionnons cependant sur la vérification et la mesure des objectifs fixés aux gestionnaires d'infrastructure et les conséquences en cas de non-atteinte de ces objectifs sur les moyens alloués par la Confédération.

4. Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations ?

Oui, un objectif supplémentaire concernant la ponctualité pourrait être introduit dans les conventions de prestations, sujet sensible en Suisse Occidentale où les valeurs de ponctualité sur le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) ont été plus basses en Suisse romande que dans les autres régions de Suisse.

5. Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?

Les rapports sur l'état du réseau, établis par les gestionnaires d'infrastructures, sont un instrument de pilotage indispensable. Cependant, la qualité des données repose sur l'objectivité avec laquelle le gestionnaire les collecte et les traite. Cet outil n'a malheureusement pas permis de mettre en évidence les manquements et les retards qui ont conduit à la situation de crise en Suisse occidentale. Puisque les moyennes sont nationales et que les catégories sont fortement diluées avec plusieurs types d'installations, les problèmes de la voie ferrée, le retard pris par la mise en conformité des gares selon la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), pour ne citer que ces exemples, n'ont pas pu être mis en évidence pour la Suisse occidentale, qui se retrouve aujourd'hui devant un fait accompli.

B) Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

6. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

Oui, le fret ferroviaire constitue un outil important dans l'optique d'une décarbonation du transport de marchandises, objectif affiché dans le Plan climat cantonal de 2e génération. Le Canton de Genève souhaite en effet augmenter la part modale du rail dans le domaine du transport de marchandises. De ce fait, un soutien aux investissements privés et le maintien des infrastructures publiques, rendant la solution ferroviaire plus attractive et permettant un report modal, sont essentiels.

7. Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?

Le Canton de Genève s'interroge sur le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises pour la période 2025-2028 qui est réduit de près de 40% par rapport à la période précédente. Cette réduction ne paraît pas justifiée au vu de la présence renouvelée des grands projets bâlois et de l'intérêt croissant pour le développement du fret ferroviaire affiché par les CFF avec la stratégie Suisse Cargo Logistics. Elle peut également se montrer contradictoire avec l'éventuelle volonté de soutenir le transport par wagon isolé proposée dans la consultation fédérale autour du projet de perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse.

C) Autres remarques

8. Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?

Le projet mis en consultation comporte des éléments problématiques à nos yeux, tel que l'adaptation du prix du courant électrique pour le trafic régional dès 2024 alors que la Confédération souhaite réduire de 7.8% son indemnité. Cela n'est pas judicieux dans ce contexte. Cet élément n'est pas chiffré en tant que recettes supplémentaires pour les gestionnaires d'infrastructures.

La réduction du prix du sillon accordée au trafic Grandes lignes dans le cadre des mesures pour lutter contre l'endettement des CFF n'est pas mentionnée, le montant manquant doit être repris par un versement au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) provenant du budget de la Confédération. Le versement des cantons au FIF ne doit pas être utilisé à cet effet.

9. Avez-vous d'autres remarques ?

Non.

ANNEXE 1

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et contribution d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028.

Questionnaire en vue de la consultation

A) Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

1. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

Oui, le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine est du ressort de la Confédération avec l'acceptation du message Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) par le peuple et les cantons en 2014.

On observe depuis plusieurs années en Suisse Occidentale un retard certain dans l'entretien et le renouvellement des installations ferroviaires, avec comme conséquence d'importantes fermetures sur les lignes principales. Il est indispensable que les gestionnaires d'infrastructures bénéficient de suffisamment de fonds pour garantir la qualité du réseau, le trafic ferroviaire et permettre d'assainir un réseau n'ayant plus la ponctualité souhaitée. Avec la dégradation de l'horaire 2025 et des années suivantes, la Suisse Occidentale subit les conséquences du retard pris ces dernières années.

2. Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?

Non, l'office fédéral des transports (OFT) reconnaît que le montant est inférieur à celui des années précédentes, compte tenu du renchérissement et de la baisse du prix du sillon du trafic Grandes lignes.

Le Canton de Genève estime que les moyens financiers alloués doivent permettre de maintenir la disponibilité et la qualité du réseau : il est indispensable de stopper la tendance à l'augmentation du retard dans la maintenance des infrastructures et il est inenvisageable que des projets soient encore reportés faute de moyens financiers disponibles. Les discussions menées avec différents gestionnaires d'infrastructures laissent à penser que le risque de report de projets est réel.

3. Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :

- – Sécurité ?
- – Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?
- – Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ?
- – Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ?
- – Efficience et durabilité ?

Oui, nous nous questionnons cependant sur la vérification et la mesure des objectifs fixés aux gestionnaires d'infrastructure et les conséquences en cas de non-atteinte de ces objectifs sur les moyens alloués par la Confédération.

4. Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations ?

Oui, un objectif supplémentaire concernant la ponctualité pourrait être introduit dans les conventions de prestations, sujet sensible en Suisse Occidentale où les valeurs de ponctualité sur le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) ont été plus basses en Suisse romande que dans les autres régions de Suisse.

5. Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?

Les rapports sur l'état du réseau, établis par les gestionnaires d'infrastructures, sont un instrument de pilotage indispensable. Cependant, la qualité des données repose sur l'objectivité avec laquelle le gestionnaire les collecte et les traite. Cet outil n'a malheureusement pas permis de mettre en évidence les manquements et les retards qui ont conduit à la situation de crise en Suisse occidentale. Puisque les moyennes sont nationales et que les catégories sont fortement diluées avec plusieurs types d'installations, les problèmes de la voie ferrée, le retard pris par la mise en conformité des gares selon la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), pour ne citer que ces exemples, n'ont pas pu être mis en évidence pour la Suisse occidentale, qui se retrouve aujourd'hui devant un fait accompli.

B) Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

6. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

Oui, le fret ferroviaire constitue un outil important dans l'optique d'une décarbonation du transport de marchandises, objectif affiché dans le Plan climat cantonal de 2e génération. Le Canton de Genève souhaite en effet augmenter la part modale du rail dans le domaine du transport de marchandises. De ce fait, un soutien aux investissements privés et le maintien des infrastructures publiques, rendant la solution ferroviaire plus attractive et permettant un report modal, sont essentiels.

7. Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?

Le Canton de Genève s'interroge sur le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises pour la période 2025-2028 qui est réduit de près de 40% par rapport à la période précédente. Cette réduction ne paraît pas justifiée au vu de la présence renouvelée des grands projets bâlois et de l'intérêt croissant pour le développement du fret ferroviaire affiché par les CFF avec la stratégie Suisse Cargo Logistics. Elle peut également se montrer contradictoire avec l'éventuelle volonté de soutenir le transport par wagon isolé proposée dans la consultation fédérale autour du projet de perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse.

C) Autres remarques

8. Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?

Le projet mis en consultation comporte des éléments problématiques à nos yeux, tel que l'adaptation du prix du courant électrique pour le trafic régional dès 2024 alors que la Confédération souhaite réduire de 7.8% son indemnité. Cela n'est pas judicieux dans ce contexte. Cet élément n'est pas chiffré en tant que recettes supplémentaires pour les gestionnaires d'infrastructures.

La réduction du prix du sillon accordée au trafic Grandes lignes dans le cadre des mesures pour lutter contre l'endettement des CFF n'est pas mentionnée, le montant manquant doit être repris par un versement au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) provenant du budget de la Confédération. Le versement des cantons au FIF ne doit pas être utilisé à cet effet.

9. Avez-vous d'autres remarques ?

Non.

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

per E-Mail
finanzierung@bav.admin.ch

Glarus, 3. Oktober 2023

Vernehmlassung zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

A. Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Nein. Wichtige Aspekte der Vorlage wie beispielsweise der Zahlungsrahmen, welcher angesichts der Eingaben der Transportunternehmungen, der geplanten Kürzungen der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) sowie den geplanten Sparmassnahmen des Bundes verbunden mit der Trassenpreisreduktion für den SBB Fernverkehr weiterhin unterdotiert ist, sind noch ungeklärt.

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Nein. Aufgrund des Nachholbedarfs bei der Substanzerhaltung (vgl. Punkt 5) erscheint der Betrag deutlich zu tief, insbesondere auch unter Berücksichtigung der grossen Teuerung im Bausektor.

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:

Ja, die Ziele sind richtig definiert.

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

Nein.

5. **Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?**

Gemäss dem Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle vom 21. Juni 2023 besteht bei den SBB (und teilweise auch bei einigen Privatbahnen) ein Substanzerhaltungsrückstand, was einen finanziellen Mehrbedarf bzw. eine Erhöhung des vorgesehenen Zahlungsrahmens von 15,1 auf 19,1 Milliarden Franken erfordert, um nicht einen weiteren Anstieg des Rückstands zu riskieren.

B. Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. **Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?**

Ja.

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

Ja.

C. Weitere Bemerkungen

8. **Gibt es weitere Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?**

Nein.

9. **Haben Sie sonstige Bemerkungen?**

Auf die in der Botschaft zur nachhaltigen Finanzierung der SBB vorgesehene Trassenpreisreduktion von 1,7 Milliarden Franken ist vollständig zu verzichten. Die Entschuldung der SBB ist Sache des Eigners und soll nicht über den BIF erfolgen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Benjamin Mühlemann
Landammann


Arpad Baranyi
Ratsschreiber



Sitzung vom

10. Oktober 2023

Mitgeteilt den

11. Oktober 2023

Protokoll Nr.

782/2023

Eidg. Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

**Finanzierung Betrieb- und Substanzerhalt Bahninfrastruktur; Vernehmlassung
an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)**

Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 28. Juni 2023 das UVEK beauftragt, zu den Bundesbeschlüssen über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs, des Substanzerhalts und der Systemaufgaben der Bahninfrastruktur und zum Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028 ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit der Meinungsäusserung. Die Antworten des Kantons sind in beiliegendem Fragebogen des Bundes ersichtlich.

Für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anliegen und Bemerkungen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse



Namens der Regierung

Der Präsident:

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Beilage:

- Ausgefüllter Fragebogen UVEK

Kopie an:

- Amt für Energie und Verkehr
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität



Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Fragenkatalog zur Vernehmlassung

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Nein, da wichtige Aspekte der Vorlage derzeit nicht geklärt sind. Dies gilt vor allem für den Zahlungsrahmen, der angesichts der Eingaben der Transportunternehmungen und der geplanten Kürzungen der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) aufgrund geplanter Sparmassnahmen des Bundes und Trassenpreisreduktionen für den SBB Fernverkehr ungenügend dotiert ist.

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Nein. Aufgrund der Eingaben der Transportunternehmungen und des Nachholbedarfs bei der Substanzerhaltung (siehe auch Ausführungen unter Punkt 5) ist der Betrag deutlich zu tief, insbesondere auch unter Berücksichtigung der grossen Teuerung im Bausektor.

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?

Die Ziele sind richtig definiert, müssen aber finanziell entsprechend hinterlegt werden (siehe Ausführungen unter Punkt 1).

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

Nein

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Gemäss dem Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle vom 21. Juni 2023 besteht bei den SBB (und teilweise auch bei einigen Privatbahnen) ein Substanzerhaltungsrückstand, was einen finanziellen Mehrbedarf bzw. eine Erhöhung des vorgesehenen Zahlungsrahmens von 15.1 auf 19.1 Mia. Franken erfordert, um nicht einen weiteren Anstieg des Rückstands zu riskieren und genügend

Mittel für die teuerungsbedingten Mehrkosten sowie nicht planbare Kosten wie Naturkatastrophen oder Unfälle wie im Gotthard-Basistunnel (Reparatur der Infrastruktur nach Entgleisung) vorhanden sind.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja

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

Ja, wobei je nach dem (kaum planbaren) Gesucheingang der privaten Anschlussgleis- und Terminalbesitzer auch Nachtragskredite erforderlich werden könnten.

C) Weitere Bemerkungen

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

Ja: Die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) sollen die zur Eingabe vorgesehenen LV-Programme vorgängig mit den betroffenen Kantonen abstimmen. So können die Vorhaben besser auf die gemeinsamen RPV-Bestellungen abgestimmt werden bzw. es können so die Voraussetzungen für eine effizientere Angebotsgestaltung bzw. tiefere Abgeltungen im RPV dank optimierter Infrastruktur geschaffen werden.

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Auf die in der Botschaft zur nachhaltigen Finanzierung der SBB vorgesehene Trassenpreisreduktion von 1,7 Milliarden Franken ist vollständig zu verzichten. Die Entschuldung der SBB ist Sache des Eigners und darf nicht über den BIF erfolgen.



Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Fragenkatalog zur Vernehmlassung

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Nein, da wichtige Aspekte der Vorlage derzeit nicht geklärt sind. Dies gilt vor allem für den Zahlungsrahmen, der angesichts der Eingaben der Transportunternehmungen und der geplanten Kürzungen der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) aufgrund geplanter Sparmassnahmen des Bundes und Trassenpreisreduktionen für den SBB Fernverkehr ungenügend dotiert ist.

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Nein. Aufgrund der Eingaben der Transportunternehmungen und des Nachholbedarfs bei der Substanzerhaltung (siehe auch Ausführungen unter Punkt 5) ist der Betrag deutlich zu tief, insbesondere auch unter Berücksichtigung der grossen Teuerung im Bausektor.

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?

Die Ziele sind richtig definiert, müssen aber finanziell entsprechend hinterlegt werden (siehe Ausführungen unter Punkt 1).

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

Nein

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Gemäss dem Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle vom 21. Juni 2023 besteht bei den SBB (und teilweise auch bei einigen Privatbahnen) ein Substanzerhaltungsrückstand, was einen finanziellen Mehrbedarf bzw. eine Erhöhung des vorgesehenen Zahlungsrahmens von 15.1 auf 19.1 Mia. Franken erfordert, um nicht einen weiteren Anstieg des Rückstands zu riskieren und genügend

Mittel für die teuerungsbedingten Mehrkosten sowie nicht planbare Kosten wie Naturkatastrophen oder Unfälle wie im Gotthard-Basistunnel (Reparatur der Infrastruktur nach Entgleisung) vorhanden sind.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja

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

Ja, wobei je nach dem (kaum planbaren) Gesucheingang der privaten Anschlussgleis- und Terminalbesitzer auch Nachtragskredite erforderlich werden könnten.

C) Weitere Bemerkungen

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

Ja: Die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) sollen die zur Eingabe vorgesehenen LV-Programme vorgängig mit den betroffenen Kantonen abstimmen. So können die Vorhaben besser auf die gemeinsamen RPV-Bestellungen abgestimmt werden bzw. es können so die Voraussetzungen für eine effizientere Angebotsgestaltung bzw. tiefere Abgeltungen im RPV dank optimierter Infrastruktur geschaffen werden.

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Auf die in der Botschaft zur nachhaltigen Finanzierung der SBB vorgesehene Trassenpreisreduktion von 1,7 Milliarden Franken ist vollständig zu verzichten. Die Entschuldung der SBB ist Sache des Eigners und darf nicht über den BIF erfolgen.

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et
de la communication (DETEC)
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 3 octobre 2023

Consultation sur le financement de l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques de ce domaine et sur les contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Gouvernement jurassien a pris connaissance du courrier du 28 juin 2023 relatif à la consultation susmentionnée. Il vous remercie de lui donner la possibilité de prendre position sur cet important sujet.

Vous trouverez en annexe les réponses du canton du Jura aux questions précises accompagnant la consultation.

De manière globale, le crédit 2025-2028 pour les conventions de prestation doit être augmenté pour s'approcher des besoins formulés par les gestionnaires d'infrastructure.

Le Gouvernement jurassien vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Jacques Gerber
Président




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (Word et PDF à finanzierung@bav.admin.ch)

Annexe : ment.

Réponse du Gouvernement du canton du Jura aux questions posées :

A) Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

1. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

Oui. Le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire est clairement du ressort de la Confédération avec l'acceptation du message FAIF par le peuple et les cantons en 2014.

Ce crédit est indispensable considérant, en particulier, la mise en évidence de manquements dans le renouvellement des installations et les effets de normes et de règlements dans l'exploitation et la construction. A cela s'ajoute des retards importants dans la mise en œuvre des projets de par la lenteur des procédures et les faibles capacités du réseau pour y effectuer des travaux sous exploitation. Le Canton du Jura est également concerné tant par les chantiers situés sur son territoire ou à proximité que par ceux touchant d'autres lignes principales en Suisse occidentale. Pire, l'horaire 2025 et les suivants devront être dégradés pour permettre d'assainir un réseau n'ayant plus la ponctualité souhaitée et pour permettre de rattraper le retard pris dans l'entretien et le renouvellement des installations ferroviaires.

Les remarques émises dans le message sous le chiffre 1.6.4 pour le réseau CFF ne sont pas acceptables. Il est inconcevable de devoir condamner des lignes et des offres, car les moyens manquent pour en assurer l'entretien, respectivement une exploitation sûre.

2. Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?

Non. L'OFT reconnaît que le montant est inférieur à celui des années précédentes compte tenu du renchérissement et de la baisse du prix du sillon du trafic Grandes lignes. Il est important de disposer d'une base de comparaison saine et correcte.

Les conventions de prestations sont essentielles pour réaliser des améliorations de plus petites ampleurs sur le réseau que le sont les étapes PRODES. Une restriction des crédits conduit les entreprises à renoncer à des projets qui par expérience ont une utilité immédiate, sont réalisables sans impacts structurels durant les phases de travaux et déclenchent peu d'oppositions, garantissant leur réalisation dans les délais. Par exemple, des améliorations sur la tête Est de la gare de Delémont sont en danger suite aux restrictions annoncées selon le projet mis en consultation, alors même que ce projet permettrait de gagner plusieurs dizaines de secondes pour les trains circulant sur l'axe Bâle-Delémont-Bienne, garant d'une meilleure robustesse des horaires.

Avec la mise en place d'un horaire de chantier dès décembre 2024 offrant les conditions-cadres au rattrapage du renouvellement et de la mise en conformité des installations ferroviaires en Suisse occidentale, il est impensable que des projets soient encore reportés faute de moyens financiers disponibles. Les discussions menées avec différents gestionnaires d'infrastructure laissent à penser que le risque de report de projets est réel.

De même, des frais supplémentaires pour assurer les compensations aux détériorations devront être pris en charge par la convention de prestations. Ce n'est pas aux commanditaires de l'offre régionale d'assumer l'ensemble des charges supplémentaires en lien avec les modifications des horaires, la suppression de desserte de gares régionales et la rupture de certaines correspondances du fait que les horaires doivent être adaptés. Les économies réalisées dans le passé, en supprimant des fonctionnalités et en reportant des projets de renouvellement par l'OFT et les gestionnaires d'infrastructure, ne doivent pas peser sur l'offre régionale.

3. **Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixés. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :**

- **Sécurité ?**
- **Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?**
- **Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ?**
- **Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ?**
- **Efficienc e et durabilité ?**

Oui.

4. **Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations?**

Oui. Un objectif supplémentaire doit être inclus dans les conventions de prestations. Il s'agit de thématiques actuelles en Suisse occidentale où l'horaire CFF 2025 doit être adapté pour ajouter des minutes dans le système afin de remettre de la ponctualité et de permettre la réalisation de chantiers. Nous proposons : **Ponctualité, temps de parcours et capacité minimale.**

Des mesures d'infrastructure pour maintenir la ponctualité, les temps de parcours de référence (horaire 2022) et la capacité de référence doivent être financées par les conventions de prestations. En effet, une partie des problèmes de ponctualité sont à chercher du côté de l'infrastructure. Par exemple, les normes pour la réalisation des gares LHand imposent des réductions de dévers de la superstructure ferroviaire dans les gares, ralentissant la vitesse de franchissement de ces haltes pour les trains ne marquant pas l'arrêt. Les nouveaux systèmes de sécurité (ETCS) mis en place sont plus conservateurs dans les courbes de freinage et l'exploitation, réduisant les vitesses et les capacités avec des distancements plus importants. La réalisation d'infrastructures au plus juste, notamment la longueur des quais, pénalise les temps de freinage. Les pertes de temps issues de l'assainissement de l'horaire 2025 doivent être supprimées par la modernisation de certaines installations, par une nouvelle approche réglementaire et par l'amélioration ponctuelle de la géométrie ferroviaire.

De même, les économies faites avec le démantèlement d'infrastructure ou la simplification de fonctionnalités dans certaines gares conduisent aujourd'hui également à des complexités d'exploitation et d'interventions compromettant l'offre voyageurs et nécessitant l'introduction d'un horaire de crise en Suisse occidentale en décembre 2024. La capacité est même réduite dans certaines gares où cohabitent des prestations voyageurs et marchandises avec de nécessaires partages de capacité. Il s'agit d'éviter que les erreurs faites à la fin des années 90 et début des années 2000 (programme Infrasvelte) se reproduisent.

5. **Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?**

Oui. L'état du réseau est un outil de pilotage des actifs des gestionnaires de l'infrastructure. Il est relativement subjectif et dépend de la qualité mise, par le gestionnaire, dans la récolte et le traitement des données de manière objective. Cet outil est nécessaire. Il n'a cependant pas permis de mettre en évidence les manquements et retards qui ont conduit à la situation de crise en Suisse occidentale. Puisque les moyennes sont nationales et que les catégories sont fortement diluées avec plusieurs types d'installations, les problèmes de la voie ferrée, le retard pris par la mise en conformité des gares LHand, pour ne citer que ces exemples, n'ont pas pu être mis en évidence pour la Suisse occidentale qui se retrouve aujourd'hui devant un fait accompli, alors que l'OFT aurait dû tirer la sonnette d'alarme auprès des gestionnaires concernés. De même, les procédures, notamment les procédures d'approbation des plans (PAP), devraient être accélérées et simplifiées pour des objets présentant des risques sur la sécurité. N'est-ce pas à l'OFT en tant qu'autorité de surveillance d'effectuer des sondages objectifs sur des éléments touchant à la sécurité et au maintien de la qualité d'exploitation, ainsi que de s'assurer l'uniformité sur l'ensemble du territoire ?

B) Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

6. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

Oui. Il convient également de mettre en évidence les besoins de capacité nécessaires pour le trafic marchandises sur l'axe Est-Ouest, notamment le Pied-du-Jura, la Broye et la région lémanique.

En effet, la mise en place de l'horaire 2025 pour la Suisse occidentale a mis en lumière la saturation du réseau et l'impossibilité de tracer des sillons marchandises avec la qualité requise dans les PLUR sans compromettre l'offre du trafic voyageurs. Par exemple, les relations du Pied-du-Jura IC5 circulant aujourd'hui via le bypass de Bussigny directement de/vers Genève ne pourront plus être tracées avec le nouvel horaire, à la suite de l'impossibilité de faire cohabiter les systèmes Pied-du-Jura et Lausanne-Genève, notamment en raison du trafic marchandises. A côté des infrastructures privées et voies de raccordement, il est important de pouvoir stabiliser la circulation du transport marchandises et d'offrir les capacités suffisantes en ligne et dans les nœuds pour ce trafic.

Certains éléments sont relativement modestes, comme l'aménagement d'aiguillages ou le doublement ponctuel de tronçon. Ils sont cependant nécessaires pour maintenir la capacité du réseau (2022) et offrir la stabilité nécessaire à l'exploitation.

7. Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?

Les montants proposés sont largement inférieurs à ceux prévus pour la période précédente (2021-2024) qui s'élevaient à 300 millions de francs. Cette réduction de près de 40% interpelle alors que le Conseil fédéral a souligné son intérêt à voir le fret ferroviaire se développer à travers le rapport de mars 2022 donnant à la suite du postulat 21.3597 de la CTT-E : « Future orientation du transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire ». De plus, les CFF ont également souligné leur volonté de développer le fret ferroviaire de manière significative dans le cadre de leur stratégie d'entreprise « Suisse Cargo Logistics ». L'intégration compétitive du capital de l'entreprise CFF Cargo par CFF SA s'inscrit dans cette stratégie.

La logistique urbaine liée au rail devenant un thème de plus en plus important, les investissements correspondants devraient gagner en importance dans les années à venir. La CTSO compte plusieurs projets en cours de développement qui ne sont pas encore inscrits dans la liste présentée dans le message.

En fonction de la remarque du point 6, il convient de réfléchir à des montants pour assurer la capacité du réseau et de certains nœuds / gares pour le trafic marchandises, afin que les volumes générés par ces nouvelles installations puissent être acceptés et transportés dans les conditions souhaitées.

C) Autres remarques

8. Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?

Le projet mis en consultation comporte des éléments problématiques à nos yeux, tel que l'adaptation du prix du courant électrique pour le trafic régional dès 2024 alors que la Confédération souhaite réduire de 7.8% son indemnité. Cela n'est pas judicieux dans ce contexte. Cet élément n'est pas chiffré en tant que recettes supplémentaires pour les gestionnaires d'infrastructure.

9. Avez-vous d'autres remarques ?

Selon la consultation menée par la Confédération au printemps 2023 sur la modification de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) (financement durable des CFF), une réduction du prix des sillons d'un montant total d'environ 1,7 milliard de francs devrait être accordée aux CFF pour

les années 2023 à 2029. Ces moyens manqueraient en particulier aux CFF et aux autres gestionnaires d'infrastructure sur lesquels circulent des trains Grandes lignes. Les documents disponibles ne permettent pas de déterminer les répercussions de cette "mesure de réduction de la dette des CFF" sur le présent dossier. Les répercussions sur la présente affaire doivent être présentées de manière transparente. Le versement des cantons au fond FIF ne doit pas être utilisé à cet effet.

Le constat de l'horaire de chantier 2025 en Suisse occidentale montre que la capacité du réseau ferré sera réduite sur plusieurs années avec les travaux et les ralentissements. Il faut réfléchir avec bon sens et avec flexibilité à une utilisation rationnelle des capacités résiduelles entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per E-Mail:

finanzierung@bav.admin.ch

Luzern, 17. Oktober 2023

Protokoll-Nr.: 1058

**Vernehmlassungsverfahren: Finanzierung Betrieb und Substanzerhalt Bahninfra-
struktur**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 28. Juni lädt das UVEK die Kantonsregierungen ein, zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innerhalb der eingeräumten Frist das Folgende fest:

Unser Rat begrüsst die Vorlage zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur im Grundsatz und schliesst sich inhaltlich der Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 23. August 2023 zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgabe in den Jahren 2025 – 2028 an, die Ihnen bereits zugegangen ist (siehe Beilage). Es ist uns aber ein Anliegen, im Besonderen nochmals auf die Problematik einer Trassenpreisreduktion für den Fernverkehr zur Sanierung der SBB hinzuweisen. Dieses Vorgehen schwächte den Bahninfrastrukturfonds (BIF) unnötig, darf sich aber so oder so unter keinen Umständen nachteilig für das Zentralschweizer Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof Luzern auswirken. Ebenso sei ausdrücklich die Aufnahme eines neuen Kapitels (1.2.5 «Abgrenzung zum Strassennetz») zum positiven Beitrag von Verkehrsdrehscheiben als Umsteigepunkte zur Entlastung der Strassen erwähnt. Dadurch entstehen mehr Möglichkeiten zur Mitfinanzierung der Vernetzung von verschiedenen Verkehrsträgern.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Bemerkungen bei der Weiterbearbeitung.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabian Peter', with a large, stylized flourish above the name.

Fabian Peter
Regierungsrat

Beilagen:

- Fragebogen (ab nächster Seite)
- KöV-Stellungnahme LV 2025-2028 vom 23. August 2023

Fragekatalog

a. Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Der Kanton Luzern unterstützt grundsätzlich die Regelung der Finanzierung der vom Bund bestellten und aus dem BIF finanzierten Bahnstrecken mit Erschliessungsfunktion für die Jahre 2025-2028. Aufgrund noch fehlenden, substantiellen Angaben zum Zahlungsrahmen und noch nicht abschliessend festgelegten Trassenpreiseinnahmen in der Periode 2025 – 2028 kann die Vorlage allerdings nicht abschliessend beurteilt werden.

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Der vom Bundesrat vorgeschlagenen Zielwert für einen Zahlungsrahmen von 15,1 Milliarden Franken wird grundsätzlich als angemessen betrachtet.

Das Vorgehen des Bundesrates, die Annahmen der Infrastrukturbetrieben kritisch zu prüfen und gegebenenfalls Korrekturen vorzunehmen, wird grundsätzlich ebenfalls unterstützt. Es wird jedoch erwartet, dass solche für die Vernehmlassung substantiellen Abklärungen vor Vernehmlassungsstart erfolgen. Aufgrund der noch nicht abschliessend geklärten Angaben zur Höhe des Zahlungsrahmens ist eine abschliessende Stellungnahme dazu nicht möglich.

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?

Die aufgeführten Ziele sind aus Sicht des Kantons Luzern richtig definiert.

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

Aus Sicht des Kantons Luzern sind alle wesentlichen Ziele in der Leistungsvereinbarung abgebildet.

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Der Kanton Luzern hat keine weiteren Bemerkungen zum Netzzustand.

b. Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Die Vorlage für den Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen wird im Grundsatz unterstützt.

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

Die Höhe wird als angemessen betrachtet.

c. Weitere Bemerkungen

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

In unserer Stellungnahme schliessen wir uns der Stellungnahme der KöV an und fordern den Bund auf, die aufgeführten Forderungen zu berücksichtigen. Insbesondere ist darauf zu verzichten mit einer Trassenpreisreduktion den Fernverkehr der SBB zu sanieren.

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Nein.



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral nord
3003 Berne

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous associer à la procédure de consultation citée en titre. Le Gouvernement neuchâtelois est en mesure de se prononcer comme suit à son sujet.

1. Introduction

Pour faire suite aux conventions sur les prestations des années 2021-2024, le Conseil fédéral propose un nouveau plafond de dépenses pour les conventions 2025-2028. Cela permettra de financer l'exploitation des réseaux ferroviaires, en plus des recettes des sillons ferroviaires, mais également de financer les travaux d'entretien et mise aux normes. Le financement provient du fonds ferroviaire FIF. Il est prévu un plafond de dépenses sur 4 ans de 15,1 milliards de francs. En plus, un crédit d'engagement de 185 millions de francs est prévu pour les installations privées dédiées au trafic marchandise.

2. Analyse

L'état actuel (2022) du réseau ferroviaire suisse atteint la note de 2.7 sur une échelle de 5, la note de 5 nécessitant des mesures immédiates. L'état est donc bon à satisfaisant. Néanmoins, cela n'indique qu'une moyenne peu représentative de l'état du réseau dans les différentes régions, ainsi que les différents gestionnaires d'infrastructure. En particulier les gestionnaires d'infrastructure de petite taille possèdent des réseaux de qualité suffisante, voire mauvaise.

Ces dernières années, la conclusion des conventions sur les prestations donne lieu à de longues discussions entre la Confédération qui décide des moyens financiers à allouer et les gestionnaires d'infrastructure qui ne sont pas toujours en capacité de réaliser les travaux qu'ils ont planifiés.

Dans le présent message, la Confédération prévoit une enveloppe financière de 15,1 milliards de francs, alors que les gestionnaires d'infrastructure prévoient un besoin de plus de 19 milliards de francs. Les moyens de la convention sur les prestations 2025-2028 seraient ainsi au net plus faibles que ceux pour les années 2021-2024. Ceci est préoccupant alors que, par exemple en Romandie, le réseau est dans un état plus dégradé que dans le reste de la Suisse. Cet état nécessite d'ailleurs des chantiers importants avec la mise en place d'un horaire « travaux » durant 10 ans. Le risque est par conséquent important que les usagers-ères soient fortement impacté-e-s sans que les travaux puissent se faire dans leur intégralité. Cette situation n'est clairement pas acceptable. Le canton est conscient que les entreprises ont tendance à surestimer leur capacité d'investissement. La valeur annoncée de 19,4 milliards de francs est probablement trop élevée. Finalement, nous rappelons que les gares sur la ligne du pied du Jura ne seront mises aux normes LHand qu'à partir de 2030. Les moyens financiers limités ne doivent pas encore repousser cette échéance.

Le crédit d'engagement pour les installations privées du trafic marchandise n'appelle pas de remarque particulière. La coordination avec le perfectionnement des conditions cadre du transport marchandise mise en consultation en 2022 est à clarifier.

3. Position du canton

Le Conseil d'État neuchâtelois demande au DETEC de :

- Réexaminer le niveau du plafond de dépenses pour les conventions de prestations des gestionnaires d'infrastructure 2025-2028. Le montant proposé de 15,1 milliards de francs doit être augmenté à minima pour maintenir un état du réseau équivalent, ainsi que des améliorations dans certaines régions, dont celles de la Suisse occidentale.
- Soutenir le crédit engagement pour les installations privées pour le trafic marchandise.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 18 octobre 2023

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND





KANTON
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 19. September 2023

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 hat das UVEK uns zur Vernehmlassung betreffend die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028 eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV) hat eine Stellungnahme zur Vorlage erarbeitet. Wir schliessen uns dieser Stellungnahme vollumfänglich an.

Die KÖV hält in ihrer Stellungnahme fest, dass angesichts der noch laufenden Abklärungen des BAV zur genauen Höhe des Zahlungsrahmens die Vorlage nicht beurteilt werden kann. Die KÖV nennt in ihrer Stellungnahme verschiedene Punkte, welche sicherstellen sollen, dass ausreichend Mittel für den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur beschlossen werden. Unsere spezifischen Antworten zum Fragenbogen finden Sie in der Beilage.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES


Michèle Blöchli
Landammann




lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- sarah.bochud@efv.admin.ch



Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güter- verkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 Fragenkatalog zur Vernehmlassung

Kanton Nidwalden

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Nein. Die Vorlage ist die wesentliche Grundlage zur Finanzierung der Bahninfrastruktur. Mit dem Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur wird für die Transportunternehmen eine notwendige Planungssicherheit erreicht. Der vorliegende Zahlungsrahmen bedarf noch verschiedener Abklärungen des BAV bei den Infrastrukturbetreiberinnen. Aufgrund dieser Unsicherheit kann der vorgeschlagenen Höhe des Zahlungsrahmens nicht zugestimmt werden.

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Wir sind der Meinung, dass die beantragten Mittel für den Substanzerhalt etwas knapp bemessen sind. Die Bahninfrastruktur wird laufend erweitert, was zu höheren Kosten für Betrieb und Substanzerhalt führt. Ergänzend dazu ergeben sich immer neue Anforderungen an den Ausbaustandard (z.B. barrierefreie Zugänge, elektronische Kundeninformationssysteme) des Bahnbetriebs, welche mehr Mittel für den Erhalt und die Erneuerung erfordern.

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?

Sicherheit

Ja. Die Erwartungen der Öffentlichkeit an die Sicherheit des Bahnbetriebes sind sehr hoch und werden entsprechend berücksichtigt.

Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes

Ja. Die Vorgaben scheinen uns angemessen.

optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten

Dieser Teil betrifft den Kanton Nidwalden nicht, da im Meterspurnetz der freie Netzzugang keine Bedeutung hat.

langfristiger Werterhalt der Infrastruktur

Die Vorgaben sind richtig, können aber nur eingehalten werden, wenn auch genügend Mittel zur Verfügung gestellt werden. Ist dies nicht der Fall, können nur kurzfristige Massnahmen zur Gewährleistung des aktuellen

Betriebs ergriffen werden. Der langfristige Werterhalt ist damit nicht sichergestellt.

Effizienz und Nachhaltigkeit

Die Vorgaben erscheinen uns sinnvoll. Es ist zu beachten, dass für die Aufgaben im Bereich Biodiversität genügend Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen, da diese Massnahmen für die Infrastrukturbetreiber einen signifikanten Mehraufwand bedeuten.

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

Nein

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Aufgrund unserer Kontakte mit den Transportunternehmen stellen wir fest, dass oftmals ein Nachholbedarf beim Netzzustand (Substanzerhaltung und Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen) besteht. Wir bezweifeln deshalb, ob die vorgesehenen Mittel ausreichen, um den Nachholbedarf rasch aufzuholen.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Grundsätzlich Ja.

Der Kanton Nidwalden ist davon nicht direkt betroffen, da in Nidwalden seit Ende der 90-Jahre kein Güterverkehr mehr stattfindet.

7. Ist der für die Finanzierung von privaten Güterverkehrsanlagen vorgesehene Betrag in seiner Höhe Angemessen?

Das können wir aus dem vorgenannten Grund nicht beurteilen.

C) Weitere Bemerkungen

2. Gibt es weitere Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

Nein

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Wir stellen fest, dass die Mittel für Substanzerhalt und Betriebsabgeltungen im ähnlichen Verhältnis zwischen den Bahnunternehmen verteilt werden, wie in den vorangehenden Perioden. Das heisst Bahnen, die bisher sehr sparsam waren, werden gegenüber Bahnen, die schon früher mehr Geld brauchten benachteiligt. Wir sind der Meinung dass Kriterien wie Netzlänge und Netzbelastung sowie spezielle Bedingungen wie Topologie, Geologie etc. für die Verteilung der Mittel herangezogen werden müssten. Dazu schlagen wir eine Überprüfung der Verteilmethodik vor.



CH-6060 Sarnen, BRD

Per E-Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Sarnen, 22. September 2023

Vernehmlassung: Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

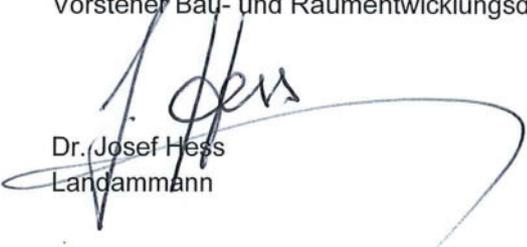
Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Vernehmlassung zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028 vorbereitet. Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 hat das UVEK zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Die Sicherstellung der Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur ist dem Kanton Obwalden wichtig. Wir schliessen uns der gemeinsamen Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 23.08.2023 an.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Vorsteher Bau- und Raumentwicklungsdepartement


Dr. Josef Hess
Landammann

Kopie an:

- Zirkulationsmappe Regierungsrat
- Staatskanzlei
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Energie



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 13. Oktober 2023

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 laden Sie uns zur Vernehmlassung in genannter Sache ein. Gerne nehmen wir nachfolgend Stellung und beantworten Ihre Fragen wie folgt:

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Der Kanton St.Gallen stützt grundsätzlich die Priorisierung im Substanzerhalt. Vorgesehene Projekte dürfen aber unter keinen Umständen zurückgestellt werden. Auch Ausbaumasnahmen, die zum Substanzerhalt zählen, dürfen nicht infrage gestellt sein.

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Der Bahnbetrieb und Substanzerhalt müssen auf dem gesamten Netz mindestens auf dem aktuell guten Qualitätsniveau bleiben. Es darf keine Verschlechterung der Bahninfrastruktur erfolgen. Die Teuerung muss entsprechend berücksichtigt werden.

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?

Die definierten Ziele sind in Ordnung.

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

Nein, aus Sicht des Kantons St.Gallen sollten keine weiteren Ziele aufgenommen werden.

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Der Netzzustand darf sich nicht verschlechtern, weil in der LV 2025–2028 nicht genügend Mittel vorhanden wären. Das aktuelle Niveau muss gehalten werden. Dort wo dies nicht zutrifft, sind Massnahmen zu ergreifen, um den Rückstand möglichst rasch aufzuholen.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja, der Kanton St.Gallen unterstützt die Vorlage.

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

Ja.

C) Weitere Bemerkungen

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

Nein.

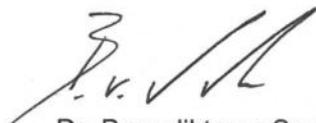
9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Nein.

Der Kanton St.Gallen unterstützt die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 23. August 2023. Wir bitten Sie, die Stellungnahme der KöV sowie unsere ergänzenden Anliegen zu berücksichtigen.

Im Namen der Regierung


Stefan Kölliker
Präsident


Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
finanzierung@bav.admin.ch

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Bundesamt für Verkehr BAV

Per Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Schaffhausen, 26. September 2023

Vernehmlassung UVEK betreffend Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 wurden die Kantone eingeladen, bis am 20. Oktober 2023 zur obgenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir können uns zum Fragebogen wie folgt äussern:

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Der Kanton Schaffhausen stützt grundsätzlich die Priorisierung im Substanzerhalt. Vorgesehene Projekte dürfen aber unter keinen Umständen zurückgestellt werden. Auch Ausbaumassnahmen, die zum Substanzerhalt zählen, dürfen nicht infrage gestellt sein.

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

Das kann nicht abschliessend beurteilt werden.

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?*

Wir unterstützen die definierten Ziele. Insbesondere möchten wir darauf hinweisen, dass der Sicherheit ein grosses Gewicht beizumessen ist, namentlich beim Aufenthalt auf den Perrons.

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

Nein, wir sehen keinen Bedarf, weitere Ziele aufzunehmen.

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Gemäss dem Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle vom 21. Juni 2023 besteht bei den SBB (und teilweise auch bei einigen Privatbahnen) ein Substanzerhaltungsrückstand. Der Netzzustand darf sich keinesfalls weiter verschlechtern, weil in der LV 2025–2028 nicht genügend Mittel vorhanden sind. Auch nicht planbare Kosten, beispielsweise zur Behebung von Naturkatastrophen oder Unfällen wie im Gotthard-Basistunnel (Reparatur Infrastruktur nach Entgleisung), müssen angemessen berücksichtigt sein. Das schweizweite Qualitätsniveau muss gehalten werden. Dort wo dies nicht zutrifft, sind Massnahmen zu ergreifen, um den Rückstand möglichst rasch aufzuholen.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja, wir unterstützen die Vorlage.

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

Ja.

C) Weitere Bemerkungen

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

Wir empfehlen zu prüfen, ob es zweckmässig wäre, dass die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) die zur Eingabe vorgesehenen LV-Programme vorgängig mit den betroffenen Kantonen abstimmen. So könnten die Vorhaben besser auf die gemeinsamen RPV-Bestellungen abgestimmt werden bzw. es könnten so die Voraussetzungen für eine effizientere Angebotsgestaltung bzw. tiefere Abgeltungen RPV dank optimierter Infrastruktur geschaffen werden.

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Nein.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "D. Tamagni".

Dino Tamagni

Der Staatsschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Bilger".

Dr. Stefan Bilger

Bau- und Justizdepartement

Rötihof
Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 41
bd.so.ch

Sandra Kolly
Regierungsrätin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation UVEK
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

19. Oktober 2023

**Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemauf-
gaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in
den Jahren 2025-2028:
Stellungnahme des Kantons Solothurn**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen des Kantons Solothurn danke ich für die Unterlagen vom 28. Juni 2023 zur Vorlage
über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs, des Substanzerhalts und der Sys-
temaufgaben der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025-2028 sowie über den Verpflichtungskre-
dit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen ebenfalls in den Jahren 2025-2028.

Ich nehme die Möglichkeit zur Stellungnahme gerne wahr. Der Kanton Solothurn schliesst sich
vollumfänglich den Antworten und Erwartungen der KöV gemäss Schreiben vom 23. August
2023 an. Auf der Rückseite finden Sie unsere Antworten auf die einzelnen Fragen zur Vorlage.
Ich bitte Sie, diese zur Kenntnis zu nehmen und in der weiteren Behandlung zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Sandra Kolly
Regierungsrätin

Kopie an: - Bau- und Justizdepartement
- Amt für Verkehr und Tiefbau (GEKO 909)
- Geschäftsstelle BPUK/KöV (markus.sieber@bpuk.ch)

Beilagen: Stellungnahme KöV vom 23. August 2023

**Fragenkatalog zur Vernehmlassung «Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028»
Antworten Kanton Solothurn**

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja, die Vorlage ist Grundlage für die Finanzierung des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur. Grundsätzlich ist die Leistungsvereinbarung ein erprobtes und bewährtes Instrument.

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Keine Antwort. Wir können den Bedarf nicht abschliessend beurteilen, vgl. Stellungnahme KöV.

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?

Ja, generell sind die Ziele sinnvoll formuliert. Wichtig werden in der Umsetzung die Festlegung der einzelnen Zielwerte und die Massnahmen zu deren Erreichung sein.

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

Nein. Die Zahl der Ziele muss überschaubar und handhabbar bleiben.

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Für den Erhalt des Netzzustands und damit der Sicherstellung der Verfügbarkeit und Resilienz der Anlagen ist es unerlässlich, die dafür benötigten Mittel bereitzustellen. Hierbei ist vor allem auch eine vorausschauende Planung sowie die Beibehaltung und Schaffung von Kapazitätsreserven im Netz notwendig (kein Verzicht auf Funktionalität zu Gunsten von Sparmassnahmen).

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja. Der Kanton Solothurn hat sich mit der Stellungnahme vom 24. Februar 2023 für die Stärkung des Schienengüterverkehrs ausgesprochen.

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

Ja. Je nach Ausgang der parlamentarischen Beratungen ist jedoch von einer Anpassung des Finanzrahmens auszugehen.

C) Weitere Bemerkungen

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

Nein.

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Nein.



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern
an: finanzierung@bav.admin.ch
(Word und PDF Format)

Schwyz, 19. September 2023

Finanzierung Betrieb- und Substanzerhalt Bahninfrastruktur 2025–2028

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen in titelvermerkter Angelegenheit zur Vernehmlassung bis am 20. Oktober 2023 unterbreitet.

Der Zahlungsrahmen und die Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen für die Jahre 2025–2028 sind grundsätzlich begrüssenswert. Allerdings sind wichtige Aspekte der Vorlage noch nicht definitiv geklärt. Wir schliessen uns deshalb vollumfänglich der Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 23. August 2023 an, welche wir diesem Schreiben beilegen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

André Rüeggsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatschreiber

Beilage:

- Schreiben der KöV vom 23. August 2023.

Kopie an:

- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an:

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 23. August 2023

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Sie haben die Konferenz der Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) mit Schreiben vom 28. Juni 2023 eingeladen, zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Der Vorstand der KöV bedankt sich für die Gelegenheit und kommt dieser gerne nach.

1. Generelle Bemerkungen

Nach der Durchsicht der Vernehmlassungsunterlagen müssen wir feststellen, dass wichtige Aspekte der Vorlage derzeit noch nicht abschliessend geklärt sind. Das gilt allen voran für den Zahlungsrahmen, der vom Bund vorläufig auf 15,1 Milliarden Franken festgelegt wurde, in den kommenden Monaten aber nochmals mit den Infrastrukturbetreibern (ISB) konsolidiert wird (vgl. Kapitel 2). Darüber hinaus steht aktuell noch nicht abschliessend fest, mit welchen Trassenpreiseinnahmen in der Periode 2025 – 2028 zu rechnen ist.

Diese offenen Punkte machen eine fundierte Einschätzung der Vorlage schwierig, was aus Sicht der Kantone unbefriedigend ist. Wir bitten den Bundesrat, künftig sicherzustellen, dass die zentralen Inhalte bereits beim Vernehmlassungsstart geklärt sind. Das ist nicht nur im Sinne der inhaltlichen Arbeit, sondern auch der Arbeitseffizienz.

2. Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in den Jahren 2025 – 2028

Wir stellen fest, dass es zurzeit von Seiten Bundesrat, BAV und Infrastrukturbetreiberinnen unterschiedliche Haltungen zum Mittelbedarf für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur gibt. Während der Bundesrat sich überzeugt zeigt, dass ein Zahlungsrahmen in Höhe von 15,1 Milliarden Franken ausreicht, um den Zustand der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025 – 2028 mindestens stabil zu halten, schätzen die ISB den Mittelbedarf mit 19,7 Milliarden Franken deutlich höher ein. Insbesondere die SBB vertritt die Haltung, dass mit dem vom Bundesrat vorgesehenen Zahlungsrahmen mit einem weiteren Anstieg des Rückstands und mittelfristig mit einer Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur gerechnet werden muss. Das BAV teilt diese Einschätzung nicht und wird die befürchteten Auswirkungen in den kommenden Wochen parallel zur Vernehmlassung mit der SBB vertiefen.

Angesichts der noch laufenden Abklärungen kann der Vorstand der KöV nicht abschliessend beurteilen, ob die vom Bundesrat vorgesehene Finanzierung im Umfang von 15.1 Milliarden Franken ausreichend ist, um den Betrieb und Substanzerhalt in den Jahren 2025 – 2028 ausreichend sicherzustellen. Unabhängig von der Höhe des definitiven Zahlungsrahmens erwarten die Kantone, dass folgende Punkte gewährleistet werden:

- Die für die Leistungsvereinbarungen (LV) 2025 – 2028 zur Verfügung gestellten Mittel gewährleisten, dass keine weitere Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur erfolgt und die finanzielle Stabilität des Bahninfrastrukturfonds gesichert bleibt. Der Bahnbetrieb und Substanzerhalt müssen auf dem gesamten Netz mindestens auf dem aktuellen (schweizweiten) Qualitätsniveau verbleiben. Dort wo dies nicht zutrifft, sind Massnahmen zu ergreifen, um den Rückstand möglichst rasch aufzuholen. Mittelfristig muss die Bahninfrastruktur schweizweit den Zielwert des Branchenstandards (RTE9900) erreichen.
- Die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte ist gewährleistet. Baustellenphasen sind so zu planen, dass Einbussen bei der Angebotsqualität möglichst gering ausfallen.
- Im Rahmen der laufenden Bereinigung der LV-Offerten 2025 – 2028 ist die konkrete Situation der ISB zu berücksichtigen. Kürzungen der Mittel bei gutem Umsetzungsstand und ansprechenden Offerten sind nicht angezeigt. Damit „bestraft“ man die ISB, die ihre Hausaufgaben gemacht haben. Verzögerte Projekte aus der Leistungsvereinbarung 2021-2024 sind bei der Festlegung des Zahlungsrahmens zu berücksichtigen.
- Es stehen ausreichend Reserven zur Verfügung, um bei Bedarf zusätzliche Mittel an die ISB auszuschütten, etwa wenn nicht kalkulierbare Kosten entstehen (z.B. durch Naturkatastrophen) oder Bauprojekte schneller realisiert werden können als angenommen.

Weiter ist der Vorstand der KÖV nach wie vor der Meinung, dass der Bundesrat darauf verzichten sollte, die SBB über eine Trassenpreisreduktion für den Fernverkehr zu sanieren.¹ Hält er an diesem Vorgehen fest, müssen die ISB für die daraus entstehenden Einnahmeausfälle vollumfänglich entschädigt werden. Bei einer allfälligen Trassenpreiserhöhung für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die zu Mehrkosten im RPV führt, hat sich der Bund anteilmässig zu beteiligen und den Verpflichtungskredit RPV entsprechend zu erhöhen.

Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028

Die KÖV unterstützt den Verpflichtungskredit in Höhe von CHF 185 Millionen Franken. Der Bund leistet damit wichtige Beiträge zur Förderung des Güterverkehrs, namentlich für Erneuerungen, Erweiterungen und Neubauten von KV-Umschlagsanlagen oder Anschlussgleisen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

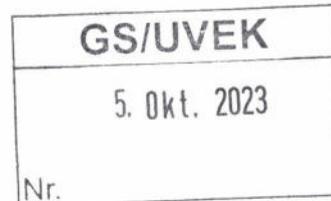
Kopie an:

- Mitglieder der KÖV
- Y. Bichsel und S. Schürer, GS UVEK
- P. Füglistaler, BAV

¹ Vgl. dazu die Stellungnahmen der KÖV zum [SBB-Gesetz](#) sowie dem [Bundesgesetz über die Massnahmen zur Entlastung des Haushalts ab 2025](#).

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Herr Albert Röstli
Bundesrat
3003 Bern



Frauenfeld, 3. Oktober 2023
562

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028. Gerne beantworten wir Ihren Fragenkatalog zur Vernehmlassung wie folgt:

1. Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarung

Die Vorlage wird von uns grundsätzlich unterstützt. Jedoch erscheint der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehene Betrag in seiner Höhe nicht als angemessen. In der Botschaft werden der Zustand des Bahnnetzes, seine Belastung und Auslastung ausführlich dargelegt, und der Mittelbedarf wird nachvollziehbar aufgezeigt. Um den Zielzustand des Anlagenzustands zu erreichen, sind die beantragten Mittel nicht ausreichend. Der Zahlungsrahmen muss gegenüber der letzten Periode mindestens um die seit 2019 aufgelaufene Teuerung erhöht werden.

Wir begrüßen das Instrument der Optionen und der Reserve. Die dafür vorgesehenen 185 Mio. Franken sind jedoch zu gering. Dafür sollten mindestens 2 Prozent des Zahlungsrahmens eingeplant werden. Optionen bieten innerhalb des finanziellen Rahmens die nötige Flexibilität, um bei Bedarf, je nach Baufortschritt und Zustand der Anlagen, zusätzliche Mittel bereitzustellen. Mit den Reserven können unvorhersehbare Mehraufwendungen z.B. bei grösseren Naturschäden oder bei der Erneuerung von Fahrbahn und Bahnzugang finanziert werden.

2/2

Die Ziele in den Leistungsvereinbarungen erscheinen als richtig definiert. Diese müssen aber wie ausgeführt finanziell entsprechend hinterlegt werden (siehe vorstehende Ausführungen). Weitere Ziele sind aus unserer Sicht nicht aufzunehmen.

Was den Netzzustand betrifft, ist festzuhalten, dass gemäss dem Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle vom 21. Juni 2023 bei den SBB (und teilweise auch bei einigen Privatbahnen) ein Substanzerhaltungsrückstand besteht. Dies erfordert einen finanziellen Mehrbedarf und eine Erhöhung des vorgesehenen Zahlungsrahmens, um nicht einen weiteren Anstieg des Rückstands zu riskieren und sicherzustellen, dass genügend Mittel für die teuerungsbedingten Mehrkosten sowie nicht planbare Kosten wie Naturkatastrophen oder Unfälle wie im Gotthard-Basistunnel (Reparatur Infrastruktur nach Entgleisung) vorhanden sind.

2. Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

Die Vorlage wird von uns grundsätzlich unterstützt. Der für die Finanzierung von privaten Güterverkehrsanlagen vorgesehene Betrag erscheint in seiner Höhe als angemessen.

3. Weitere Bemerkungen

Auf die in der Botschaft zur nachhaltigen Finanzierung der SBB vorgesehene Trassenpreisreduktion von 1.7 Milliarden Franken ist vollständig zu verzichten. Die Entschuldung der SBB ist Sache des Eigners und darf nicht über den Bahninfrastrukturfonds erfolgen.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber



Numero
4529

fr

0

Bellinzona
27 settembre 2023

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):
finanzierung@bav.admin.ch*

Finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria nonché la concessione di contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028: presa di posizione

Signor Consigliere federale,
gentili signore e signori,

vi ringraziamo per la documentazione trasmessaci lo scorso 28 giugno e la possibilità di esprimerci sul tema in oggetto.

Trattandosi di un tema complesso la nostra presa di posizione si rifà in parte a elementi raccolti presso i Gestori dell'infrastruttura ferroviaria (GI) che dispongono di maggiori conoscenze.

Innanzitutto sottolineiamo l'importanza che l'infrastruttura ferroviaria rimanga anche nel prossimo futuro in uno stato efficiente senza degradarsi oltre misura, tenendo in conto l'utilizzo accresciuto in funzione dei potenziamenti tanto dell'offerta nel traffico regionale di viaggiatori (TRV) quanto della domanda del traffico merci (TM) sulla rete di FFS.

Considerato che determinati progetti contenuti nel Programma strategico per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF), fase di ampliamento (FA) 2035, hanno subito un ritardo nell'attuazione, una previsione solida degli oneri (supplementari) per i singoli anni in futuro risulta difficile. Infatti, a seconda della velocità di realizzazione delle opere, talvolta in funzione dell'evasione di opposizioni, il volume di oneri potrà variare in modo importante. Comprendiamo quindi che i GI debbano pianificare in modo prudente, presumendo un'esecuzione delle opere senza dare per scontato ulteriori ritardi nell'esecuzione dei singoli progetti che potrebbero attenuare gli oneri nel breve periodo.

Condividiamo gli obiettivi strategici menzionati nel rapporto esplicativo. Il rapporto, richiamando la strategia energetica e la strategia sulla biodiversità, afferma tuttavia che a causa del rincaro registrato nel 2022 e di quello ulteriore atteso, dell'aumento dei prezzi dell'elettricità e della riduzione delle entrate dai prezzi delle tracce, di fatto i mezzi a disposizione per le convenzioni sulle prestazioni (CP) 2025-28 saranno presumibilmente, al netto, inferiori rispetto a quelli per il periodo in corso. Esprimiamo preoccupazione su questa prospettiva che difficilmente permetterà di fare progressi in linea con gli obiettivi citati. Per questo motivo vi chiediamo di individuare le necessarie misure correttive sul piano finanziario.

Sulla base del "Questionario per la consultazione" rispondiamo alle vostre domande come segue.

A) Mantenimento della qualità, compiti sistemici e convenzioni sulle prestazioni

1. Sostenete, in linea di principio, il progetto?

Lo scrivente Consiglio ritiene l'impostazione di base, con il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e le CP quadriennali con i GI, un'organizzazione valida da mantenere anche in futuro.

Sebbene non ci siano ripercussioni finanziarie dirette per i Cantoni, riteniamo essenziale che i fondi finanziari previsti per le CP 2025-28 siano sufficienti per garantire la piena efficienza delle infrastrutture ferroviarie anche nel futuro. Sulla base delle indicazioni disponibili nel rapporto esplicativo e raccolte anche presso gli attori che operano sul nostro territorio, c'è un rischio concreto che non sia così e che progetti importanti dovranno essere posticipati al quadriennio successivo (2029-32). Ciò comporterà un degradamento dello stato dell'infrastruttura ferroviaria con conseguenze negative sull'esercizio (efficienza, affidabilità, sicurezza).

2. L'importo previsto per il mantenimento della qualità e i compiti sistemici è adeguato?

Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) e Ferrovie Luganesi (FLP) rappresentano i GI solo ticinesi presso i quali assieme alla Confederazione siamo anche committenti delle prestazioni TRV. Essi vi hanno già segnalato direttamente che la disponibilità di fondi a loro disposizione – in prospettiva decurtati rispetto al fabbisogno finanziario comunicato per il periodo 2025-28 – non permetterà loro di realizzare nel prossimo quadriennio tutte le opere ritenute necessarie per garantire il mantenimento dell'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria. Su questa base riteniamo che i CHF 15.7 miliardi ora previsti siano insufficienti per il prossimo quadriennio e che questo importo vada aumentato.

3. Il Consiglio federale si attende che i gestori dell'infrastruttura ottengano gli obiettivi che ha posto loro. Ritenete che gli obiettivi concernenti i punti seguenti siano opportunamente definiti?

- Sicurezza
- Disponibilità, resilienza e qualità della rete
- Utilizzazione ottimale e non discriminatoria delle capacità disponibili;
- Mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura
- Efficienza e sostenibilità

Ci rimettiamo alle prese di posizione di FART, FLP e FFS.

4. Ritenete si debbano aggiungere altri obiettivi nelle convenzioni sulle prestazioni?

No.

5. Avete osservazioni in merito allo stato della rete?

Facciamo riferimento a quanto indicato nella premessa e alle risposte alle domande n. 1 e 2. Ci preme aggiungere che sia FART sia FLP hanno segnalato preoccupazioni inerenti al rischio di degradamento dell'infrastruttura. Diversi manufatti sono classificati 4 "scadente" (secondo gli stati R RTE 29900, vedi rapporto esplicativo p. 28) e devono quindi essere ristrutturati in tempo utile per garantire l'efficienza per l'esercizio anche nei prossimi anni. Non è accettabile che i GI si vedano costretti a posticipare lavori indispensabili, con i relativi rischi di sicurezza per l'utenza. Ricordiamo che esattamente un anno fa FLP ha dovuto interrompere l'esercizio durante circa una settimana a causa di problemi strutturali presso un viadotto. Auspichiamo che eventi del genere non si ripetano e soprattutto che non siano da ricondurre al rinvio di interventi che i GI si vedono costretti a pianificare per mancanza di fondi per l'esecuzione dei lavori in tempo utile.

B) Credito d'impegno per impianti per il traffico merci privati

6. Sostenete, in linea di principio, il progetto?

Lo scrivente Consiglio sostiene la promozione del trasporto merci, in particolare per il rinnovo, l'ampliamento e la nuova costruzione di strutture di trasbordo per il traffico combinato o di raccordi per il trasporto merci. Questi impianti non fanno infatti parte dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi dell'art. 62 cpv. 1 LFerr, non sottostanno all'accesso alla rete secondo l'art. 9a LFerr e non sono finanziati tramite il FIF.

7. L'importo previsto per il finanziamento di impianti per il traffico merci privato è adeguato?

Il previsto credito d'impegno di CHF 185 milioni è ritenuto adeguato.

C) Altre osservazioni

8. Vi sono altre tematiche che dovrebbero essere analizzate o riformate?

No.

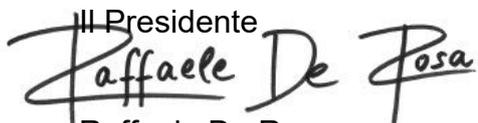
9. Avete ulteriori osservazioni?

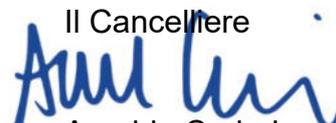
No.

RG n. 4529 del 27 settembre 2023

Vogliate gradire, signor Consigliere federale, gentili signore e signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Raffaele De Rosa

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössische Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 bis 2028; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 28. Juni 2023 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, sich zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 bis 2028 zu äussern. Gerne nehmen wir dazu wie folgt Stellung. Die Stellungnahme basiert auf dem Schreiben des Vorstands der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 23. August 2023.

Die Vernehmlassungsunterlagen zeigen auf, dass wichtige Aspekte der Vorlage derzeit noch nicht abschliessend geklärt sind. Das gilt vor allem für den Zahlungsrahmen, der vom Bund vorläufig auf 15,1 Milliarden Franken festgelegt wurde, der aber nochmals mit den Infrastrukturbetreiberinnen konsolidiert wird. Darüber hinaus steht noch nicht abschliessend fest, mit welchen Trassenpreiseinnahmen in der Periode 2025 bis 2028 zu rechnen ist. Diese offenen Punkte machen eine fundierte Einschätzung der Vorlage schwierig.

Obwohl 700 Millionen Franken mehr beantragt werden als in der Vorperiode 2021 bis 2024, stehen den Infrastrukturbetreiberinnen aufgrund der Teuerung und weiterer Faktoren voraussichtlich real weniger Mittel zur Verfügung. Der Regierungsrat befürchtet, dass der Rückstand bei der Erneuerung und im Unterhalt der Infrastruktur weiter anwachsen wird. Der langfristige Werterhalt und die Ge-

währleistung der Verfügbarkeit und Resilienz des Netzes wären möglicherweise nur teilweise sichergestellt. Es ist dafür zu sorgen, dass keine weitere Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur erfolgt und die finanzielle Stabilität des Bahninfrastrukturfonds erhalten bleibt. Dabei sind auch genügend Reserven für unvorhergesehene Entwicklungen einzuplanen.

Unabhängig von der Höhe des definitiven Zahlungsrahmens erwartet der Regierungsrat, dass folgende Punkte sichergestellt sind:

- Die für die Leistungsvereinbarungen 2025 bis 2028 zur Verfügung gestellten Mittel gewährleisten, dass keine weitere Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur erfolgt und die finanzielle Stabilität des Bahninfrastrukturfonds gesichert bleibt. Der Bahnbetrieb und Substanzerhalt müssen auf dem gesamten Netz mindestens auf dem aktuellen schweizweiten Qualitätsniveau verbleiben. Dort wo dies nicht zutrifft, sind Massnahmen zu ergreifen, um den Rückstand möglichst rasch aufzuholen. Mittelfristig muss die Bahninfrastruktur schweizweit den Zielwert des Branchenstandards (RTE9900) erreichen.
- Die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte ist gewährleistet. Baustellenphasen sind so zu planen, dass Einbussen bei der Angebotsqualität möglichst gering ausfallen.
- Im Rahmen der laufenden Bereinigung der Offerten für die Leistungsvereinbarungen 2025 bis 2028 ist die konkrete Situation der Infrastrukturbetreiberinnen zu berücksichtigen. Kürzungen der Mittel bei gutem Umsetzungsstand und ansprechenden Offerten sind nicht angezeigt. Damit «bestraft» man die Infrastrukturbetreiberinnen, die ihre Hausaufgaben gemacht haben. Verzögerte Projekte aus der Leistungsvereinbarung 2021 bis 2024 sind bei der Festlegung des Zahlungsrahmens zu berücksichtigen.
- Es stehen ausreichend Reserven zur Verfügung, um bei Bedarf zusätzliche Mittel an die Infrastrukturbetreiberinnen auszuschütten, etwa wenn nicht kalkulierbare Kosten entstehen (z. B. durch Naturkatastrophen) oder Bauprojekte schneller realisiert werden können als angenommen.

Mit dem Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken soll die Förderung des Gütertransports und der Güterverkehrsverlagerung fortgesetzt werden. Der Regierungsrat begrüsst diesen Bestandteil der Vorlage. Der Bund leistet damit wichtige Beiträge zur Förderung des Güterverkehrs, namentlich für Erneuerungen, Erweiterungen und Neubauten von Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr oder von Anschlussgleisen.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 6. Oktober 2023



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Urs Janett

Der Kanzleidirektor

Roman Balli



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
3003 Berne

finanzierung@bav.admin.ch

Réf. : 23_COU_5799

Lausanne, le 4 octobre 2023

Réponse à la consultation fédérale sur le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous avoir consulté sur l'objet susmentionné et vous faisons part de notre prise de position ci-dessous.

Maintenance de l'infrastructure et conventions de prestations

Le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire est de la compétence du Conseil fédéral depuis l'acceptation en 2014 du message FAIF par le peuple et les Cantons. Il appartient donc à la Confédération d'allouer les ressources financières nécessaires au maintien et à la bonne exploitation des infrastructures ferroviaires du pays. Nous constatons que de ce point de vue les moyens alloués dans votre projet ne permettront pas d'atteindre ce but pour la période 2025 à 2028, au moment même où la Suisse occidentale subira un horaire de crise pour surmonter le retard pris dans l'entretien de son réseau.

La consultation relative au financement pour les années 2025 à 2028 intervient, en effet, après la mise en évidence de manquements dans le renouvellement des installations et de retards importants dans la mise à niveau des infrastructures dans le pays. Corollaire, en Suisse occidentale, la population devra composer avec un horaire dégradé dès 2025, pour permettre aux CFF d'effectuer les nombreux travaux sur leur réseau et améliorer la ponctualité.

Dans ce contexte, la Confédération soumet à consultation une enveloppe financière qui n'est pas consolidée, fixée provisoirement à 15,1 milliards de francs. Ce montant est

inférieur à la période précédente ainsi qu'à l'estimation faite par les gestionnaires d'infrastructure qui estimaient en février 2023 les moyens nécessaires à stabiliser l'état de l'infrastructure ferroviaire à 19,7 milliards de francs. Les CFF notamment identifient avec ce cadre budgétaire un risque supplémentaire de retard et une détérioration de l'état des infrastructures qui n'est pas envisageable dans le contexte actuel, notamment en Suisse occidentale où les travaux d'entretien ne doivent en aucun cas prendre de retard supplémentaire. Ils devraient même pouvoir être accélérés, pour améliorer l'horaire et les dessertes ces prochaines années au fur et à mesure de la réalisation des infrastructures.

Les échanges que le Conseil d'Etat a eus avec les gestionnaires d'infrastructure vaudois confirment une insuffisance de moyens financiers mis à disposition. Certaines entreprises indiquant même être dans l'incapacité de tenir les cibles budgétaires individuelles imposées si elles entendent maintenir un niveau de sécurité adéquat, adapter leurs infrastructures pour mettre en circulation du nouveau matériel roulant et encore répondre aux exigences de la LHand. L'insuffisance de moyens financiers présente des risques importants de report de projets, ce qui n'est pas acceptable pour le Conseil d'Etat compte tenu des enjeux en présence. Il demande donc au Conseil fédéral d'ajuster le cadre budgétaire au niveau estimé début 2023, soit à minima 19,7 milliards de francs.

Plus généralement, comme il l'a déjà fait savoir à plusieurs reprises, le Conseil d'Etat estime que les coupes budgétaires prévues par la Confédération dans le financement du trafic régional et la contribution au FIF, ainsi que l'abaissement du prix du sillon pour le trafic grandes lignes pour assainir les CFF, sont des mesures qui vont à l'encontre de la volonté politique aussi bien cantonale que fédérale d'offrir à la population des transports publics attractifs au travers d'une offre de qualité, condition indispensable pour inciter au report modal et permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la mobilité.

Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

Le soutien de la Confédération au fret ferroviaire à travers des contributions d'investissement en faveur des installations privées de transbordement conformément aux dispositions de la loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM, RS 743.41) est essentiel au développement de cette activité. Le Canton de Vaud approuve les grandes lignes du projet qui vont pleinement dans le sens des orientations de sa stratégie cantonale du transport de marchandises, qui vise à favoriser une utilisation accrue du rail dans ce domaine.

Le Conseil d'Etat constate cependant que les montants proposés sont inférieurs de près de 40% à ceux de la période précédente. C'est en contradiction avec la volonté politique aussi bien fédérale que cantonale de développer le fret ferroviaire et d'optimiser la logistique urbaine pour réduire l'impact du transport de marchandises sur le climat. De plus, les CFF ont également souligné leur volonté de développer le fret ferroviaire de manière conséquente dans le cadre de leur stratégie d'entreprise « Suisse Cargo Logistics ». Enfin, dans le Canton de Vaud, plusieurs projets d'installations ferroviaires privées pour le transport de marchandises sont prévus pour les années à venir.

C'est pourquoi, le Conseil d'Etat estime que compte tenu des enjeux en matière de transport de marchandises par le rail et d'optimisation de la logistique urbaine liée au rail, les investissements correspondants devraient au contraire gagner en importance dans les

années à venir. Si la baisse de l'engagement de la Confédération pour les installations privées de transport de marchandises devait être confirmée, elle doit être expliquée et démontrée avec précision et elle ne doit en aucun cas avoir une incidence sur les projets vaudois.

En conclusion, le Conseil d'Etat, s'il est favorable aux projets soumis à consultation, estime que les montants alloués ne répondent pas aux besoins des propriétaires d'infrastructures ni aux enjeux de report modal, aussi bien concernant la mise à niveau indispensable des infrastructures ferroviaires pour maintenir une offre et une desserte de qualité, que concernant le soutien aux installations ferroviaires privées pour soutenir la décarbonation du transport des marchandises.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER a.i.



François Vodoz

Annexe

- Questionnaire de la consultation

Copies

- Office des affaires extérieures
- Direction générale de la mobilité et des routes

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028

Questionnaire en vue de la consultation

A) Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

1. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

OUI, le message présenté s'inscrit dans la continuité du projet de réforme du financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) adopté par le peuple et les cantons en 2014. Le financement de ces dépenses est de la compétence de la Confédération, les Cantons versent une contribution annuelle sous forme forfaitaire au Fonds d'infrastructure ferroviaires (FIF). Toutefois, le montant de CHF 15.1 milliards fixé provisoirement est insuffisant et doit être ajusté à minima à CHF 19.7 milliards pour stabiliser l'état de l'infrastructure.

Ce qui apparaît comme une mesure d'économie n'est pas admissible pour le Canton de Vaud. L'intention du Conseil fédéral de présenter un plafond réduit des dépenses pour assurer le financement de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures ferroviaires pour la période 2025-2028 s'établissent dans un contexte de modification générale des horaires en Suisse romande dès 2025. L'offre ferroviaire sera dégradée pendant plusieurs années avec pour certaines relations des allongements de temps de parcours pour permettre la tenue de travaux infrastructurels de rattrapage et offrir à terme un réseau de qualité autorisant des améliorations en termes de ponctualité. Il n'est pas admissible de réduire les moyens financiers mis à disposition pour l'infrastructure à l'horizon 2025-2028 alors que les voyageuses et voyageurs romands seront pénalisés par un horaire de crise sensé justement augmenter le nombre de chantiers pour rattraper le retard pris dans la mise à niveau et l'entretien des infrastructures en Suisse occidentale.

Nous souhaitons également mentionner que le Canton de Vaud n'a pas accès aux projets de conventions de prestations (CP) et plans d'investissement des gestionnaires de l'infrastructure (GI), ni pour les CFF ni pour les GI vaudois. Il n'est donc pas évident, sur la base des rares informations figurant notamment au chapitre 1.6.4 du rapport explicatif, de se positionner sur l'adéquation entre les moyens financiers proposés par la Confédération, les besoins des entreprises pour maintenir la substance et la qualité de l'infrastructure ferroviaire, et l'état des différents réseaux des entreprises. Le rapport explicatif gagnerait en intérêt en intégrant des informations individuelles pour chaque GI sans se restreindre aux plus vastes réseaux comme c'est actuellement le cas.

Il est aussi à préciser que les intentions du Conseil fédéral de présenter un plafond des dépenses pour assurer le financement de l'exploitation et de la maintenance des

infrastructures ferroviaires pour la période 2025-2028 s'établissent dans un contexte de modification générale des horaires en Suisse romande dès 2025. Les horaires dès 2025 seront dégradés pour certaines relations avec des détetes de l'horaire et des allongements de temps de parcours pour permettre la tenue de travaux infrastructurels de rattrapage et offrir à terme un réseau de qualité autorisant des améliorations en termes de ponctualité. Nous sommes d'avis qu'il est inopportun de réduire les moyens financiers mis à disposition pour l'infrastructure à l'horizon 2025-2028 alors que des adaptations d'horaire coûteuses sur plusieurs lignes et réseaux, et contraignantes pour certains utilisateurs, ont été prévues pour absorber lesdits travaux infrastructurels de rattrapage.

2. Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?

NON.

Si les moyens financiers prévus pour la maintenance de l'infrastructure ferroviaire et les tâches systémiques sont plus élevés que pour la période précédente à hauteur de CHF +0.7 milliard (CHF 14.4 milliards en 2021-2024 contre CHF 15.1 milliards en 2025-2028), il apparaît qu'en tenant compte du renchérissement, de l'augmentation du prix de l'électricité et la baisse des recettes du prix du sillon du trafic Grandes lignes, les moyens réservés sont plus faibles que ceux prévus sur la période 2021-2024 (voir préambule du texte explicatif).

Gestionnaires d'infrastructure vaudois

Pour pallier le déficit d'informations mentionné à la réponse 1 ci-dessus, le Canton de Vaud s'est enquis des situations individuelles des gestionnaires de l'infrastructure opérant dans le canton de Vaud. Nous ne souhaitons pas recenser ici tous les projets d'investissement et problématiques des gestionnaires, nous avons toutefois relevé plusieurs points communs dans leurs besoins.

Les ressources dédiées aux indemnités d'exploitation s'avèrent insuffisantes, plusieurs gestionnaires d'infrastructure entendent solliciter un niveau d'indemnités d'exploitation supérieur à ce qui est actuellement prévu dans le cadre des CP 2025-2028. Certains ont même enregistré des pertes financières sur les derniers exercices, des adaptations s'avèrent donc nécessaires. Les GI les plus concernés sont souvent ceux qui voient circuler sur leur réseau du fret ferroviaire, du matériel roulant soit ancien, soit lourd, soit avec des écartements variables, soit nécessitant des accélérations et freinages pour tenir des horaires tendus et dont leur réseau est en milieu montagneux. La plupart des entreprises vaudoises ont une ou plusieurs de ces caractéristiques.

Bien que les augmentations de moyens financiers prévues en 2025-2028 pour les GI soient supérieures à la moyenne nationale et autorisent un certain niveau de rattrapage, il s'avère que les moyens demeurent insatisfaisants pour mener les travaux infrastructurels ambitionnés de rattrapage en vue d'une mise à niveau de l'infrastructure. Une large majorité des gestionnaires déplore une insuffisance de moyens financiers mis à disposition, certains indiquant être dans l'incapacité de tenir les cibles budgétaires individuelles imposées (voir chapitre 1.6.4 du rapport explicatif)

s'ils entendent maintenir un niveau de sécurité adéquat et répondre à ce qu'il leur est imposé au niveau légal (notamment LHand).

Les moyens mis à disposition pour les conventions de prestation 2025 - 2028 doivent permettre de garantir que l'état de l'infrastructure ferroviaire ne se dégrade pas davantage et que l'exploitation ferroviaire soit maintenue sur l'ensemble du réseau suisse. Or, certains gestionnaires de l'infrastructure ont des notes de l'état du réseau en deçà de la moyenne nationale, il s'agit donc de tenir compte de rattrapages sur leur réseau, qui imposent des pics d'investissement, en vue d'améliorer la qualité.

Compensation des détériorations de l'horaire 2025

De manière générale, il n'est pas imaginable que des projets d'investissement soient reportés alors que le Canton de Vaud, au même titre que les autres Cantons de Suisse romande, a dû accepter un horaire de chantier dès 2025 pour absorber des travaux de rattrapage et de mise en conformité des installations ferroviaires. Nous sommes d'avis qu'il n'incombe pas uniquement au trafic régional de voyageurs d'assumer les charges supplémentaires pour les modifications des horaires, la suppression de desserte de gares régionales et la rupture de certaines correspondances du fait des horaires adaptés. Des moyens supplémentaires pour couvrir ces dépenses doivent être intégrés dans le présent crédit pour compenser financièrement ces détériorations.

3. Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé.

Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :

- Sécurité ?
- Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?
- Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ?
- Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ?
- Efficience et durabilité ?

OUI. *Il demeure toutefois un risque que les gestionnaires d'infrastructure, dont les moyens financiers sont insuffisants, priorisent les projets de nature à assurer la sécurité du réseau et abandonnent de facto les autres objectifs. Nous nous inquiétons du fait que, sans augmentation des moyens financiers, tous les objectifs ne puissent être atteints par les différents gestionnaires.*

4. Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations ?

OUI. *La ponctualité, les temps de parcours et les capacités minimales sont des objectifs à intégrer.*

La ponctualité dans l'arc lémanique et plus spécifiquement dans le canton de Vaud est en dessous des attentes, les résultats QMS 2022 publiés par l'OFT en date du 28 août 2023 le démontrent. Une partie des retards incombe au secteur infrastructure (système de sécurité, conservateurs avec impact sur les vitesses et distancement ; courbes et longueurs de quai pénalisant les temps de parcours). Pour améliorer la situation, des efforts spécifiques de rattrapage doivent être consentis en prévoyant des investissements significatifs dans l'infrastructure de transport, autant pour les axes

structurant que pour certaines lignes ferroviaires secondaires. Les pertes de temps, notamment celles issues de l'horaire 2025, doivent être supprimées par l'amélioration de certaines installations, l'amélioration ponctuelle de la géométrie ferroviaire et par de nouvelles approches réglementaires (systèmes de sécurité des trains par exemple).

5. Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?

Les rapports sur l'état du réseau sont un outil nécessaire de pilotage qu'il convient de maintenir et d'améliorer. Ces rapports n'ont notamment pas permis de mettre en évidence des manquements et retards dans l'entretien de l'infrastructure dans le Canton de Vaud et plus généralement en Suisse romande.

Selon notre appréciation, la Confédération devrait considérer les rapports d'état du réseau comme outil d'aide à la décision pour piloter l'attribution des fonds d'investissement aux différents gestionnaires de l'infrastructure. Ceci permettrait d'assurer une certaine uniformité de la qualité de l'infrastructure à l'échelle nationale.

B) Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

6. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

OUI. *Le soutien de la Confédération au fret ferroviaire à travers des contributions d'investissement en faveur des installations privées de transbordement conformément aux dispositions de la loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM, RS 743.41) est essentiel au développement de cette activité. Le Canton de Vaud défend ce principe de soutien étant donné que le report du transport de marchandises de la route au rail est inscrit aux mesures du Programme de législature 2022-2027, ainsi qu'à celles du Plan climat vaudois. Par ailleurs, le soutien à une utilisation accrue du rail est une orientation de la stratégie cantonale en matière de transport de marchandises. Enfin, il y a lieu de rappeler les besoins de capacité pour le trafic marchandises sur l'axe Est-Ouest, notamment le Pied-du-Jura, la Broye et la région lémanique. La mise en place de l'horaire 2025 a mis en évidence la difficile cohabitation entre trafic marchandises et trafic voyageurs sur un réseau saturé.*

7. Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?

NON. *Les montants proposés sont largement inférieurs à ceux prévus pour la période précédente (2021-2024) qui s'élevaient à CHF 300 millions. Cette réduction de près de 40% interpelle alors que le Conseil fédéral a souligné son intérêt à voir le fret ferroviaire se développer à travers le rapport de mars 2022 donnant suite au postulat 21.3597 de la CTT-E : « Future orientation du transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire ». De plus, les CFF ont également souligné leur volonté de développer le fret ferroviaire de manière conséquente dans le cadre de leur stratégie d'entreprise « Suisse Cargo Logistics ». L'intégration complète du capital de l'entreprise CFF Cargo par CFF SA s'inscrit dans cette stratégie. Dans le Canton de Vaud, plusieurs projets d'installations ferroviaires privées pour le transport de marchandises sont prévus pour les années à venir. Le message devrait démonter avec*

précision les raisons de cette baisse qui ne peut trouver racine dans les projets vaudois.

C) Autres remarques

8. Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?

Pour assurer un financement durable des CFF, son propriétaire, la Confédération, entrevoit de réduire le prix du sillon du trafic Grandes lignes pour un montant total d'environ CHF 1.7 milliards sur la période 2023 à 2029. Ces moyens financiers feraient défaut pour l'entretien de la substance des infrastructures. Nous attendons que la compensation de ces pertes de recettes soit intégralement portée par le budget de la Confédération, qu'elle ne soit pas financée par le versement des Cantons au FIF, et qu'elle ne se fasse pas au détriment des autres gestionnaires d'infrastructure.

9. Avez-vous d'autres remarques ?

NON.

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028

Questionnaire en vue de la consultation

A) Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

1. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

OUI, le message présenté s'inscrit dans la continuité du projet de réforme du financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) adopté par le peuple et les cantons en 2014. Le financement de ces dépenses est de la compétence de la Confédération, les Cantons versent une contribution annuelle sous forme forfaitaire au Fonds d'infrastructure ferroviaires (FIF). Toutefois, le montant de CHF 15.1 milliards fixé provisoirement est insuffisant et doit être ajusté à minima à CHF 19.7 milliards pour stabiliser l'état de l'infrastructure.

Ce qui apparaît comme une mesure d'économie n'est pas admissible pour le Canton de Vaud. L'intention du Conseil fédéral de présenter un plafond réduit des dépenses pour assurer le financement de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures ferroviaires pour la période 2025-2028 s'établissent dans un contexte de modification générale des horaires en Suisse romande dès 2025. L'offre ferroviaire sera dégradée pendant plusieurs années avec pour certaines relations des allongements de temps de parcours pour permettre la tenue de travaux infrastructurels de rattrapage et offrir à terme un réseau de qualité autorisant des améliorations en termes de ponctualité. Il n'est pas admissible de réduire les moyens financiers mis à disposition pour l'infrastructure à l'horizon 2025-2028 alors que les voyageuses et voyageurs romands seront pénalisés par un horaire de crise sensé justement augmenter le nombre de chantiers pour rattraper le retard pris dans la mise à niveau et l'entretien des infrastructures en Suisse occidentale.

Nous souhaitons également mentionner que le Canton de Vaud n'a pas accès aux projets de conventions de prestations (CP) et plans d'investissement des gestionnaires de l'infrastructure (GI), ni pour les CFF ni pour les GI vaudois. Il n'est donc pas évident, sur la base des rares informations figurant notamment au chapitre 1.6.4 du rapport explicatif, de se positionner sur l'adéquation entre les moyens financiers proposés par la Confédération, les besoins des entreprises pour maintenir la substance et la qualité de l'infrastructure ferroviaire, et l'état des différents réseaux des entreprises. Le rapport explicatif gagnerait en intérêt en intégrant des informations individuelles pour chaque GI sans se restreindre aux plus vastes réseaux comme c'est actuellement le cas.

Il est aussi à préciser que les intentions du Conseil fédéral de présenter un plafond des dépenses pour assurer le financement de l'exploitation et de la maintenance des

infrastructures ferroviaires pour la période 2025-2028 s'établissent dans un contexte de modification générale des horaires en Suisse romande dès 2025. Les horaires dès 2025 seront dégradés pour certaines relations avec des détetes de l'horaire et des allongements de temps de parcours pour permettre la tenue de travaux infrastructurels de rattrapage et offrir à terme un réseau de qualité autorisant des améliorations en termes de ponctualité. Nous sommes d'avis qu'il est inopportun de réduire les moyens financiers mis à disposition pour l'infrastructure à l'horizon 2025-2028 alors que des adaptations d'horaire coûteuses sur plusieurs lignes et réseaux, et contraignantes pour certains utilisateurs, ont été prévues pour absorber lesdits travaux infrastructurels de rattrapage.

2. Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?

NON.

Si les moyens financiers prévus pour la maintenance de l'infrastructure ferroviaire et les tâches systémiques sont plus élevés que pour la période précédente à hauteur de CHF +0.7 milliard (CHF 14.4 milliards en 2021-2024 contre CHF 15.1 milliards en 2025-2028), il apparaît qu'en tenant compte du renchérissement, de l'augmentation du prix de l'électricité et la baisse des recettes du prix du sillon du trafic Grandes lignes, les moyens réservés sont plus faibles que ceux prévus sur la période 2021-2024 (voir préambule du texte explicatif).

Gestionnaires d'infrastructure vaudois

Pour pallier le déficit d'informations mentionné à la réponse 1 ci-dessus, le Canton de Vaud s'est enquis des situations individuelles des gestionnaires de l'infrastructure opérant dans le canton de Vaud. Nous ne souhaitons pas recenser ici tous les projets d'investissement et problématiques des gestionnaires, nous avons toutefois relevé plusieurs points communs dans leurs besoins.

Les ressources dédiées aux indemnités d'exploitation s'avèrent insuffisantes, plusieurs gestionnaires d'infrastructure entendent solliciter un niveau d'indemnités d'exploitation supérieur à ce qui est actuellement prévu dans le cadre des CP 2025-2028. Certains ont même enregistré des pertes financières sur les derniers exercices, des adaptations s'avèrent donc nécessaires. Les GI les plus concernés sont souvent ceux qui voient circuler sur leur réseau du fret ferroviaire, du matériel roulant soit ancien, soit lourd, soit avec des écartements variables, soit nécessitant des accélérations et freinages pour tenir des horaires tendus et dont leur réseau est en milieu montagneux. La plupart des entreprises vaudoises ont une ou plusieurs de ces caractéristiques.

Bien que les augmentations de moyens financiers prévues en 2025-2028 pour les GI soient supérieures à la moyenne nationale et autorisent un certain niveau de rattrapage, il s'avère que les moyens demeurent insatisfaisants pour mener les travaux infrastructurels ambitionnés de rattrapage en vue d'une mise à niveau de l'infrastructure. Une large majorité des gestionnaires déplore une insuffisance de moyens financiers mis à disposition, certains indiquant être dans l'incapacité de tenir les cibles budgétaires individuelles imposées (voir chapitre 1.6.4 du rapport explicatif)

s'ils entendent maintenir un niveau de sécurité adéquat et répondre à ce qu'il leur est imposé au niveau légal (notamment LHand).

Les moyens mis à disposition pour les conventions de prestation 2025 - 2028 doivent permettre de garantir que l'état de l'infrastructure ferroviaire ne se dégrade pas davantage et que l'exploitation ferroviaire soit maintenue sur l'ensemble du réseau suisse. Or, certains gestionnaires de l'infrastructure ont des notes de l'état du réseau en deçà de la moyenne nationale, il s'agit donc de tenir compte de rattrapages sur leur réseau, qui imposent des pics d'investissement, en vue d'améliorer la qualité.

Compensation des détériorations de l'horaire 2025

De manière générale, il n'est pas imaginable que des projets d'investissement soient reportés alors que le Canton de Vaud, au même titre que les autres Cantons de Suisse romande, a dû accepter un horaire de chantier dès 2025 pour absorber des travaux de rattrapage et de mise en conformité des installations ferroviaires. Nous sommes d'avis qu'il n'incombe pas uniquement au trafic régional de voyageurs d'assumer les charges supplémentaires pour les modifications des horaires, la suppression de desserte de gares régionales et la rupture de certaines correspondances du fait des horaires adaptés. Des moyens supplémentaires pour couvrir ces dépenses doivent être intégrés dans le présent crédit pour compenser financièrement ces détériorations.

3. Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé.

Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :

- Sécurité ?
- Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?
- Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ?
- Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ?
- Efficience et durabilité ?

OUI. *Il demeure toutefois un risque que les gestionnaires d'infrastructure, dont les moyens financiers sont insuffisants, priorisent les projets de nature à assurer la sécurité du réseau et abandonnent de facto les autres objectifs. Nous nous inquiétons du fait que, sans augmentation des moyens financiers, tous les objectifs ne puissent être atteints par les différents gestionnaires.*

4. Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations ?

OUI. *La ponctualité, les temps de parcours et les capacités minimales sont des objectifs à intégrer.*

La ponctualité dans l'arc lémanique et plus spécifiquement dans le canton de Vaud est en dessous des attentes, les résultats QMS 2022 publiés par l'OFT en date du 28 août 2023 le démontrent. Une partie des retards incombe au secteur infrastructure (système de sécurité, conservateurs avec impact sur les vitesses et distancement ; courbes et longueurs de quai pénalisant les temps de parcours). Pour améliorer la situation, des efforts spécifiques de rattrapage doivent être consentis en prévoyant des investissements significatifs dans l'infrastructure de transport, autant pour les axes

structurant que pour certaines lignes ferroviaires secondaires. Les pertes de temps, notamment celles issues de l'horaire 2025, doivent être supprimées par l'amélioration de certaines installations, l'amélioration ponctuelle de la géométrie ferroviaire et par de nouvelles approches réglementaires (systèmes de sécurité des trains par exemple).

5. Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?

Les rapports sur l'état du réseau sont un outil nécessaire de pilotage qu'il convient de maintenir et d'améliorer. Ces rapports n'ont notamment pas permis de mettre en évidence des manquements et retards dans l'entretien de l'infrastructure dans le Canton de Vaud et plus généralement en Suisse romande.

Selon notre appréciation, la Confédération devrait considérer les rapports d'état du réseau comme outil d'aide à la décision pour piloter l'attribution des fonds d'investissement aux différents gestionnaires de l'infrastructure. Ceci permettrait d'assurer une certaine uniformité de la qualité de l'infrastructure à l'échelle nationale.

B) Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

6. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

OUI. *Le soutien de la Confédération au fret ferroviaire à travers des contributions d'investissement en faveur des installations privées de transbordement conformément aux dispositions de la loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM, RS 743.41) est essentiel au développement de cette activité. Le Canton de Vaud défend ce principe de soutien étant donné que le report du transport de marchandises de la route au rail est inscrit aux mesures du Programme de législature 2022-2027, ainsi qu'à celles du Plan climat vaudois. Par ailleurs, le soutien à une utilisation accrue du rail est une orientation de la stratégie cantonale en matière de transport de marchandises. Enfin, il y a lieu de rappeler les besoins de capacité pour le trafic marchandises sur l'axe Est-Ouest, notamment le Pied-du-Jura, la Broye et la région lémanique. La mise en place de l'horaire 2025 a mis en évidence la difficile cohabitation entre trafic marchandises et trafic voyageurs sur un réseau saturé.*

7. Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?

NON. *Les montants proposés sont largement inférieurs à ceux prévus pour la période précédente (2021-2024) qui s'élevaient à CHF 300 millions. Cette réduction de près de 40% interpelle alors que le Conseil fédéral a souligné son intérêt à voir le fret ferroviaire se développer à travers le rapport de mars 2022 donnant suite au postulat 21.3597 de la CTT-E : « Future orientation du transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire ». De plus, les CFF ont également souligné leur volonté de développer le fret ferroviaire de manière conséquente dans le cadre de leur stratégie d'entreprise « Suisse Cargo Logistics ». L'intégration complète du capital de l'entreprise CFF Cargo par CFF SA s'inscrit dans cette stratégie. Dans le Canton de Vaud, plusieurs projets d'installations ferroviaires privées pour le transport de marchandises sont prévus pour les années à venir. Le message devrait démontrer avec*

précision les raisons de cette baisse qui ne peut trouver racine dans les projets vaudois.

C) Autres remarques

8. Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?

Pour assurer un financement durable des CFF, son propriétaire, la Confédération, entrevoit de réduire le prix du sillon du trafic Grandes lignes pour un montant total d'environ CHF 1.7 milliards sur la période 2023 à 2029. Ces moyens financiers feraient défaut pour l'entretien de la substance des infrastructures. Nous attendons que la compensation de ces pertes de recettes soit intégralement portée par le budget de la Confédération, qu'elle ne soit pas financée par le versement des Cantons au FIF, et qu'elle ne se fasse pas au détriment des autres gestionnaires d'infrastructure.

9. Avez-vous d'autres remarques ?

NON.



P.P. CH-1951
Sion

A

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date 11 OCT. 2023

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028

Réponse à la consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 28 juin 2023, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'effectuer une consultation sur le projet cité en référence. Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté et après analyse des différents documents à sa disposition répond de la manière suivante aux questions posées.

A) Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

1. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

OUI. Le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire et des tâches systémiques dans ce domaine sont clairement du ressort de la Confédération avec l'acceptation du message FAIF par le peuple et les cantons en 2014.

Le projet présenté intervient après la mise en évidence de manquements dans le renouvellement des installations, des effets de normes et de règlements dans l'exploitation et la construction et des retards importants dans la mise en œuvre des projets par la lenteur des procédures et les faibles capacités du réseau pour y effectuer des travaux sous exploitation.

Les remarques émises dans le message sous le chiffre 1.6.4 pour le réseau CFF nous inquiètent fortement. L'augmentation des risques sécuritaires latents ne sont pas acceptable. Nous ne pouvons pas courir le risque de fermeture de lignes parce que les moyens nécessaires n'ont pas été mis dans les temps et en suffisance.

2. Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?

NON. L'OFT reconnaît que le montant est inférieur à celui des années précédentes compte tenu du renchérissement et de la baisse du prix du sillon du trafic Grandes lignes. Il est important de disposer d'une base de comparaison saine et correcte.

Avec la mise en place d'un horaire de chantiers offrant les conditions-cadres au rattrapage du renouvellement et de la mise en conformité des installations ferroviaires en Suisse occidentale, il est impensable que des projets soient encore reportés faute de moyens financiers disponibles. Les discussions menées avec différents gestionnaires d'infrastructure laissent à penser que le risque de report de projets est réel.

De même, des frais supplémentaires pour assurer les compensations aux détériorations devront être pris en charge par la convention sur les prestations. Ce n'est pas au trafic régional de voyageurs d'assumer l'ensemble des charges supplémentaires en lien avec les modifications des horaires, la suppression de desserte de gares régionales et la rupture de certaines correspondances du fait que les horaires doivent être adaptés. Les économies réalisées dans le passé en supprimant des fonctionnalités et en reportant des projets de renouvellement par l'OFT et les gestionnaires d'infrastructure ne doivent pas peser sur l'offre régionale.

3. Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis ?

OUI. Nous nous inquiétons cependant de la mesure de ces objectifs réellement et les impacts de la non-atteinte des objectifs sur les conventions de prestations futures. Est-ce que cela entraînera une diminution des moyens alloués au gestionnaire d'infrastructure ou bien une augmentation des moyens pour qu'il atteigne les objectifs ?

4. Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations ?

OUI. Un objectif supplémentaire doit être inclus dans les conventions de prestations. Il s'agit de thématiques actuelles en Suisse occidentale où l'horaire CFF 2025 doit être adapté pour ajouter des minutes dans le système afin de remettre de la ponctualité et de permettre la réalisation de chantiers. Nous proposons :

- *Ponctualité, temps de parcours et capacité minimale*

Des mesures d'infrastructure pour maintenir la ponctualité, les temps de parcours de référence (horaire 2022) et la capacité de référence doivent être financées par les conventions de prestations. En effet, une partie des problèmes de ponctualité sont à chercher du côté de l'infrastructure. Par exemple, les normes pour la réalisation des gares LHand imposent des réductions de dévers de la superstructure ferroviaire dans les gares, ralentissant la vitesse de franchissement de ces haltes pour les trains ne marquant pas l'arrêt. Les nouveaux systèmes de sécurité (ETCS) mis en place sont plus conservateur dans les courbes de freinage et l'exploitation réduisant les vitesses et les capacités avec des distancements plus importants. La réalisation d'infrastructure au plus juste, notamment la longueur des quais, pénalise les temps de freinage. Les pertes de temps issus de l'assainissement de l'horaire 2025 doivent être supprimées par la modernisation de certaines installations, par une nouvelle approche réglementaire et par l'amélioration ponctuelle de la géométrie ferroviaire.

De même les économies prises avec le démantèlement d'infrastructure ou la simplification de fonctionnalités dans certaines gares conduisent aujourd'hui également à des complexités d'exploitation et d'interventions compromettant l'offre voyageurs et nécessitant l'introduction d'un horaire de crise en Suisse occidentale. La capacité est même réduite dans certaines gares où cohabitent des prestations voyageurs et marchandises avec de nécessaires partages de capacité.

5. Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?

L'état du réseau est un outil de pilotage des actifs des gestionnaires de l'infrastructure. Il est relativement subjectif et dépend de la qualité mise par le gestionnaire dans la récolte et le traitement des données de manière objective. Cet outil est nécessaire. Il n'a cependant pas permis de mettre en évidence les manquements et retards qui ont conduit à la situation de crise en Suisse occidentale. Puisque les moyennes sont nationales et que les catégories sont fortement diluées avec plusieurs types d'installations, les problèmes de la voie ferrée, le retard pris par la mise en conformité des gares LHand, pour ne citer que ces exemples, n'ont pas pu être mis en évidence pour la Suisse occidentale qui se retrouve aujourd'hui devant un fait accompli, alors que l'OFT aurait dû tirer la sonnette d'alarme auprès des gestionnaires concernés. De même, les procédures, notamment les PAP, devraient être accélérées et simplifiées pour des objets présentant des risques sur la sécurité.

B) Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

6. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

OUI. Il convient également de mettre en évidence les besoins de capacité nécessaires pour le trafic marchandises sur l'axe Est-Ouest, notamment le Pied-du-Jura, la Broye et la région lémanique.

7. Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?

Les montants proposés sont largement inférieurs à ceux prévus pour la période précédente (2021-2024) qui s'élevaient à 300 millions de francs. Cette réduction de près de 40% interpelle alors que le Conseil fédéral a souligné son intérêt à voir le fret ferroviaire se développer à travers le rapport de mars 2022 donnant à la suite du postulat 21.3597 de la CTT-E : « Future orientation du transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire ». De plus, les CFF ont également souligné leur volonté de développer le fret ferroviaire de manière conséquente dans le cadre de leur stratégie d'entreprise « Suisse Cargo Logistics ». L'intégration complète du capital de l'entreprise CFF Cargo par CFF SA s'inscrit dans cette stratégie.

La logistique urbaine liée au rail devenant un thème de plus en plus important, les investissements correspondants devraient gagner en importance dans les années à venir. La Suisse occidentale compte plusieurs projets en cours de développement qui ne sont pas encore inscrits dans la liste présentée dans le message.

En fonction de la remarque du point 6, il convient de réfléchir à des montants pour assurer la capacité du réseau et des certains nœuds / gares pour le trafic marchandises, afin que les volumes générés par ces nouvelles installations puissent être acceptés et transportés dans les conditions souhaitées.

C) Autres remarques

8. Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?

Le projet mis en consultation comporte des éléments problématiques à nos yeux, tel que l'adaptation du prix du courant électrique pour le trafic régional dès 2024 alors que la Confédération souhaite réduire de 7.8% son indemnité. Cela n'est pas judicieux dans ce contexte. Cet élément n'est pas chiffré en tant que recettes supplémentaires pour les GI.

La réduction du prix du sillon accordée au trafic Grandes lignes dans le cadre des mesures pour lutter contre l'endettement des CFF (1.7 mrd de francs) n'est pas mentionnée, le montant manquant doit être repris par un versement au FIF provenant du budget de la Confédération qui doit être prévu en parallèle à l'adoption du message. Le versement des cantons au fond FIF ne doit pas être utilisé à cet effet.

9. Avez-vous d'autres remarques ?

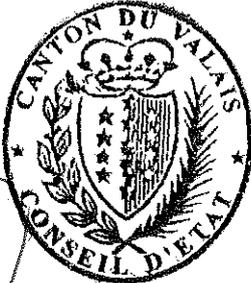
Selon la consultation menée par la Confédération au printemps 2023 sur la modification de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) (financement durable des CFF), une réduction du prix des sillons d'un montant total d'environ 1,7 milliard de francs devrait être accordée aux CFF pour les années 2023 à 2029. Ces moyens manqueraient en particulier aux CFF et aux autres gestionnaires d'infrastructure sur lesquels circulent des trains Grandes lignes. Les documents disponibles ne permettent pas de déterminer les répercussions de cette "mesure de réduction de la dette des CFF" sur le présent dossier. Les répercussions sur la présente affaire doivent être présentées de manière transparente.

Le constat de l'horizon de chantier 2025 en Suisse occidentale montre que la capacité du réseau ferré sera réduite sur plusieurs années avec les travaux et les ralentissements. Il faut réfléchir avec bon sens et avec flexibilité à une utilisation rationnelle des capacités résiduelles entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

En outre Le Conseil d'Etat du canton du Valais n'a pas d'autres remarques à formuler sur le projet mis en consultation et n'identifie pas non plus d'éléments bloquants.

Nous vous remercions encore de nous avoir consultés et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président		La chancelière
 Christophe Darbellay		 Monique Albrecht

A envoyer par courriel à : finanzierung@bav.admin.ch



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

Zug, 26. September 2023 kj

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028; Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 haben Sie die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung eingeladen. Wir äussern uns wie folgt:

Der Kanton Zug unterstützt die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 23. August 2023.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Silvia Thalmann-Gut
Frau Landammann

Tobias Moser
Landschreiber

Beilage:

- Beilage 1: Stellungnahme KöV

Versand per E-Mail an:

- finanzierung@bav.admin.ch (PDF und Word-Dokument)
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Volkswirtschaftsdirektion (info.vds@zg.ch)
- Finanzdirektion (info.fd@zg.ch)
- Baudirektion (info.bds@zg.ch)
- Amt für Raum und Verkehr (info.arv@zg.ch)



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an:

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 23. August 2023

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Sie haben die Konferenz der Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) mit Schreiben vom 28. Juni 2023 eingeladen, zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Der Vorstand der KöV bedankt sich für die Gelegenheit und kommt dieser gerne nach.

1. Generelle Bemerkungen

Nach der Durchsicht der Vernehmlassungsunterlagen müssen wir feststellen, dass wichtige Aspekte der Vorlage derzeit noch nicht abschliessend geklärt sind. Das gilt allen voran für den Zahlungsrahmen, der vom Bund vorläufig auf 15,1 Milliarden Franken festgelegt wurde, in den kommenden Monaten aber nochmals mit den Infrastrukturbetreibern (ISB) konsolidiert wird (vgl. Kapitel 2). Darüber hinaus steht aktuell noch nicht abschliessend fest, mit welchen Trassenpreiseinnahmen in der Periode 2025 – 2028 zu rechnen ist.

Diese offenen Punkte machen eine fundierte Einschätzung der Vorlage schwierig, was aus Sicht der Kantone unbefriedigend ist. Wir bitten den Bundesrat, künftig sicherzustellen, dass die zentralen Inhalte bereits beim Vernehmlassungsstart geklärt sind. Das ist nicht nur im Sinne der inhaltlichen Arbeit, sondern auch der Arbeitseffizienz.

2. Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in den Jahren 2025 – 2028

Wir stellen fest, dass es zurzeit von Seiten Bundesrat, BAV und Infrastrukturbetreiberinnen unterschiedliche Haltungen zum Mittelbedarf für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur gibt. Während der Bundesrat sich überzeugt zeigt, dass ein Zahlungsrahmen in Höhe von 15,1 Milliarden Franken ausreicht, um den Zustand der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025 – 2028 mindestens stabil zu halten, schätzen die ISB den Mittelbedarf mit 19,7 Milliarden Franken deutlich höher ein. Insbesondere die SBB vertritt die Haltung, dass mit dem vom Bundesrat vorgesehenen Zahlungsrahmen mit einem weiteren Anstieg des Rückstands und mittelfristig mit einer Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur gerechnet werden muss. Das BAV teilt diese Einschätzung nicht und wird die befürchteten Auswirkungen in den kommenden Wochen parallel zur Vernehmlassung mit der SBB vertiefen.

Angesichts der noch laufenden Abklärungen kann der Vorstand der KÖV nicht abschliessend beurteilen, ob die vom Bundesrat vorgesehene Finanzierung im Umfang von 15.1 Milliarden Franken ausreichend ist, um den Betrieb und Substanzerhalt in den Jahren 2025 – 2028 ausreichend sicherzustellen.

Unabhängig von der Höhe des definitiven Zahlungsrahmens erwarten die Kantone, dass folgende Punkte gewährleistet werden:

- Die für die Leistungsvereinbarungen (LV) 2025 – 2028 zur Verfügung gestellten Mittel gewährleisten, dass keine weitere Verschlechterung des Zustands der Bahninfrastruktur erfolgt und die finanzielle Stabilität des Bahninfrastrukturfonds gesichert bleibt. Der Bahnbetrieb und Substanzerhalt müssen auf dem gesamten Netz mindestens auf dem aktuellen (schweizweiten) Qualitätsniveau verbleiben. Dort wo dies nicht zutrifft, sind Massnahmen zu ergreifen, um den Rückstand möglichst rasch aufzuholen. Mittelfristig muss die Bahninfrastruktur schweizweit den Zielwert des Branchenstandards (RTE9900) erreichen.
- Die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte ist gewährleistet. Baustellenphasen sind so zu planen, dass Einbussen bei der Angebotsqualität möglichst gering ausfallen.
- Im Rahmen der laufenden Bereinigung der LV-Offerten 2025 – 2028 ist die konkrete Situation der ISB zu berücksichtigen. Kürzungen der Mittel bei gutem Umsetzungsstand und ansprechenden Offerten sind nicht angezeigt. Damit „bestraft“ man die ISB, die ihre Hausaufgaben gemacht haben. Verzögerte Projekte aus der Leistungsvereinbarung 2021-2024 sind bei der Festlegung des Zahlungsrahmens zu berücksichtigen.
- Es stehen ausreichend Reserven zur Verfügung, um bei Bedarf zusätzliche Mittel an die ISB auszuschütten, etwa wenn nicht kalkulierbare Kosten entstehen (z.B. durch Naturkatastrophen) oder Bauprojekte schneller realisiert werden können als angenommen.

Weiter ist der Vorstand der KöV nach wie vor der Meinung, dass der Bundesrat darauf verzichten sollte, die SBB über eine Trassenpreisreduktion für den Fernverkehr zu sanieren.¹ Hält er an diesem Vorgehen fest, müssen die ISB für die daraus entstehenden Einnahmeausfälle vollumfänglich entschädigt werden. Bei einer allfälligen Trassenpreiserhöhung für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die zu Mehrkosten im RPV führt, hat sich der Bund anteilmässig zu beteiligen und den Verpflichtungskredit RPV entsprechend zu erhöhen.

Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028

Die KöV unterstützt den Verpflichtungskredit in Höhe von CHF 185 Millionen Franken. Der Bund leistet damit wichtige Beiträge zur Förderung des Güterverkehrs, namentlich für Erneuerungen, Erweiterungen und Neubauten von KV-Umschlagsanlagen oder Anschlussgleisen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der KöV
- Y. Bichsel und S. Schürer, GS UVEK
- P. Füglistaler, BAV

¹ Vgl. dazu die Stellungnahmen der KöV zum [SBB-Gesetz](#) sowie dem [Bundesgesetz über die Massnahmen zur Entlastung des Haushalts ab 2025](#).



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

27. September 2023 (RRB Nr. 1109/2023)

**Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur,
der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private
Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 (Vernehmlassung)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 haben Sie uns die Entwürfe der Bundesbeschlüsse über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2025–2028 und über den Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 zur Stellungnahme unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns gemäss dem vorgegebenen Fragebogen wie folgt:

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarung

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Grundsätzlich sind wir mit der Vorlage einverstanden. Eine Beurteilung hinsichtlich der vorgesehenen Mittel für die Bahninfrastrukturfinanzierung ist allerdings nicht möglich, da diesbezüglich zum heutigen Zeitpunkt wesentliche Aspekte noch nicht abschliessend geklärt sind. Einerseits fehlt zurzeit noch die Konsolidierung des Zahlungsrahmens durch die Infrastrukturbetreiber (IBS). Andererseits stehen auch die zu erwartenden Trassenpreiseinnahmen in der Periode 2025–2028 noch nicht fest. Diese offenen Punkte erschweren eine abschliessende Bewertung der Vorlage erheblich, was unbefriedigend ist. Es ist wünschenswert, dass künftig wesentliche Inhalte einer Vorlage vor Eröffnung der Vernehmlassung geklärt werden.

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

Angesichts der noch offenen Punkte ist, wie erwähnt, keine abschliessende Beurteilung des vorgesehenen Zahlungsrahmens von 15,1 Mrd. Franken für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben möglich. Unabhängig von der absoluten Höhe ist aus Sicht des Kantons Zürich letztlich entscheidend, dass mit dem Zahlungsrahmen für den Zeitraum 2025–2028 folgende Punkte sichergestellt sind:

- Die Mittel sind so hoch anzusetzen, dass der Zustand der Bahninfrastruktur nicht weiter verschlechtert wird und die finanzielle Stabilität des Bahninfrastrukturfonds erhalten bleibt. Sowohl der Betrieb als auch der Substanzerhalt der Bahn müssen mindestens auf dem heutigen Qualitätsniveau gehalten werden. In Bereichen, in denen das Qualitätsniveau ungenügend ist, müssen Massnahmen ergriffen werden, um Rückstände schnellstmöglich aufzuholen. Mittelfristig soll die Bahninfrastruktur schweizweit den Wert des Branchenstandards (RTE9900) erreichen.
- Die Umsetzung laufender und geplanter Ausbauprojekte muss sichergestellt sein. Die Phasen der Baustellen müssen so geplant werden, dass Beeinträchtigungen für die Kundinnen und Kunden in Bezug auf die Servicequalität möglichst minimiert werden.
- Im Rahmen der aktuellen Bereinigung der Angebote für die Leistungsvereinbarungen 2025–2028 muss die spezifische Situation der ISB berücksichtigt werden. Bei gutem Umsetzungsstand und wirtschaftlichen Offerten sind allgemeine Mittelkürzungen nicht angezeigt. Ein solches Vorgehen würde jene ISB bestrafen, die ihre Aufgaben ordnungsgemäss erfüllt haben. Sollten allgemeine Kürzungen trotzdem nicht vermieden werden können, sind jene Projekte der ISB mit Priorität zu finanzieren, welche die grösstmögliche verkehrliche Gesamtwirkung erzielen oder künftig zu Kosteneinsparungen oder Effizienzgewinnen führen.
- Es sind ausreichende Reserven einzuplanen, um bei Bedarf zusätzliche Mittel an die ISB ausschütten zu können, etwa, wenn nicht kalkulierbare Kosten anfallen (z. B. durch Naturkatastrophen) oder wenn Bauprojekte schneller realisiert werden können als angenommen.
- 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 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 dem erläuternden Bericht ist die Vorteilsanrechnung an den ZVV im Jahr 2025 nicht ersichtlich. Wir gehen davon aus, dass die Mittel für die Vorteilsanrechnung für das Jahr 2025 eingeplant sind. Diese Rahmenbedingung erachten wir als verbindlich.

Im Weiteren vertreten wir nach wie vor die Haltung, dass auf die im Rahmen der Massnahmen zur nachhaltigen Finanzierung der SBB AG vorgeschlagene Trassenpreisreduktion zugunsten des Fernverkehrs zu verzichten ist (vgl. Stellungnahme des Kantons Zürich im Vernehmlassungsverfahren zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen, RRB Nr. 341/2023). Hält der Bundesrat an der Trassenpreisreduktion fest, müssen die ISB für die daraus entstehenden Einnahmeausfälle vollumfänglich entschädigt werden.

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?**

Grundsätzlich sind wir mit den vorgesehenen Zielen einverstanden. Entscheidend ist jedoch, dass der finanzielle Zahlungsrahmen so gesetzt wird, dass die Ziele für die ISB erreichbar sind.

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

Nein.

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Keine Bemerkungen.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja.

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

Für die Finanzierung von privaten Güterverkehrsanlagen in die Periode 2025–2028 wird ein Verpflichtungskredit von 185 Mio. Franken beantragt. Die Summe ist zwar wesentlich kleiner als die für die Jahre 2021–2024 beschlossenen 300 Mio. Franken, kann aber vorliegend unterstützt werden. Der Beschluss darf jedoch keinesfalls als Präjudiz verstanden werden, die entsprechenden Investitionen des Bundes grundsätzlich herunterzufahren. Gemäss den Planungen des Kantons Zürich und auch der Eisenbahnverkehrsunternehmen zeichnet sich spätestens ab 2029 wieder ein erhöhter Investitionsbedarf für Infrastrukturen des Güterverkehrs, auch für den Binnenverkehr auf der West-Ost-Achse, ab.



C) Weitere Bemerkungen

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

Nein.

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Keine Bemerkungen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatschreiberin:

Mario Fehr

Dr. Kathrin Arioli



Per Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 9. Oktober 2023

Vernehmlassung: Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Die vorliegende Vorlage hat die Finanzierung des Betriebs sowie den Erhalt der Bahninfrastruktur und die Finanzierung der Systemaufgaben zum Gegenstand. Hierfür sieht der Bundesrat für die Jahre 2025-2028 einen Zahlungsrahmen von 15,1 Milliarden Franken vor, welcher vollumfänglich aus dem Bahninfrastrukturfonds und ohne personellen Mehraufwand finanziert werden soll. Zusätzlich wird der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028 beantragen. Für die gleiche Zeitperiode legt der Bundesrat ausserdem seine Ziele gegenüber den Infrastrukturbetreiberinnen fest und informiert über den Zustand der Anlagen, über die Belastung und Auslastung der Bahninfrastruktur.

Schweizer Entwicklung und Kohäsion dank der Bahn

Die Prosperität der Schweiz ist eng mit unserem qualitativ hochwertigen Verkehrsnetz verknüpft. Eine effiziente, flächendeckende und resiliente Bahninfrastruktur zusammen mit einem gut ausgebauten Strassennetz leisten einen massgeblichen Beitrag zur Standortattraktivität unseres Landes. Nicht zu vernachlässigen ist dabei der Beitrag, welcher die Bahninfrastruktur für den Zusammenhalt der verschiedenen Landesteile der Schweiz leistet und damit auch sicherstellt, dass Rand- und Berggebiete nicht abgehängt werden. Für die Mitte ist der nachhaltige Ausbau und Erhalt dieser Schweizer Errungenschaft daher ein Muss. Sie fordert weiterhin: Verlässlichkeit sowie Sicherheit auf allen Strecken, den Einsatz umweltschonender Technologien und den sparsamen Energieeinsatz.

Die Mitte unterstützt aus diesen Gründen die beiden Vernehmlassungsvorlagen einerseits bei der Höhe der veranschlagten Kredite sowie hinsichtlich der definierten Ziele gegenüber den Bahninfrastrukturbetreiberinnen. Letztere decken sich mit den Forderungen der Mitte an die Infrastrukturbetreiberinnen, die zur Verfügung gestellten Mittel möglichst effizient und nachhaltig einzusetzen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Die Mitte

Sig. Gerhard Pfister
Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio
Generalsekretärin Die Mitte Schweiz



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrat Albert Rösti

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2023

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

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP will ein sicheres und effizientes Bahnnetz in der Schweiz. Deshalb stimmt sie dem Zahlungsrahmen für den Unterhalt der Schweizer Bahnanlagen grundsätzlich zu. Den ebenfalls enthaltenen Betriebsabgeltungen jedoch nur unter der Bedingung, dass sowohl die SBB als auch die weiteren Infrastrukturbetreiberinnen ihre Anstrengungen für eine effiziente Betriebsführung erhöhen. Der beantragte Verpflichtungskredit für Investitionen an privaten Güterverkehrsanlagen lehnt die SVP ab.

Der vom Bundesrat beantragte Zahlungsrahmen von über 15 Milliarden Franken für die Jahre 2025 bis 2028 ist gross. Die SVP anerkennt, dass für den **Substanzerhalt der Anlagen** und damit die Gewährleistung eines effizienten und sicheren Bahnverkehrs die vorgeschlagenen Mittel von 11,8 Milliarden Franken benötigt werden. Die Mittel hierfür sollen, wie vorgesehen, ausschliesslich dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) entnommen werden und unter keinen Umständen weitere Bundesmittel anzapfen. Es gilt die bestehende Bahninfrastruktur zu stärken und unrentable Neubauprojekte zurückzustellen. Es soll prioritär ein höherer Kostendeckungsrad im Schweizer Bahnbetrieb angestrebt werden.

Ein Fragezeichen setzt die SVP hinter die **Betriebsabgeltungen für Infrastrukturbetreiberinnen** in der Höhe von über 2,5 Milliarden Franken, die ebenfalls im Zahlungsrahmen enthalten sind. Erstaunlich ist, dass die Betriebsabgeltungen bereits im Vorherein «nach den geplanten ungedeckten Kosten aus dem Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur»¹ gesprochen werden. Die SVP fordert Beweise für die aufgestellte Behauptung der Erhöhung der Produktivität: «Die vorgängige Festlegung der Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge für einen mehrjährigen

¹ Erläuternder Bericht vom 28. Juni 2023, S. 14.

Zeitraum fördert zudem den haushälterischen Umgang mit den verfügbaren Mitteln und setzt Anreize für die Verbesserung der Produktivität der ISB.»²

Den Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für die **Finanzierung privater Güterverkehrsanlagen** kann die SVP in dieser Form nicht zustimmen. Es soll alles dafür getan werden, dass auch in der Verlagerungspolitik der freie Markt die entsprechenden Leistungen erbringen kann. Zudem darf eine notwendige staatliche Finanzierung auf keinen Fall aus der «Spezialfinanzierung Strassenverkehr» erfolgen, die insbesondere über die Mineralölsteuer direkt Gelder aus dem Strassenverkehr abzweigt. Falls unumgänglich, sollen Mittel zur Unterstützung der Verlagerungspolitik ebenfalls dem BIF entnommen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat

² Ebd., S. 19.



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse

Zentralsekretariat / Secrétariat central

Theaterplatz 4, 3011 Bern

Postfach / Case postale, 3001 Bern

Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch

www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

An
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen
Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 19. Oktober 2023

**Finanzierung des Betriebes und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028:
Stellungnahme der SP Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, uns zu dieser Vorlage äussern zu können, und unterbreiten Ihnen die folgende Stellungnahme.

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 (LV) 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 ISB abgeschlossen. Die Systemaufgaben sollen wie bereits vor vier Jahren über den gleichen Zahlungsrahmen finanziert werden. 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. 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 15,1 Milliarden Franken vor. Zudem beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028.

Zahlungsrahmen Bahninfrastruktur (15,1 Mia)

Für die SP Schweiz ist eine hochwertige Bahninfrastruktur eine wesentliche Grundvoraussetzung für ein leistungsfähiges und zuverlässiges Eisenbahnsystem. Denn eine sichere und leistungsfähige Bahninfrastruktur ist eine notwendige Voraussetzung für einen gut funktionierenden Alltag in der Schweiz. Sie verbindet Menschen und Regionen, ermöglicht den Transport von Personen und Gütern in und aus der Schweiz und ist zentral für die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft. Es muss deshalb eine staatliche Grundaufgabe sein, ein funktionstüchtiges Schienennetz aufzubauen und sicherzustellen. Demzufolge müssen für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau genügend finanzielle Mittel bereitgestellt werden. Die SP Schweiz begrüsst somit die Stossrichtung dieser Vorlage. Jedoch beantragen wir, dass mehr Mittel für den Zahlungsrahmen gesprochen werden.

Der erste Grund, weshalb der Zahlungsrahmen unseres Erachtens grösser ausfallen sollte, ist, dass die Bahninfrastruktur fundamental für die Verkehrswende ist und somit auch für das Erfüllen unseres Klimaziels, bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen. Die SP Schweiz ist überzeugt, dass angesichts der anstehenden klima- und umweltpolitischen Herausforderungen der Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene allerhöchste Priorität zukommen muss. Nur wenn es gelingt, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr deutlich zu steigern, ist eine nachhaltige Reduktion der CO₂-Emissionen realistisch. In diesem Sinne ist der öffentliche Verkehr ein wichtiger Teil des Kampfes gegen den Klimawandel. Das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, insbesondere auf die Eisenbahn, ist mit allen Massnahmen zu fördern. Dabei hängen Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs von der Funktionstüchtigkeit und der Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur ab.

Weil uns die Verkehrswende gelingen muss, um unsere Klimaziele zu erreichen und unseren zukünftigen Generationen eine gesunde Umwelt zu hinterlassen, sollten die Kosten auch primär vom Staat getragen werden. Es darf nicht sein, dass die Kundinnen und Kunden des Schweizer Eisenbahnsystems für die fehlenden Mittel im Bahninfrastrukturfonds (BIF) aufkommen müssen. Gleichzeitig darf unter keinen Umständen das Personal unter den verkürzten Mitteln durch Personalabbau oder anderen Massnahmen leiden. In anderen Worten, die Kosten der Verkehrswende sollten weder auf die Kundinnen und Kunden noch auf das Personal überwältigt werden. Dies darf vor allem nicht in einem Moment wie jetzt geschehen, wo die Kaufkraft der Bevölkerung wegen der Inflation sowie ständig höheren Mieten, Krankenkassenprämien und Energiepreisen stark geschwächt ist. Stattdessen sollte endlich ein Umdenken in der Politik stattfinden, damit das Geld, das für den unnötigen und schädlichen Ausbau von Nationalstrassen investiert wird, hin zum Ausbau des Schienenverkehrs und dessen Infrastruktur umverteilt wird.

Zudem ist die SP Schweiz darüber erstaunt, dass der Bundesrat einen Zahlungsrahmen vorschlägt, der weder dem Antrag der ISB von insgesamt 19,7 Milliarden Franken noch einer realen Steigerung des Zahlungsrahmens entspricht. Obwohl diese Vorlage im Vergleich zum Zahlungsrahmen 2021-24 700 Millionen Franken höher ausfällt, hält selbst der erläuternde Bericht zur Vernehmlassung fest: «[a]ufgrund 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» (S. 2). Sowohl die SBB als auch der erläuternde Bericht (S.39) weisen deshalb darauf hin, dass mit den vorgesehenen Mitteln der Rückstand beim Substanzerhalt nicht gebrochen werden kann. Im Gegenteil, der Rückstand und Investitionsstau werden immer grösser. Die Qualität der Schieneninfrastruktur droht weiter zu erodieren.

Der Entscheid, nicht mehr finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen, ist unverständlich. Da doch mehrere ISB einen Substanzerhaltungsrückstand geltend machen und der langfristig angestrebte Zielzustand der Schienennetze nicht erreicht ist. Bei einer solchen Ausgangslage wäre zu erwarten, dass darauf abgezielt wird, die Substanzerhaltungsquote zu erhöhen, um den offensichtlich bestehenden Nachholbedarf abzubauen zu können. Die SP Schweiz kritisiert, dass mit der vorgeschlagenen Finanzierung 2025 bis 2028 in Kauf genommen wird, dass sich die Substanzerhaltungsrückstände bei den IBS weiter vergrössern. Infolgedessen sind wir der Auffassung, dass der Zahlungsrahmen besser auf die Ausbauprogramme der Bahninfrastruktur und der Realität der IBS angepasst werden muss und dass die Mittel für die Schieneninfrastruktur im Zeitraum 2025-2028 real aufgestockt werden müssen auf mindestens 17,5 Milliarden Franken.

Verpflichtungskredit private Güterverkehrsanlagen 2025-2028

Die SP Schweiz unterstützt die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Der Anteil des Schienengüterverkehrs ist deutlich und nachhaltig zu erhöhen. Denn der Schienengüterverkehr ist kein Luxus, sondern ein notwendiger Service public, um unsere Versorgungssicherheit zu garantieren. Schon in der [Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport](#) haben wir uns nachdrücklich für eine Förderung des Schienengüterverkehrs ausgesprochen. Aus Sicht der SP Schweiz ist eine weitere Förderung des Schienengüterverkehrs nötig. Der Ausbau privater Güterverkehrsanlagen ist ein Baustein zur nötigen Verladungsinfrastruktur, damit die Verlagerung überhaupt möglich ist.

Eine Stärkung des Schienengüterverkehrs kann nur im Interesse der Schweiz sein. So schützt er nicht nur das Klima sowie die Umwelt und garantiert die Versorgungssicherheit, sondern befördert die Schweiz auch im Bereich des Güterverkehrs auf europäischem Niveau. Mit einer Modernisierung des Schienengüterverkehrs und einer Harmonisierung mit europäischen Techniken und Verläufen kann die Schweiz zum Knotenpunkt des dekarbonisierten Güterverkehrs werden. Auf diese Weise kann die Schweiz nicht nur eine attraktive, europaweite, politische und wirtschaftliche Vorbildfunktion erfüllen, sondern kann auch wirtschaftlichen Profit erzeugen.

Wir bitten Sie weiter zu beachten, dass die Klima- und Energieziele 2050 keinen Ausdruck einer bestimmten Ideologie sind. Sie sind überlebensnotwendige und verbindliche Ziele, die es im Interesse von uns allen und zukünftigen Generationen unbedingt zu erreichen gilt. Nur so können wir weiterhin auf dieser Erde leben, ohne dass allzu grosse Mengen an Menschen Schaden erleiden und zu grosse Kosten erzeugt werden. Um diese Ziele zu erreichen, muss man jedoch jetzt handeln. Es ist deshalb unabdingbar, politische Entscheide zu treffen, die den Umweltschutz und die Klimaneutralität fördern. Deswegen besteht die SP darauf, dass der Schienenverkehr dem Strassenverkehr gegenüber bevorzugt wird.

Fragenkatalog zu den Vernehmlassungsvorlagen

Unsere Antworten sind untenstehend in **dunkelrot** zu lesen.

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja: Grundsätzlich unterstützt die SP Schweiz die Vorlage, fordert jedoch mehr Mittel für eine sichere und leistungsfähige Bahninfrastruktur. Nur mit einer ausreichenden und soliden Finanzierung kann es gelingen, die Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur zu erhalten und zusätzliche Kapazitäten für den nach wie vor wachsenden Personen- und Güterverkehr zu schaffen.

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Nein, aus unserer Sicht ist die Höhe des vorgesehenen Betrags zu klein.

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?

Wir sind grundsätzlich mit den definierten Zielen einverstanden.

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

Grundsätzlich sind in den Leistungsvereinbarungen in Sachen Personal (wieder) klare Ziele zu formulieren.

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Nein.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja, wir unterstützen diese Vorlage grundsätzlich und verweisen auf den obenstehenden Abschnitt «Verpflichtungskredit private Güterverkehrsanlagen 2025-2028».

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

Es gilt mit den involvierten Stakeholdern sicherzustellen, dass der zur Verfügung stehende Betrag Erstellung und Betrieb aller erforderlichen Güterverkehrsanlagen garantiert. Es darf nicht sein, dass die Verlagerungsziele wegen fehlender Anlagen nicht erreicht werden.

C) Weitere Bemerkungen

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

Nein.

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Nein.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin



GRÜNE Schweiz

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 24. Oktober 2023

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zum Zahlungsrahmen 2025-2028 für die Bahninfrastruktur eingeladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zur Vorlage zu äussern.

Aus Sicht der GRÜNEN ist der Zahlungsrahmen 2025-2028 für den Betrieb und den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur von 15,1 Milliarden Franken völlig ungenügend. Er sollte um mindestens 1,5 Milliarden Franken erhöht werden, um einen sicheren und leistungsfähigen Betrieb zu gewährleisten und teure Sanierungen in der Zukunft zu verhindern. Die Bahn muss als klimaschonendes und platzsparendes Verkehrsmittel für mittlere bis weite Strecken gestärkt und nicht geschwächt werden. Damit ist auch das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Die GRÜNEN lehnen zudem auch die Kürzung der Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen um mehr als ein Drittel ab. Damit bremst der Bund die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Dass der Zahlungsrahmen und die Investitionsbeiträge ungenügend sind, hat die öV-Branche dem Bund bereits kommuniziert, wie dem erläuternden Bericht zu entnehmen ist. Der Handlungsbedarf ist gross und die Finanzierung unzureichend. Es ist daher davon auszugehen, dass sich der Netzzustand verschlechtern wird. Die Unterfinanzierung der Infrastruktur wird eine steigende Anzahl ungeplanter Verfügbarkeitseinschränkungen zur Folge haben, was das Gesamtsystem Bahn im täglichen Betrieb störungsanfälliger machen wird. Die zunehmenden Passagierzahlen führen ausserdem dazu, dass neben der Taktverdichtung auch die Zugslängen angepasst werden. Infrastrukturseitig müssen dazu die Voraussetzungen geschaffen werden (längere Perrons, Behebung von Engstellen auf den Perrons). Mit den vom Bundesrat vorgesehenen Mitteln des Zahlungsrahmens wird dies bis 2028 nur noch sehr beschränkt möglich sein.

Nicht zuletzt harrt das Behindertengleichstellungsgesetzes der Umsetzung. Die Betreiber der Bahninfrastrukturen sind im Rückstand. Sie sind aber auch weiter daran, Baumassnahmen für Menschen mit Behinderungen zu realisieren. Der nun vorgelegte Zahlungsrahmen wird zu einer erheblichen Reduktion dieser Massnahmen führen.

Für die GRÜNEN nicht nachvollziehbar ist in dieser Situation, dass der Bund beabsichtigt, zusätzliche Aufgaben über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu finanzieren. Im erläuternden Bericht wird etwa erwähnt, dass der Substanzerhalt von „Verkehrsdrehscheiben“ künftig über den BIF finanziert werden soll. Es fehlt dazu aber der sachliche Zusammenhang. Weil Verkehrsdrehscheiben definitionsgemäss von mehreren Verkehrsträgern (insbesondere der motorisierte Individualverkehr und der strassengebundene öffentliche Verkehr) genutzt werden, lehnen die GRÜNEN es ab, diese Aufgabe künftig ausschliesslich aus dem BIF zu finanzieren. Investitionen in Verkehrsdrehscheiben werden über die verkehrsträgerübergreifenden Agglomerationsprogramme finanziert. In diesem Sinn sollten für Substanzerhalt die Beiträge an die Agglomerationsprogramme zu Lasten des Nationalstrassenbaus aufgestockt und nicht der BIF zusätzlich belastet werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Anpassung der Vorlage. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

Grünliberale Partei Schweiz
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
CH-3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

20. Oktober 2023

Ihr Kontakt: Noëmi Emmenegger, Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zu Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 und nehmen dazu entlang Ihrem Fragebogen wie folgt Stellung:

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Wir unterstützen die Vorlage im Grundsatz, aber es sollte in drei konkreten Bereichen nachgebessert werden, um eine mittel- und langfristige Perspektive für Unterhalt, Betrieb und Erweiterungsprojekte sicherzustellen und die Finanzierung entsprechend zu gewährleisten:

- Die fristgerechte Umsetzung der Projekte der Ausbautetappe 2035 darf nicht gefährdet werden.
- Die Finanzierung für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und insbesondere der normgerechte Umbau der Bahnhöfe darf nicht weiter verzögert werden, da dies ebenso einen negativen Einfluss auf die Sicherheit an den betroffenen Bahnhöfen hat.
- Die Digitalisierung, insbesondere die Umsetzung und Beschleunigung der ERTMS-Technologie, soll weiter beschleunigt und nicht hinausgezögert werden.

Wir werden in den folgenden Kapiteln noch weiter auf diese Punkte eingehen.

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

Der Betrag ist teuerungsbereinigt tiefer, wie in den letzten Leistungsvereinbarungs-Perioden. Und dies obwohl diverse Netzbetreiber im BAV-Bericht bemängeln, dass mit dieser Beitragshöhe ihr Bedarf nicht genügend abgedeckt werden kann. Insbesondere störend wäre eine Verzögerung bei der Umsetzung der Digitalisierung sowie beim Einsatz neuer Technologien wie ERTMS/ETCS, was die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs einschränkt, Fehlinvestitionen begünstigt und die Umsetzung von Ausbautetappen sowie des BehiG-konformen Umbaus der Bahnhöfe verzögern wird. Dies kann wiederum einen negativen Einfluss auf die Sicherheit haben.

Wenn der Bundesrat einerseits zusätzliche Milliarden für Tunnels und Bahnhöfe (wie zuletzt in der Botschaft 2023) zum Ausbau des Bahnnetzes, andererseits aber teuerungsbereinigt weniger Geld für den Unterhalt zur Verfügung stellt, ist dies nicht verständlich. Die Finanzmittel müssen langfristig geplant und strategisch richtig eingesetzt werden. Und dies für den Ausbau, wie auch für den Unterhalt.

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?**
Teilweise. Die knappen Finanzmittel in der vorliegenden Leistungsvereinbarung führen mittel- bis langfristig zu einem weiteren Nachholbedarf, welcher sich stetig vergrössern wird. Dies hat indirekt Auswirkungen auf die Sicherheit. Denn so können die heutigen Normen nicht umgesetzt werden und der Umbau von BehiG-konformen Bahnhöfen verzögert sich um weitere vier Jahre. Der Zustand von nicht sicherheitskonformen Bahnhöfen wird somit über eine längere Frist «geduldet», was zwangsläufig zu gewissen Kompromissen in der Sicherheit führt, da bereits heute gewisse Sicherheitsnormen nicht vollständig abgedeckt werden können. Der Bundesrat nimmt hier bewusst zusätzliche Risiken in Kauf.
 - **Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes?**
Die Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes nehmen ab. In der Schweiz haben wir heute eine ausserordentlich hohe Qualität, was den öffentlichen Verkehr allgemein betrifft, die Bahnen leisten hier besondere Arbeit und wir können uns glücklich schätzen mit der allgemeinen Pünktlichkeit, Verfügbarkeit und Qualität des Netzes. Unsere Nachbarländer schauen mit viel Anerkennung auf unser System, insbesondere auf unser hochpräzises und funktionierendes Bahnsystem. Mit einem «Sparen am falschen Ort», was den Unterhalt betrifft, riskieren wir jedoch, die ähnlichen Fehler zu machen, wie gewisse unserer Nachbarländer.
 - **optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten?**
Es braucht eine saubere politische Entscheidung, welche finanziellen Kapazitäten wie eingesetzt werden und wenn man sich für zusätzliche Ausbauten entscheidet, muss der Unterhalt und Betrieb gewährleistet und ausfinanziert sein. Ist dies nicht vollständig der Fall, müssen Priorisierungen vorgenommen werden, aber nicht zu Lasten des Unterhalts.
 - **langfristiger Werterhalt der Infrastruktur?**
Um den langfristigen Werterhalt der Infrastruktur zu garantieren, müssen genügend Mittel für den Unterhalt eingeplant werden. Wird dies am falschen Ort gemacht, riskiert man, mehr Geld investieren zu müssen, um «Notreparaturen» zu tätigen und hat weniger Geld, um Projekte, neue Strategien (wie ETCS / ERTMS) oder die Grundinfrastruktur zu erhalten. Dies kommt wiederum nicht dem Werterhalt der Infrastruktur zu Gute.
 - **Effizienz und Nachhaltigkeit?**
Es besteht das Risiko, dass wir lediglich einen immer grösser werdenden Berg an Nachholbedarf vor uns herschieben, welcher nicht abgetragen werden kann. Entsprechend wäre die Nachhaltigkeit nicht gegeben. Wir vermissen eine gesamtheitliche mittel- bis langfristige Strategie, welche so in dieser Form nicht erkennbar ist.
- 4. Sind Sie der Ansicht, dass noch weitere Ziele in die Leistungsvereinbarungen aufgenommen werden sollten?**
Die Modernisierung und Digitalisierung der Infrastruktur sollte mittels ERTMS/ETCS aktiv vorangetrieben werden, damit auch in Zukunft die Sicherheit und die Verfügbarkeit der Anlagen gewährleistet ist und dies, unter Berücksichtigung der neusten Sicherheitsstands. Dies findet in dieser Vorlage zu wenig Berücksichtigung. Ebenso sollten die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei der Umstellung auf den neuen Standard unterstützt werden, um eine Umstellung auch für kleinere EVU bezahlbar zu machen. Von der Digitalisierung profitieren im Endeffekt die Kundinnen und Kunden, da so mit relativ tiefen Investitionskosten der Automatisierungsgrad erhöht und der Betrieb günstiger produziert werden kann. Wir laden den Bundesrat ein, konkret in die Digitalisierung des Bahnsystems zu investieren, wie wir dies als Partei bereits mehrfach gefordert haben. Wir möchten als Schweiz auf den Digitalisierungszug aufspringen, um den Anschluss nicht zu verpassen, und hier weiterhin eine Vorreiterrolle einnehmen zu können.
- 5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?**
Der Netzzustand ist ein wichtiger Indikator, insbesondere was den Nachholbedarf betrifft. Da der Netzzustand, insbesondere bei den grösseren Netzbetreibern nicht wirklich zufriedenstellend ist, erwarten wir hier konkrete Verbesserungsmassnahmen, um die Sicherheit auf dem Schienennetz langfristig zu gewährleisten.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja. Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden. Dies sind neuralgische Punkte in den Logistikketten. Moderne und effiziente Umschlagsanlagen sind entscheidend an der Schnittstelle der multimodalen Transportketten. Die gesamte Schweiz profitiert davon, wenn diese Umschlagsplattformen modernisiert werden. Es ist im Interesse der Schweizer Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass der Anteil der Schiene erhöht werden kann. Der Schienengüterverkehr soll auch seinen Beitrag zum Netto-Null-Ziel bis 2050 leisten.

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

Die Grünliberalen begrüßen die Mitfinanzierung von Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028 und hoffen, dass der Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen ausreichend ist, um den Schienengüterverkehr weiter zu modernisieren bzw. zu fördern. Das Ziel muss sein, so viele Güter wie möglich auf die Schiene zu bringen.

C) Weitere Bemerkungen

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

Wir haben insbesondere zu folgenden Themen spezifische Bemerkungen:

- **Finanzierung Ausbauprojekte via Leistungsvereinbarung (LV)**

Mit der Ausbauetappe 2035 werden Projekte von ungefähr 1 Mia. Franken mittels der Leistungsvereinbarungen finanziert. Diese Querfinanzierung des Geldtopfes «Substanzerhalt» für konkrete Ausbauprojekte ist schwer verständlich, insbesondere, da dies bei den vorgängigen Ausbauetappen (besonders ZEB) noch ganz anders gehandhabt wurde. Hier werden zwei Elemente vermischt, die Leistungsvereinbarung soll in erster Linie den Unterhalt und den Betrieb der Infrastruktur sicherstellen und nicht für den Ausbau «zweckentfremdet» werden, wie dies heute der Fall ist. Wir möchten anregen, entsprechende Geldbeträge entweder in einem zu definierenden Unter-Geldtopf des BIFs zu reservieren und den Infrastrukturbetreibern im Rahmen der Ausbauetappen zur Verfügung zu stellen. Alternativ müssten die gesetzlichen Grundlagen so angepasst werden, dass die Finanzierung für die Ausbauetappen gesichert und notwendige Erneuerungen von Infrastruktur hinsichtlich eines Ausbauprojekts rechtzeitig gewährleistet werden. Mit dem heutigen System werden Ausbauprojekte, welche via die LV finanziert werden, klar benachteiligt, da der Unterhalt und Betrieb einer Anlage immer Vorrang hat (was auch in Zukunft so sein wird) und entsprechend werden Ausbauprojekte in der LV mit hoher Wahrscheinlichkeit depriorisiert, da für diesen Teil kein Geld mehr zur Verfügung steht.

- **Strikte Trennung Substanzerhalt und Ausbauprojekte**

Ausserdem soll überprüft werden, ob es Sinn macht, die Ausbauprojekte und die Substanzerhalt-Projekte so strikt zu trennen, wie dies heute der Fall ist. Eigentlich müsste der Fokus auf dem effizienten Mitteleinsatz des Bahninfrastrukturfonds liegen und nicht in einer konsequenten Trennung von Ausbau und Substanzerhalt, wie dies heute der Fall ist. Vielleicht müsste hier ebenso die gesetzliche Grundlage angepasst werden, um mehr Klarheit und weniger unnötigen administrativen Aufwand auszulösen.

- **Organisation zukünftige Leistungsvereinbarung**

Wir vermissen insbesondere eine langfristige finanzielle Perspektive. Hier zwei Vorschläge dazu:

1. Wenn Mitte Jahr 2024 die Leistungsvereinbarungen für die Jahre 2025-2028 abgeschlossen werden, führt dies zu einem hohen Grad an Unsicherheit in der Finanzierung und Planung von Projekten, da diese in der Regel etwa sechs bis acht Jahre dauern. Besonders bei Projekten mit Ausbauanteilen (siehe Abschnitte oben) löst dies eine Planungsunsicherheit bei Betreibern und Bestellern (Kantone) aus, was so nicht tragbar ist, da sie konkrete Auswirkungen auf die Inbetriebnahmen von Angeboten haben kann. Um eine saubere Planung in Zukunft sicherzustellen, schlagen die Grünliberalen vor, die Leistungsvereinbarungen jeweils zwei Jahre vor der jeweiligen Periode zu unterzeichnen

und nicht wie heute im Verlauf des Vorjahres. Hierbei sollte die gesetzliche Grundlage für die kommenden Leistungsvereinbarungen so angepasst werden, dass die Vereinbarungen für die Jahre 2029-2032 bis spätestens Anfangs 2027 unterzeichnet werden müssen.

2. Ein zweiter Vorschlag betrifft die Dauer der Leistungsvereinbarungen: Vier Jahre als Leistungsvereinbarungsperiode ist tendenziell zu knapp bemessen, da Projekte zwischen sechs bis acht Jahre in Anspruch nehmen und auch hier eine Planung schwierig ist, wenn alle vier Jahre der Kostenrahmen neu beurteilt wird. Eine Verlängerung der Leistungsvereinbarungsperioden hat einen positiven Einfluss auf die Planungssicherheit von allen Beteiligten.
- **Digitalisierung**
Die Grünliberalen möchten anregen, die Digitalisierung (siehe vorhergehende Kapitel) und den Einsatz neuer Technologien (wie ERTMS, ETCS, etc.) stärker voranzutreiben. Hierbei soll ein angemessener finanzieller Beitrag eingeplant werden, welcher den Bahnen ermöglicht, ganze Strecken mit diesen neuen Technologien auszustatten. Hierbei müsste man aus unserer Sicht den Finanzrahmen erhöhen, um dies zu gewährleisten und auch entsprechend in diese Technologien zu investieren. Dies hat einen positiven Gesamtnutzen für das System und insbesondere könnte dies rasch einen positiven Nutzen für die nächsten Ausbaustufen (insbesondere 2035) erwirken.
 - **Strecken mit tiefem Kostendeckungsgrad**
Aufgrund unserer begrenzten finanziellen Mittel müssen wir eine Priorisierung vornehmen und es sollte eine Überprüfung aller Linien durchgeführt werden. Bei Linien mit zu einem zu tiefem Kostendeckungsgrad und keinem «Zusatznutzen» (Ausweichstrecke für eine Hauptstrecke, etc.), muss ein Alternativkonzept erarbeitet werden, um zu überprüfen, ob das Kosten-Nutzen-Verhältnis wirklich noch den Betrieb und den Unterhalt der Linie rechtfertigt. Das Bundesamt für Verkehr soll hierbei die entsprechenden Linien mit einem zu kleinen Kostendeckungsgrad (<25%) analysieren und Ersatzmassnahmen prüfen und allfällige Alternativen ausarbeiten. Dies soll im Besonderen dazu dienen, zu prüfen, welche Infrastrukturen/Linien mit einem sehr geringen Kundennutzen rückgebaut werden könnten und mit einem Busersatzkonzept besser und günstiger bedient wären. Hier sind insbesondere die anstehenden Unterhaltskosten auf den betroffenen Linien in den nächsten Jahren mitzuberücksichtigen, um das Ziel (Einsparungen im Unterhalt) erreichen zu können.

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Auf Grund der Teuerung werden gemäss der vorliegenden Vernehmlassung den Infrastrukturbetreiberinnen für die Jahre 2025-2028 real weniger Mittel zur Verfügung stehen, als in der laufenden Periode, obwohl die Bedürfnisse in Unterhalt und Betrieb auf Grund der Inbetriebnahmen von neuen Infrastrukturen infolge von beschlossenen Ausbaustufen stetig steigen und sich dieser Bedarf mit der Umsetzung der Ausbaustufe 2025 noch weiter akzentuieren wird. Der langfristige Mitteleinsatz muss hier korrekt sichergestellt werden.

Werden neue Ausbaustufen beschlossen, müssen die nötigen mittel- und langfristigen Infrastrukturkosten mitberücksichtigt werden. Idealerweise sollten diese bei der Entscheidung miteinbezogen werden. Dies bedeutet: Mit jedem neuen Ausbauprojekt der Infrastruktur braucht es mehr Geld für den Unterhalt und dies muss auch entsprechend zur Verfügung gestellt werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen. Bei Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, die Nationalrätinnen Barbara Schaffner und Katja Christ, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen
Parteipräsident



Noëmi Emmenegger
Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 29. September 2023
TE / I 351

Stellungnahme der SAB zum Zahlungsrahmen 2025 – 28 für die Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Das Schienennetz ist zusammen mit dem Strassennetz ein zentraler Pfeiler für die Erreichbarkeit der Regionen und damit den Zusammenhalt der Schweiz. Die Schweiz darf zurecht stolz sein auf ihr dichtes und gut ausgebautes Schienennetz. Zu dieser guten Erreichbarkeit tragen sowohl die SBB als auch die verschiedenen Privatbahnen bei. Die Finanzierung der Schieneninfrastrukturen wird über den Bahninfrastrukturfonds BIF gewährleistet.

Das Schienennetz der Schweiz ist historisch entstanden und vielerorts in die Jahre gekommen. In den Berggebieten kommt zudem ein sehr hoher Anteil an Kunstbauten wie Tunnel und Viadukte hinzu. So entfallen etwa auf den Netzen von BLS, RhB, MGB und SOB rund die Hälfte des Wiederbeschaffungswertes des Netzes auf Kunstbauten während dieser Wert auf dem Netz der SBB bei 39% liegt. Das Netz und insbesondere diese Kunstbauten müssen laufend erneuert werden. Leider weist die Schweiz gerade in diesem Bereich bereits einen Investitionsrückstand auf. Das äussert sich darin, dass sich der Zustand der Schieneninfrastrukturen laufend verschlechtert. Der aktuelle Zustandsbericht weist einen Wert von 2,7 auf, was in etwa einer Schulnote „genügend“ entspricht. Ein genügend kann aber für die hohen Ansprüche und Erwartungen an die Funktionsfähigkeit des schweizerischen Schienennetzes nicht als ausreichend beurteilt werden. Die Schweiz vergleicht sich gerne mit den umliegenden europäischen Ländern und verweist darauf, wie hoch im Vergleich dazu die

Zuverlässigkeit des hiesigen Schienennetzes sei. Die Schweiz darf es jedoch nicht riskieren, wegen fehlender finanzieller Mittel auf das Niveau der umliegenden Länder abzusinken.

Wie anfällig das Netz ist, zeigen die jeweiligen Betriebsunterbrüche. Auch die Umrüstung von Bahnhöfen entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes weist einen erheblichen zeitlichen Verzug auf. Die Schweiz muss deshalb bestrebt sein, den Zustand der Infrastrukturen weiter zu verbessern. Ein Halten des Status Quo oder gar weitere Verschlechterungen können dagegen keine Option sein.

Genau dies droht aber mit der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur in den Jahren 2025 – 28. Die Infrastrukturbetreiberinnen haben von sich aus einen nötigen Beitrag von 19,7 Mrd. Fr. vorgeschlagen. Der Bund will demgegenüber nur 15,1 Mrd. Fr. gewähren. In der laufenden Vierjahresperiode 2021 – 24 wurden 14,4 Mrd. Fr. gewährt. Damit wird zwar eine Erhöhung um 0,7 Mrd. Fr. vorgeschlagen, aufgrund der Teuerung besteht aber das Risiko, dass letztlich weniger Mittel zur Verfügung stehen als in der laufenden Vierjahresperiode. Sowohl die SBB als auch der erläuternde Bericht zur Vernehmlassung (S. 39) weisen deshalb darauf hin, dass mit den vorgesehenen Mitteln der Rückstand beim Substanzerhalt nicht gebrochen werden kann. Im Gegenteil. Der Rückstand und Investitionsstau werden immer grösser. Die Qualität der Schieneninfrastruktur droht weiter zu erodieren.

Vor diesem Hintergrund ist die SAB der Auffassung, dass die Mittel für die Schieneninfrastruktur im Zeitraum 2025 – 28 real aufgestockt werden müssen auf 17,5 Mrd. Fr. Diese zusätzlichen Mittel müssen aufgrund der besonderen topografischen Herausforderungen vor allem im Berggebiet investiert werden. Zudem muss darauf geachtet werden, bei den Infrastrukturen vermehrt Redundanzen zu schaffen. Der Unfall im Gotthardbasistunnel mit der mehrmonatigen Sperrung des Basistunnels in Folge der Entgleisung eines Güterzuges muss als deutliches Warnzeichen gewertet werden. Es wäre kaum vorstellbar, wie der Güter- und Personenverkehr ohne die Redundanz dank der Gotthard-Bergstrecke hätte abgewickelt werden können.

Wir gliedern unsere Stellungnahme nachfolgend entsprechend den gestellten Fragen.

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja, die Vorlage wird grundsätzlich unterstützt. Jedoch sind die zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel zu tief angesetzt (vgl. nächste Frage).

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Nein, die finanziellen Mittel müssen real und nicht nur nominell erhöht werden. Eine weitere Verschlechterung des Zustandes der Bahninfrastrukturen ist nicht akzeptabel. Zudem besteht ein erheblicher Erneuerungsbedarf der in die Jahre gekommenen Infrastrukturen auf allen Netzen, in besonderem Ausmasse bei den zahlreichen Kunstbauten in den Bergregionen. Ferner muss auch verkehrt Redundanz auf dem Netz geschaffen werden, um in Ausnahmesituationen reagieren zu können.

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?*

Wir sind grundsätzlich mit den definierten Zielen einverstanden. Eine Bemerkung erlauben wir uns jedoch bezüglich der Baukultur, welche im Ziel «langfristiger Werterhalt der Infrastruktur» enthalten ist. Die Schieneninfrastruktur mit den zugehörigen Bauten und Anlagen ist zweifelsohne eine wesentliche baukulturelle Leistung. Nicht jede dieser Leistungen ist aber immer schützenswert. Bei der Interessensabwägung sind aus unserer Sicht der sichere Betrieb und die Modernisierung der Bahninfrastrukturen höher zu gewichten, als die Baukultur.

3. Sind Sie der Ansicht, dass noch weitere Ziele in die Leistungsvereinbarungen aufgenommen werden sollten?

Nein.

4. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Nein.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja. Die Vorlage wird grundsätzlich unterstützt. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf unsere Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport vom 19. Dezember 2022. Wir haben uns in dieser Vernehmlassung für die Variante 1 und damit insbesondere für eine weitere Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs ausgesprochen. Dies wird auch Auswirkungen auf den Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen haben und muss entsprechend bei der weiteren Bearbeitung der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage berücksichtigt werden.

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

Siehe Bemerkung oben bei Frage 6.

C) Weitere Bemerkungen

8. *Gibt es weitere Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?*

–

9. *Haben Sie sonstige Bemerkungen?*

Nein.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - soutient globalement le plafond des dépenses 2025-2028, relatif à l'infrastructure ferroviaire. En effet, avec la route, le réseau ferroviaire constitue un élément central pour desservir les régions de montagne et l'espace rural. Dans ce contexte, il faut continuellement investir, afin de garantir son utilisation. Pourtant, l'état de ce réseau est considéré comme juste suffisant. La Suisse doit donc poursuivre l'entretien et l'amélioration de ses infrastructures. Le maintien du statu quo, ainsi que tolérer de nouvelles dégradations, ne peut être accepté. Or, c'est précisément le problème avec ce projet de consultation sur le financement de l'infrastructure ferroviaire pour les années 2025 - 28. Les gestionnaires de l'infrastructure ont proposé une contribution de 19,7 milliards de francs, alors que pour sa part, la Confédération ne prévoit que 15,1 milliards de francs. Par conséquent, le SAB est d'avis qu'il est nécessaire d'augmenter l'enveloppe destinée à l'infrastructure ferroviaire à 17,5 milliards de francs.

DETEC

Par courriel à :

finanzierung@bav.admin.ch

Nos réf. : LC

Payerne, le 16 octobre 2023

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028 – Prise de position de la COREB

Madame,
Monsieur,

Nous avons été informés par OUESTRAIL de la consultation citée en titre. Bien que n'étant pas dans la liste des destinataires de ladite consultation, nous nous permettons d'y réagir.

La COREB (Communauté régionale de la Broye) est une association intercantonale de droit privé, reconnue d'utilité publique par arrêtés des cantons de Vaud et de Fribourg, qui soutient et encourage les entreprises, les communes et les institutions broyardes afin de favoriser un développement régional harmonieux et durable. Elle crée des ponts entre les acteurs de la Broye intercantonale pour mener des actions dans les domaines du développement économique, de l'aménagement du territoire et de la mobilité, ainsi que dans d'autres projets d'intérêt régional.

La COREB porte les préoccupations régionales en matière de mobilité, non seulement au niveau de l'offre en transports publics pour la population mais aussi au niveau des besoins des entreprises pour le trafic marchandises. Elle se sent donc doublement concernée par la consultation en cours.

La COREB soutient l'entier de la prise de position de OUESTRAIL et tient à mettre l'accent sur les points suivants qui lui semblent particulièrement importants pour la région de la Broye :

- Nous sommes également d'avis que le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est insuffisant. Après des décennies d'attente, les travaux de modernisation des lignes de la Broye ont enfin débuté dans un secteur et sont planifiés dans les autres. Notre région connaît un fort développement économique et démographique et ce développement doit être accompagné par une desserte ferroviaire adéquate. Cela passe par des infrastructures à jour, ce qui n'est de loin pas le cas actuellement, que ce soit au niveau de l'automatisation des lignes ou de la conformité des quais LHand. Nos lignes manquent également cruellement d'espaces de croisement. En cas de diminution de l'enveloppe allouée, nous courrons à nouveau le risque que les travaux urgents et nécessaires à réaliser dans notre région périphérique soient reportés ;
- Un grand potentiel existe au niveau du trafic marchandises dans la Broye. Plusieurs entreprises de la région utilisent déjà le rail quotidiennement et d'autres étudient actuellement la possibilité de créer un raccordement ou de réhabiliter une liaison abandonnée afin de réduire le transport de marchandises par camions. Un réel potentiel existe mais des investissements sont nécessaires afin que l'infrastructure puisse absorber ce trafic marchandise supplémentaire qui doit pouvoir répondre aux besoins des entreprises, sans prêter le trafic voyageur. Il est aussi important que la Confédération soutienne le financement des installations privées de transport de marchandises. Dans ce sens, nous sommes, tout comme OUESTRAIL, interpellé par la forte diminution des montants alloués à cette thématique par rapport à la période précédente.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre détermination et nous vous présentons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Au nom de la COREB



Olivier Piccard
Président



Lionel Conus
Secrétaire régional

Copie pour info. : Ouestrail



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communica-
tion
DETEC

Par courriel: finanzierung@bav.admin

Berne, le 17 octobre 2023

Consultation sur le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la consultation sur le financement de l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques de ce domaine et sur les contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

En 2019, la Confédération s'est fixée pour objectif la neutralité climatique d'ici à 2050. Cette direction a été validée par le peuple suisse le 18 juin 2023, avec l'ancrage de cet objectif dans la loi. Or, en 2021, 38% des émissions de CO₂ en Suisse étaient imputables au secteur de la mobilité, sans même tenir compte du trafic aérien international. En 2022, les transports consommaient 36% de l'énergie finale en Suisse, devant les ménages et l'industrie. En parallèle, le peuple suisse a approuvé en 2013 l'intention de concentrer la croissance de la population des prochaines décennies dans les zones déjà construites. Des flux de personnes encore plus importants qu'aujourd'hui sont donc attendues sur des surfaces qui demeurent inchangées. Dans ce contexte, la promotion de modes de déplacement propres et efficaces sur le plan énergétique, ainsi que peu gourmands en espace, est indispensable. Le rail répond à ces deux critères.

Dans sa [prise de position](#) à la consultation sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et sur la perspective RAIL 2050, l'UVS s'était clairement exprimée en faveur d'un développement ambitieux de l'offre ferroviaire d'ici à 2050.



Exploitation et maintenance des infrastructures ferroviaires – tâches systémiques

En comparaison internationale, nul doute que la Suisse dispose d'un réseau de chemin de fer de qualité. Dans son rapport, le Conseil fédéral souligne toutefois que l'infrastructure ferroviaire se trouve dans un état « suffisant, voire bon ». Investir des moyens importants dans le **maintien de l'infrastructure** constitue donc une **priorité**, avec en ligne de mire une amélioration à plus long terme de la qualité du réseau.

Le Conseil fédéral propose un **plafond de dépenses** d'un montant de 15 100 millions de francs pour le financement d'exploitation et la maintenance des infrastructures ferroviaires ainsi que les tâches systémiques à accomplir dans ce domaine pour les années 2025 à 2028. Plusieurs villes font part de leurs inquiétudes quant aux retards d'investissement qui se dessinent, une majorité d'entre-elles estime que **le montant mis à disposition doit être sensiblement relevé** afin d'éviter une situation similaire à celle que connaît actuellement la Suisse occidentale, où des retards pris dans l'entretien du réseau engendreront des perturbations importantes de l'offre ces prochaines années. La Confédération doit tenir compte de la hausse des prix et des besoins dont ont fait état les gestionnaires d'infrastructure (GI). **L'enveloppe globale n'est aux yeux des villes pas suffisante.**

Dans son rapport, le Conseil fédéral précise que les chiffres et les contenus n'étaient pas encore suffisamment consolidés en raison de la date précoce de la consultation, qu'il restait plus d'un an et demi jusqu'à la conclusion des conventions de prestations (CP). L'UVS demande que le montant du plafond de dépenses, et notamment des réserves, soit augmenté en fonction des besoins effectifs.

En outre, le Conseil fédéral prévoit de réserver un montant de 185 millions de francs (env. 1 % du total) pour les CP, afin de couvrir des dépenses imprévisibles, notamment les réparations de dégâts importants causés par les forces naturelles aux installations ferroviaires. Plusieurs villes estiment que **ces réserves doivent être plus généreusement dotées**, l'accident qui a eu lieu à l'été 2023 dans le tunnel de base du Gothard ayant démontré que les coûts engendrés par ce genre de catastrophes peuvent rapidement prendre des dimensions considérables.

Installations privées de transport de marchandises

Le Conseil fédéral propose également un crédit d'engagement de 185 millions de francs pour des contributions d'investissement en faveur d'installations privées de transport de marchandises pour la même période 2025-2028. L'objectif poursuivi, à savoir l'encouragement du fret ferroviaire et du transport du transport de marchandises, est pleinement partagé par les villes. **L'UVS approuve tant le montant que le financement proposés**, soit un prélèvement dans le « Financement spécial pour la circulation routière », qui est lui-même alimenté par l'impôt sur les huiles minérales. Certaines villes estiment cependant que l'enveloppe globale n'est pas suffisante et que plus de moyens devront être mis à disposition afin de favoriser le report du trafic de marchandises sur le rail.

Dans sa [prise de position](#) à la consultation sur le perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse, l'UVS soulignait l'importance d'une offre de transport de marchandises sur le rail qui soit attractive et qui facilite le transport multimodal. Elle a par ailleurs soutenu la variante



la plus ambitieuse, qui prévoit de renforcer le transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin.

Parkings à vélos dans les gares : cofinancement par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

Le développement de leurs gares en tant que plaques tournantes des transports est d'une grande importance pour les villes. Pour que celles-ci puissent continuer à bien fonctionner à l'avenir, les gares doivent être accessibles le plus directement possible par un maximum de moyens de transport (défi du "premier et dernier kilomètre"). Le vélo joue un rôle central dans ce contexte. Il est donc nécessaire de prévoir des installations de stationnement pour vélos adéquates et en nombre suffisant. L'exigence d'un nombre suffisant de places de stationnement pour vélos aux abords des gares n'est pas uniquement une revendication des villes, elle correspond aux **objectifs politiques au niveau national**.

Ainsi, la **loi fédérale sur les voies cyclables**, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2023, mentionne expressément les parkings à vélos (art. 3, al. 2). La **perspective Rail 2050** présentée par le Conseil fédéral prévoit également de promouvoir des plates-formes de transport multimodales situées directement à proximité des gares. Actuellement, une [motion](#) interpartis déposée au Conseil national demande au Conseil fédéral de présenter au Parlement un projet d'adaptation de la législation ferroviaire qui garantisse une offre adéquate de stationnement pour les vélos dans les gares, règle la responsabilité des entreprises ferroviaires pour la construction et l'exploitation de telles installations et assure le **cofinancement par le biais du FIF**.

Dans sa réponse, le Conseil fédéral argumente que « *seules les installations servant en premier lieu à l'exploitation, au maintien de la qualité et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire peuvent être financées par le FIF. La délimitation de l'infrastructure ferroviaire est régie par l'art. 62 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101). Les chemins de fer ne peuvent verser des contributions à hauteur de leurs avantages que si une installation est dans leur intérêt (par ex. parce qu'elle génère des clients supplémentaires). Le Conseil fédéral refuse d'adapter la LCdF, la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (LFIF ; RS 742.140) et les ordonnances déterminantes. Financer, construire et exploiter des installations de stationnement ne sont pas des tâches principales des chemins de fer* ».

Cette justification n'est pas convaincante, d'autant plus que **les installations de stationnement pour vélos dans les gares servent en grande partie aux clients et clientes des chemins de fer** et sont donc dans l'intérêt des entreprises ferroviaires. Le fait qu'il existe également des intérêts communaux pour le stationnement des vélos dans les gares est incontesté, mais cela ne doit pas empêcher les chemins de fer de **cofinancer** la part utilisée par leurs clients et clientes. Ceci est d'autant plus vrai que le besoin de stationnement des vélos aux alentours des gares augmente de manière significative et que de gros investissements seront nécessaires. L'UVS invite le Conseil fédéral à **intégrer le contenu de la motion citée dans le message** sur le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.



Union des villes suisses

Président

Anders Stokholm
Maire de Frauenfeld

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses

Service des Travaux et Environnement
Madame Brenda Tuosto, Municipale
Rue de l'Ancien-Stand 4
CH – 1401 Yverdon-les-Bains

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Albert Rösti
Conseiller fédéral

Yverdon-les-Bains, le 20 octobre 2023

Procédure de consultation 2023/41

Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation sur le financement de l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques de ce domaine et sur les contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028

A) Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

1. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

OUI.

Toutefois l'Alliance des villes déplore que les moyens financiers prévus ne permettent pas, selon le rapport explicatif, de « stopper la tendance à l'augmentation du retard dans la maintenance des infrastructures CFF » (chiffres 1.6.4).

Les villes de l'Alliance subissent d'ores et déjà de plein fouet les conséquences des retards importants dans la modernisation des infrastructures. Il est ainsi prévu que l'horaire 2025 soit dégradé pour permettre de rattraper le retard pris dans l'entretien et le renouvellement des installations ferroviaires, ce qui a des conséquences extrêmement néfastes pour les villes concernées.

À l'instar de la CTSO, l'Alliance des villes s'inquiète également de l'augmentation des risques sécuritaires latents à moyen terme, tels qu'indiqué dans le message sous chiffre 1.6.4, et demande ce que va entreprendre l'OFT à ce sujet.

2. Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?

NON.

L'horaire 2025 annoncé en mai dernier a mis en lumière l'état catastrophique des infrastructures ferroviaires, particulièrement en Suisse occidentale. Les CFF y ont répondu en proposant « un horaire de chantier » qui prêterait grandement la liaison ferroviaire IC5 entre Genève, le Pied du Jura et la Suisse alémanique (Genève-Zürich via Morges et Bienne et Genève-Bâle via Morges et Bienne). Pour l'Alliance des villes, les désagréments prévus doivent être d'une part mieux répartis au niveau des différentes régions, et d'autre part fortement limités dans le temps. Ce dernier point suppose des investissements massifs dans les prochaines années, sans quoi

les inconvénients se prolongeront sur une période intenable pour l'attractivité économique et résidentielle des villes de l'Alliance. L'Alliance des villes craint également que des investissements insuffisants ne reportent encore certains travaux, alors même que de nombreux projets connaissent déjà des retards importants (tunnel de Gléresse, rénovation de plusieurs gares, etc.).

À l'instar de la CTSO, l'Alliance des villes estime que des frais supplémentaires pour assurer les compensations aux détériorations devront être pris en charge par la convention sur les prestations. Ce n'est pas au trafic régional de voyageurs d'assumer l'ensemble des charges supplémentaires en lien avec les modifications des horaires, la suppression de desserte de gares régionales et la rupture de certaines correspondances du fait que les horaires doivent être adaptés. Les économies réalisées dans le passé en supprimant des fonctionnalités et en reportant des projets de renouvellement par l'OFT et les gestionnaires d'infrastructure ne doivent pas peser sur l'offre régionale.

3. Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :

- Sécurité ?
- Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?
- Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ?
- Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ?
- Efficience et durabilité ?

OUI.

A l'instar de la CTSO, nous nous inquiétons cependant de la mesure de ces objectifs réellement et les impacts de la non-atteinte des objectifs sur les conventions de prestations futures. Est-ce que cela entraînera une diminution des moyens alloués au gestionnaire d'infrastructure ou bien une augmentation des moyens pour qu'il atteigne les objectifs ?

4. Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations ?

OUI.

L'Alliance des villes soutient la proposition de la CTSO qui vise à ajouter l'objectif suivant. Il s'agit de thématiques actuelles en Suisse occidentale où l'horaire CFF 2025 doit être adapté pour ajouter des minutes dans le système afin de remettre de la ponctualité et de permettre la réalisation de chantiers. Nous proposons :

- **Réduction des ruptures de charges, ponctualité, temps de parcours et capacité minimale**

Au vu des chantiers en cours et à venir ainsi que de la proposition d'horaire CFF 2025, les villes de l'Alliance sont particulièrement concernées par les questions de ruptures de charges, de ponctualité et de temps de parcours. Il est fondamental de pouvoir réduire au maximum les changements de trains sur une même trajectoire, au risque de perdre une partie des voyageurs. Les temps de transbordement pour voyageurs doivent être évités autant que possible. Toutes les opérations de changements de train ou d'opérations de manutentions augmentent le risque de perte de voyageurs ou de marchandises.

Pour plus de précisions, nous vous renvoyons à la prise de position de la CTSO que nous soutenons.

5. Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?

L'Alliance des villes déplore le manque d'investissement chronique de ces dernières années qui conduit aujourd'hui à devoir « rattraper un retard » en termes de remise en état du réseau. Cela est particulièrement déplorable de constater que l'Alliance des villes se voit contrainte de défendre le maintien des prestations actuelles, alors que les impératifs écologiques requerraient un développement massif des infrastructures. À ce titre, l'Alliance s'interroge sur le rôle de l'OFT, qui n'a visiblement pas tiré la sonnette d'alarme à temps pour mettre en évidence les retards considérables pris dans la rénovation et la mise en conformité des infrastructures.

B) Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

6. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

OUI. L'Alliance des villes relève toutefois que, de par la saturation du réseau, les besoins de capacité pour le trafic marchandises compromettent l'offre de trafic voyageurs. L'horaire 2025 a particulièrement mis en évidence l'impossibilité de faire cohabiter les systèmes Pied-du-Jura et Lausanne-Genève, notamment en raison du trafic marchandises. L'Alliance des villes est d'avis que le développement du trafic marchandises doit être maintenu pour éviter un report sur la route, mais ne doit en aucun cas se faire au détriment du trafic voyageur. Dès lors, une dégradation des liaisons directes IC5 entre Genève, le Pied-du-Jura et la Suisse alémanique ne peut être admise. Il convient également de mettre en évidence les potentiels d'augmentation nécessaires pour le trafic marchandises sur d'autres axes de Suisse.

En effet, la mise en place de l'horaire 2025 pour la Suisse occidentale a mis en lumière la saturation du réseau et l'impossibilité de tracer des sillons marchandises avec la qualité requise dans les PLUR sans compromettre l'offre du trafic voyageurs. Par exemple, les relations du Pied-du-Jura IC5 circulant aujourd'hui via le bypass de Bussigny directement de/vers Genève ne pourront plus être tracées avec le nouvel horaire, à la suite de l'impossibilité de faire cohabiter les systèmes Pied-du-Jura et Lausanne-Genève, notamment en raison du trafic marchandises. À côté des infrastructures privées et voies de raccordement, il est important de pouvoir stabiliser la circulation des trafics marchandises et d'offrir les capacités suffisantes en ligne et dans les nœuds pour ce trafic.

Certains éléments sont relativement modestes, comme l'aménagement d'aiguillages ou le doublement ponctuel de tronçon. Ils sont cependant nécessaires pour maintenir la capacité du réseau et offrir la stabilité nécessaire à l'exploitation.

7. Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?

NON. Les montants proposés sont largement inférieurs à ceux prévus pour la période précédente (2021-2024) qui s'élevaient à 300 millions de francs. Cette réduction de près de 40% interpelle, alors que le Conseil fédéral et les CFF ont tous deux souligné leur volonté de développer le fret ferroviaire.

La logistique urbaine liée au rail devenant un thème de plus en plus important, les investissements correspondants devraient gagner en importance dans les années à venir. En effet depuis quelques années, les initiatives se multiplient pour réduire le trafic marchandises motorisé dans les villes. Ces dernières sont ainsi particulièrement attentives aux investissements dans le domaine de la logistique urbaine, condition *sine qua non* de la réduction des GES liés au trafic marchandises.

C) Autres remarques

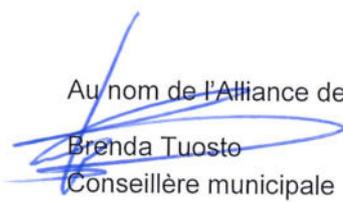
8. Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?

Nous nous interrogeons sur la gouvernance des décisions du DETEC et de l'OFT et les procédures de consultation officielles en lien notamment avec les changements majeurs en termes budgétaires comme c'est le cas présent ou comme cela a été le cas pour l'horaire « de chantier » 2025 annoncé par les CFF en mai 2023. Nous rappelons à la Confédération que le niveau institutionnel responsable de mettre en œuvre les mesures infrastructurelles en termes de réduction des gaz à effet de serre et qui doit être défendu auprès de sa population, est celui des Villes. Du reste, la détérioration de l'offre en transports publics a des impacts directs sur l'attractivité économique des régions en question. Or, la région de l'arc jurassien, dit aussi « l'Alliance des Villes » qui s'est créée suite à l'annonce des horaires 2025, n'a pas été consultée alors qu'elle subit de pleins fouets les impacts de ces changements majeurs. Elle souhaiterait être consultée en amont des décisions majeures qui concernent les grandes lignes et lignes régionales de son territoire.

9. Avez-vous d'autres remarques ?

Non.

Au nom de l'Alliance des Villes :


Brenda Tuosto

Conseillère municipale

Ville d'Yverdon-les-Bains

Personnes de contact :

- Représentante politique :
Brenda Tuosto, Municipale d'Yverdon-les-Bains, 079 509 58 37, h2025@yverdon-les-bains.ch
- Référent organisationnel :
Jacques Florey, chef de projet du RVAJ, 032 889 76 01, jacques.florey@rvaj.ch

L'Alliance des Villes réunit les villes d'Aarau, Bâle, Bienne, Carouge, Delémont, Genève, Granges, La Chaux-de-Fonds, La Neuveville, Le Chenit, Le Locle, Morges, Moutier, Neuchâtel, Nyon, Olten, Onex, Orbe, Saint-Imier, Sainte-Croix, Soleure, Tavannes, Tramelan, Val-de-Travers, Vallorbe et Yverdon-les-Bains, ainsi que l'Aéroport de Genève, l'ATE Jura, l'ATE Vaud, le CERN, la Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie, la Haute École d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud, le Réseau des villes de l'Arc jurassien, seeland.biel/bienne et Y-Parc.

BLS Netz AG, Postfach, 3001 Bern
Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
Sektionsleitung Schienennetz
3003 Bern

BLS Netz AG
Genfergasse 11
3001 Bern

bls.ch

Kontakt
Christian Tschachtli

Direkt +41 58 327 23 31
Zentrale +41 58 327 27 27
christian.tschachtli@bls.ch

Bern, 24. August 2023

Stellungnahme BLS Netz AG zur Vernehmlassungsvorlage:

«Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2025-2028»

Sehr geehrte Frau Bläuer

Sehr geehrte Frau Breuer

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können.

Grundsatz

Wir können den vorliegend vorgeschlagenen Zahlungsrahmen aktuell so nicht unterstützen.

Bei den *Investitionsbeiträgen* liegt der Zahlungsrahmen aus Sicht BLS Netz AG zu tief, um die im Rahmen der Leistungsvereinbarung vereinbarten strategischen Stossrichtungen «Langfristiger Werterhalt» und «Effizienter Umgang mit Ressourcen» sicherstellen zu können.

Die BLS Netz AG bekennt sich zu den Zielen der LV, und namentlich zu einer kosteneffizienten Leistungserbringung, und einer in Bezug auf die Ziele angemessenen und massvollen Investitionstätigkeit. Entsprechend sind wir Einsparungspotentiale und Priorisierungen in der neuen LV-Periode 2025-28 konsequent angegangen und haben diese in die vorliegenden Offerten bereits eingerechnet und unsere Investitionsmittel gegenüber der aktuellen LV gekürzt.

Bei den *Betriebsabgeltungen* erachten wir den für die BLS Netz vorgesehenen Zahlungsrahmen als zielführend. Die von unserer Seite offerierten Betriebsabgeltungen werden damit mit weitgehend zugesichert, was wir begrüssen.

Erwägungen

Zwei Sondereffekte prägen die LV-Periode 25-28 aus Sicht der BLS Netz AG:

- Die Sanierung der Strecke Solothurn-Moutier (Weissensteintunnel), welche eigentlich für die Periode 21-24 vorgesehen war, wird aufgrund von Rechtsverfahren grossenteils in der kommenden LV-Periode realisiert und ist somit in die neue LV 25-28 zu übertragen. Dies wurde dem BAV an den Quartalstreffen am 30. März und 5. Juli 2023 bereits mitgeteilt.

Voraussetzung dafür ist, dass die entsprechenden Mittel über 77 Mio. CHF in der LV-Periode 21-24 nicht abgerufen werden. Aus Sicht BIF ist dieser Mehrbedarf somit neutral.

- Der Infrastrukturteil der neuen Rollmaterialwerkstätte in Oberburg (CHF 68 Mio.). Aus Sicht BLS Netz AG ist dies eine Erweiterung, die aus LV-Mitteln finanziert werden muss, und aufgrund des hohen Nutzens für das Gesamtsystem zu priorisieren ist.

Trotz dieser beiden Effekte, und unter Einberechnung einer pauschalen Teuerungsrate von 5% (1% pro Jahr) hat die BLS ihren Investitionsbedarf in den Jahren 2025-28 nominal gegenüber der Vorperiode senken können.

<i>Mio. CHF</i>	LV 21-24	Offerte v2 LV 25-28	Ziel BAV LV 25-28
Investitionen	838	816*	693
Betriebsabgeltungen	242	358	357
Total	1080	1174	1050

*inkl. Sanierung Weissenstein und Beitrag Werkstätte Oberburg

Die aktuelle Grundofferte v2 beläuft sich bei den Investitionen somit auf 816 Mio. CHF, immer noch knapp 3% unter der aktuellen LV 21-24. Demgegenüber gibt das BAV der BLS Netz AG einen Zielwert der Investitionsbeiträge von 693 Mio. CHF vor, was CHF 123 Mio. (-15%) unter der aktuellen Grundofferte der BLS Netz (v2), und 145 Mio. CHF (-17%) unter der aktuellen LV 21-24 liegt.

Ein solcher Einschnitt ist - bei gleichzeitiger Berücksichtigung der beiden obengenannten umfangreichen Projekte am Weissenstein und in Oberburg – aus unserer Sicht nicht ohne Abstriche bei den eingangs erwähnten strategischen Stossrichtungen gemäss Leistungsvereinbarung umsetzbar. Dies, weil in der Konsequenz Investitionen für die planmässige Erneuerung der Infrastruktur gemäss Art. 5 Abs. 1 lit. a KPFV verschoben werden müssen, was zu Mehrkosten im Unterhalt und einem aufgestauten Investitionsbedarf führt.

Antrag

Wir beantragen daher eine Anpassung der für die BLS Netz AG vorgesehenen Investitionsbeiträge auf rund CHF 800 Mio., sowie die entsprechende Erhöhung des Gesamtzahlungsrahmens. Eine überarbeitete Aufstellung der seitens BLS Netz beantragten Investitionskosten werden wir Ihnen im Rahmen der nächsten Offertrunde zustellen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Daniel Wyder
Mitglied der Geschäftsleitung
Leiter Infrastruktur

Christian Tschachtli
Fachlead Finanzierung
Projektleiter LV 25-28

SBB, Konzernleitung, Hilferstrasse 1, 3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 12.09.2023

Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen 2025-2028 für die Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vernehmlassung betr. den «Zahlungsrahmen 2025-2028 zur Finanzierung der Bahninfrastruktur» Stellung nehmen zu können.

Eine sichere und leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist die Grundlage für die möglichst effiziente und umweltfreundliche Erbringung guter Leistungen für unsere Kundinnen und Kunden und für die Bewältigung des wachsenden Personen- und Güterverkehrs. Ohne Gewährleistung des notwendigen Substanzerhalts werden die Qualität des Betriebs und Fahrplans infrage gestellt, der Nachholbedarf beim Substanzerhalt vergrössert und die beschlossenen Ausbauten verzögert.

Die SBB konnte den Netzzustand in den letzten Jahren stabil halten. Dabei ist es ihr gelungen, ihre Leistungen effizienter zu erbringen und den Bund als Besteller zu entlasten. Bereits in der laufenden LV-Periode 2021-2024 werden Einsparungen im Umfang von rund 540 Mio. CHF umgesetzt und in der Offerte zur Leistungsvereinbarung 2025-2028 (LV 25-28) sind weitere knapp 500 Mio. CHF an Effizienzsteigerungsmassnahmen eingestellt.

Bei der Erarbeitung ihrer aktuellen LV-Offerte hat die SBB die vorhandenen Bedarfe systematisch überprüft, nicht zwingend notwendige Massnahmen zurückgestellt und zeitlich aufschiebbar Vorhaben auf spätere LV-Perioden verschoben. Die Konsequenzen dieser Massnahmen sowie die Auswirkungen allfälliger weiterer Repriorisierungen auf den Zustand der Infrastruktur und auf unsere Kund:innen wurden in den bisherigen Verlautbarungen und Gesprächen gegenüber dem Besteller transparent ausgewiesen und von diesem bzgl. der angewendeten Methodik auch anerkannt.

Eine vertiefte Prüfung der Machbarkeit und Fahrbarkeit hat zudem aufgezeigt, dass die von der SBB eingereichte Offerte mit den vorhandenen personellen und technischen Ressourcen umgesetzt werden kann. Die SBB ist überzeugt, dass die von ihr erarbeitete Offerte damit

sowohl den Bedürfnissen der Infrastruktur als auch den Anforderungen des Bestellers angemessen Rechnung trägt. Wir stellen fest, dass der Bundesrat in der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage nun den verfügbaren Finanzrahmen im Vergleich zur Offerte der SBB um über eine Milliarde nach unten korrigiert hat.

Gerne übermitteln wir Ihnen nachfolgend unsere Einschätzung der Auswirkungen dieser Reduktion. Diese widerspiegelt unseren Wissenstand zum Zeitpunkt der Eingabe. Zurzeit laufen bekannterweise die zwischen dem BAV und unseren Experten einvernehmlich angesetzten Vertiefungsworkshops, aus denen sich allenfalls Anpassungen ergeben können.

Nach heutigem Stand beantragen wir Ihnen nachfolgend, dass in der finalen Botschaft des Bundesrates wieder jene Mittel für die SBB eingestellt werden, welche wir in unserer Offerte vom 28. Februar 2023 beantragt hatten. Andernfalls besteht ein erhebliches Risiko, dass sich der Zustand der Bahninfrastruktur in den nächsten Jahren auf ein Niveau verschlechtert, dass die Weiterführung der erfolgreichen Qualitätsverbesserungen und Stabilisierung des Netzzustandes infrage stellt sowie erforderliche Vorarbeiten für Ausbauprojekte nicht geleistet werden können. Die Auswirkungen sind namentlich auch im Hinblick auf die Zukunft gravierend.

1. Ungenügender finanzieller Rahmen – nachgewiesener Bedarf bleibt ungedeckt

Der Bundesrat sieht für den Betrieb und den Substanzerhalt der SBB-Infrastruktur einen finanziellen Rahmen vor, der mit 7.7 Mrd. CHF nur unwesentlich über jenem der LV-Periode 21-24 liegt (+100 Mio. CHF, +1.3%). Die SBB hat dem Bund – unter Berücksichtigung der Teuerung – demgegenüber einen Mittelbedarf von 9.3 Mrd. CHF beantragt und detailliert begründet. Ein wesentlicher Treiber des erforderlichen Wachstums ist dabei die Teuerungsentwicklung. Wird diese ausgeklammert, so liegt das Wachstum der Offerte ggü. der Vorperiode bei 10% resp. rund 2.4% pro Jahr. Der Mehrbedarf bewegt sich damit im Rahmen der letzten beiden LV-Perioden.

	Umfang LV SBB	Teuerungsbereinigter Zuwachs ggü. Vorperiode
LV 17-20	7.1* Mrd. CHF	+11%
LV 21-24	7.6 Mrd. CHF	+8.2%
LV 25-28	Vorschlag BR: 7.7 Mrd. CHF Offerte SBB: 9.3** Mrd. CHF	Vorschlag BR: -6% Bedarf SBB: +10%

* Aus Gründen der Vergleichbarkeit exkl. Mittel für Systemaufgaben (.500 MCHF, Schätzung)

** Exkl. Zusatzabgeltungen aufgrund voraussichtlich tieferer Deckungsbeiträge des Fernverkehrs.

Zu beachten ist, dass die SBB wertmässig über knapp 75% aller Eisenbahnanlagen verfügt, für deren Betrieb, Unterhalt und Erneuerung gemäss Vorschlag des Bundesrates jedoch nur knapp 55% der vorgesehenen Mittel erhalten soll.

Ursachen des wachsenden Mittelbedarfs

1.1. Ausbau und Modernisierung der Bahninfrastruktur führt zu steigenden Bedarfen beim Substanzerhalt

Mit dem Auf- und Ausbau verschiedener S-Bahnsysteme (ZH, GE), der Fertigstellung der Bahn 2000, den neuen Alpentransversale am Gotthard sowie der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie ZH hat der Anlagenbestand der SBB in den vergangenen vier Jahrzehnten kontinuierlich zugenommen. Die betreffenden Anlagen müssen unterhalten und teilweise auch bereits erneuert werden.

1.2. Zunehmende Regulierungsdichte erhöht die Gesamtsystemkosten

Ein wesentlicher Kostentreiber bildet ebenfalls die zunehmende Regulierungsdichte, welche in Form von gesetzlichen Vorschriften, verschärften technischen Anforderungen oder Vorgaben zum Ausdruck kommt. Der diesbezügliche Trend ist ungebrochen und für die Jahre 2025-2028 werden zusätzliche, bislang nicht finanzierte Bedürfnisse an das Bahnsystem herangetragen (bspw. Gewässerschutz, Biodiversität, Arbeitssicherheitsanforderungen, sowie höhere Anforderungen in den Bereichen Klimaschutz und Fotovoltaik). Wir sind uns bewusst, dass zu diesem Trend verschiedene Akteure beitragen. Gerade deswegen halten wir es für notwendig, dieses Thema auch gemeinsam strukturell anzugehen.

1.3. Teuerungsentwicklung führt zu einer realen Senkung der Abgeltungsmittel

Gemäss den Prognosen des Bundes ist für die Jahre 2022-2028 (Planungshorizont) von einem Teuerungsanstieg von über 9% auszugehen. Dies erhöht die Kostenbasis im Falle der SBB um rund 950 MCHF. Im Bereich der Ausbauprojekte wird dieser Entwicklung mit einem indexierten Teuerungsausgleich bereits heute systematisch Rechnung getragen. Im Bereich der Leistungsvereinbarung ist hingegen kein entsprechender Ausgleich vorgesehen. Der Entscheid des Bundesrates, auf einen Teuerungsausgleich bei der LV zu verzichten, hätte zur Folge, dass der SBB im Vergleich zur laufenden LV-Periode 21-24 real rund 6% weniger Mittel zur Verfügung stehen würden. Damit sind die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Infrastruktur auf dem bisherigen Niveau infrage gestellt.

2. Erreichung der Bestellerziele: Einschränkungen bei der Leistungserbringung; Umsetzung der Ausbauschritte infrage gestellt

Die SBB ist bestrebt, die vom Besteller formulierten Anforderungen zu erfüllen, wozu sie mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzrahmen jedoch nicht in der Lage sein wird.

Nachfolgend wird anhand der wichtigsten strategischen Stossrichtungen und Zielsetzungen des Bundesrates für die Bahninfrastruktur dargelegt, mit welchen Auswirkungen aus Sicht der SBB bei einer Umsetzung der bundesrätlichen Vorgaben zu rechnen ist. Einige dieser Punkte sind bereits im Erläuternden Bericht des Bundesrates aufgeführt (S. 39) und werden nachfolgend erneut bestätigt.

2.1. Sicherheit: Das Halten des aktuellen Sicherheitsniveaus wird zunehmend anspruchsvoll – anlagentechnische Risiken nehmen zu

Für die SBB steht die Gewährleistung der Sicherheit ihrer Kund:innen und ihrer Mitarbeiter:innen an oberster Stelle. Das Sicherheitsmanagement der SBB ist darauf ausgerichtet, die Infrastrukturanlagen kontinuierlich zu überwachen. Sicherheitskritische Anlagen, die nicht rechtzeitig ersetzt werden können, werden vor dem Auftreten eines erhöhten Sicherheitsrisikos reduziert betrieben bzw. ganz ausser Betrieb genommen. Diese Praxis gewährleistet ein stets hohes Sicherheitsniveau. Es ist jedoch zu beachten, dass eine strukturelle Unterfinanzierung der Infrastruktur

- mittel- bis langfristig eine eingeschränkte Anlagenverfügbarkeit zur Folge haben wird. Nicht voll betreibbare Infrastrukturen führen zu Langsamfahrstellen oder Streckensperungen.
- zu einer zunehmenden Überalterung der bestehenden Anlagen führen wird, was mit einer generellen Zunahme der inhärenten Sicherheitsrisiken der Infrastruktur verbunden ist. Dies gilt unter anderem für Anlagen wie Stützmauern oder Durchlässe.

Zudem sind bei einer Unterfinanzierung der Infrastruktur weitere Verbesserungen der Sicherheit über das heutige Niveau hinaus nicht möglich. Dies gilt beispielsweise für die Beseitigung von Engstellen in Publikumsanlagen an Bahnhöfen.

2.2. Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes wird sich verschlechtern

Bereits heute muss auf Regional- und Nebenstrecken sowie Nebengeleisen aufgrund der Mittelknappheit auf notwendige Erneuerungsmassnahmen verzichtet werden. Künftig steigt das Risiko von Verfügbarkeitsbeschränkungen, Störungen und Systemausfällen auch auf Hauptstrecken, wovon mehr Kundinnen und Kunden betroffen sein werden.

2.3. Auswirkungen auf langfristigen Werterhalt der Infrastruktur

Aus Sicht der SBB ist davon auszugehen, dass der langfristige Werterhalt der Infrastruktur mit einem Finanzierungsrahmen von 7.7 Mrd. CHF in der LV-Periode 25-28 nicht gewährleistet werden kann. Dies zeigt sich an der Entwicklung des Netzzustandes, des Rückstandes beim Substanzerhalt und auch bei der Modernisierung des Bahnnetzes.

2.3.1. Netzzustand kann nicht gehalten werden

Die SBB weist im Netzzustandsbericht 2022 einen Zustandsmittelwert von 2.7 aus. Dieser Wert ist seit 2014 relativ konstant geblieben, erreicht jedoch nicht den gemäss Bundesrat anzustrebenden Zielwert von 2.5 (tieferer Wert = besserer Zustand). In der Vorlage wird ausgeführt, dass der Bundesrat mit Blick auf die Entwicklung der letzten Jahre mit dem vorgeschlagenen Zahlungsrahmen kein Risiko eines sich verschlechternden Netzzustandes sieht. Seitens SBB teilen wir diese Einschätzung nicht. Im Gegenteil gehen wir davon aus, dass die Netzzustandsnote nicht auf dem heutigen Niveau (2.7 +/- 0.1) gehalten werden kann.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass sich aus der aktuellen Netzzustandsnote keine Aussage über die künftige Entwicklung des Netzzustandes ableiten lässt: Angesichts des grossen Anlagebestandes der SBB reagiert das Messsystem grundsätzlich träge; graduelle Verschlechterungen der Anlagen werden erst mit zeitlicher Verzögerung sichtbar. Dementsprechend schwierig und langdauernd ist es, ungenügende Zustandswerte nachträglich zu korrigieren. Zudem wirkt sich in den letzten Jahren die Übernahme grosser Bauwerke (bspw. Gotthardbasistunnel) positiv auf die Entwicklung der Durchschnittsnote aus. Dies führt zu einem verbesserten Gesamtbild, ohne dass Investitionen in erneuerungsbedürftige bestehende Anlagen erfolgt wären.

2.3.2. Zunehmender Rückstand beim Substanzerhalt

Die SBB weist in ihren jährlichen Netzzustandsberichten den sogenannten Rückstand auf. Dieser zeigt auf, welcher Teil des Anlagenvolumens ausserhalb der wirtschaftlich optimalen Lebensdauer bewirtschaftet wird. Ende 2022 waren dies Anlagen im Wert von 7.8 Mrd. CHF. Der Rückstandfaktor (Verhältnis Rückstand zu bewertetem Wiederbeschaffungswert in Prozent) hat sich in den Jahren 2016 bis 2022 von 5.2% auf 6.6% verschlechtert. Bereits im Rahmen der Offerte der SBB ist in den Jahren 2025-2028 kein Abbau des Rückstandes möglich und mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzrahmen wächst dieser dagegen weiter an.

Die Eidg. Finanzkontrolle (EFK) hat den von der SBB ausgewiesenen Rückstand im Jahr 2022 im Rahmen einer Revision überprüft und die SBB aufgefordert, in Absprache mit dem BAV eine Validierung des Rückstands vorzunehmen. Für den erhärteten Rückstand ist gemäss Empfehlung der EFK in den kommenden Leistungsvereinbarungen ein Abbauplan

vorzusehen. Ein solcher kann im Rahmen der bundesrätlichen Vorgaben zur LV 25-28 jedoch frühestens ab Ende der 20er Jahre umgesetzt werden. Der Abbau des Rückstandes wird bis mindestens 2040 nicht nur finanzielle Mittel binden, sondern gleichzeitig auch die Spielräume für weitere Ausbauten einengen.

2.3.3. Technologische Modernisierung des Bahnnetzes verzögert

Der Zustand der Mobilfunk- und Sicherungsanlagen wird im Netzzustandsbericht aktuell als «gut» ausgewiesen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass mehr als die Hälfte der Stellwerke noch auf der Relais-Technologie basieren, die in den 1960er und 70er Jahren entwickelt wurden. Diese funktioniert für den bestehenden Betrieb zwar zuverlässig, ist aber bereits bei kleineren Anpassungen nicht mehr entwicklungsfähig und muss daher mit Blick auf die notwendige Modernisierung des Bahnsystems erneuert werden.

Vorab und noch kurzfristiger umgesetzt werden muss die Ablösung der Mobilkommunikation für den Bahnbetrieb (Wechsel von GSM-R auf FRMCS). Dieser Wechsel ist technologisch bedingt zwingend und muss vor Ende 2036 abgeschlossen sein. Die heute verwendete Kommunikationsverfahren stammen aus der Zeit der Jahrtausendwende und deren Ablösung wurde mit den wenigen noch verfügbaren Lieferanten abgesprochen. Dementsprechend steigen mit jeder Verzögerung der Ablösung die Verfügbarkeitsrisiken aufgrund wegfallender Lieferanten kontinuierlich an. In der LV-Periode 25-28 sind deshalb unbedingt entsprechende Pilotbetriebe und Erprobungen für die Einführung der Nachfolgelösung FRMCS durchzuführen. Diese Massnahmen sind bei einer Kürzung der Mittel auf das vom Bundesrat vorgeschlagene Niveau gefährdet.

2.4. Aufschieben des Substanzerhalts – Hypothek für die Umsetzung der Ausbauschritte

Die Umsetzung des vom Bundesrat vorgesehenen Finanzrahmens für die LV 25-28 wird sich in zweifacher Weise negativ auf die Umsetzung der laufenden Ausbauschritte auswirken:

2.4.1. Vorbereitende Massnahmen für Ausbauschritte verzögern sich

Die Umsetzung des AS 35 erfordert die Realisierung einer Reihe von vorbereitenden Massnahmen, die über die Leistungsvereinbarung finanziert werden müssen. Dazu zählt insb. der vorzeitige Ersatz von Stellwerken, die aus einer reinen Substanzerhaltungssicht noch nicht erneuert werden müssten. Die SBB wird mit dem vorgegebenen Finanzierungsrahmen nicht in der Lage sein, die betreffenden Stellwerke zu sanieren, womit sich auch die Umsetzung der nachgelagerten Ausbaumassnahmen zeitlich verzögern wird. Zu nennen sind bspw. die geplanten Stellwerkerneuerungen in Nyon (bereits in heutiger Planung um 2 Jahre verschoben), Olten, Dagmersellen und Zofingen.

2.4.2. Verzögerungen aufgrund von Überlagerung von Substanzerhalt und Ausbau

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die Umsetzung der beschlossenen Ausbauschritte vor allem in der übernächsten LV-Periode 29-32 umfangreiche personelle, betriebliche und technische Ressourcen binden wird. Die SBB ist deshalb bestrebt, notwendige Erneuerungen möglichst in der LV-Periode 25-28 umzusetzen. Dementsprechend ist sie mit ihrer Offerte bewusst bis an die Grenze der Fahrbarkeit und Machbarkeit gegangen. Mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzrahmen müssten aber notwendige Erneuerungen auf die LV-Periode 29-32 verschoben werden, was die intensivste Phase der Umsetzung der Ausbauschritte zusätzlich belasten würde. Die personellen und technischen Ressourcen (Machbarkeit) und die benötigten Baustellenintervalle (Fahrbarkeit) sind aber begrenzt. Als Folge ist absehbar, dass die Umsetzung der Ausbauschritte zeitlich nach hinten verschoben werden muss.

2.5. Verzicht auf Massnahmen mit hohem Kundennutzen

Gemäss der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) hat die Bewältigung der Nachfrageentwicklung im Personenverkehr über die Leistungsvereinbarung zu erfolgen (sog. Erfordernisse des Verkehrs). Wird der Zahlungsrahmen auf den vom Bundesrat beantragten Umfang festgesetzt, kann das folgende Auswirkungen haben:

- Perronverlängerungen oder -Erweiterungen zur Bewältigung des steigenden Passagieraufkommens können nicht plangemäss umgesetzt werden (bspw. Projekte Effretikon – Wetzikon oder Coppet – Genève). Diese Massnahmen sind sehr kostenintensiv.
- Massnahmen, die für einen effizienten Bahnverkehr notwendig sind und die Fahrplanstabilität unterstützen, können nicht plangemäss realisiert werden. Dazu gehören zum Beispiel Projekte für Zugfolgezeitverkürzungen. In der LV-Periode 25-28 betrifft dies Vorhaben auf den Strecken Olten – Aarburg-Oftringen, Zofingen – Emmenbrücke, Genève – Morges oder Neuenburg – Biel, deren Umsetzung infolge fehlender Finanzierung gefährdet ist.
- Zu beachten ist ferner, dass sich der Verzicht auf die Massnahmen im Bereich der Erfordernisse des Verkehrs vereinzelt auch negativ auf die Umsetzung der geplanten Angebotskonzepte auswirken wird (Verzicht auf Perronverlängerungen verhindern Betrieb mit längeren Zugskompositionen).
- Im Bereich Güterverkehr bleibt der Anlagenzustand z.B. von Freiverladeanlage unverändert schlecht. Annahmegleise und neue Gleisanschlüsse sind nicht finanziert, wesentliche Massnahmen für die Erfordernisse des Güterverkehrs werden nicht realisiert. Bereits weit fortgeschrittene Projekte (bspw. Vufflens und Schaffhausen) sind infrage gestellt und

die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Automatisierung und Digitalisierung im Güterverkehr, inkl. der Digitalen automatischen Kupplung (DAK) wären nicht finanziert.

- In Bezug auf den Verpflichtungskredit betr. Förderung von privaten Güterverkehrsanlagen sind die für die Jahre 25-28 vorgesehenen Mittel im Umfang von 185 Mio. CHF ausreichend, sofern die Umsetzung des Gateway Basel Nord (1. Etappe) wie geplant bis 2024 substanzielle Fortschritte macht; andernfalls muss ggü. dem Parlament auf eine mögliche Aufstockung des Verpflichtungskredits 25-28 insb. für die Terminals der West-Ost-Achse hingewiesen werden.

2.6. Fristgerechte Umsetzung zur Einhaltung gesetzlicher Normen und Standards gefährdet

Für die Umsetzung des BehiG sind in der Grundofferte der SBB rund 0.9 Mrd. CHF vorgesehen. Bereits mit dieser Mittelausstattung kann die Umsetzung des BehiG jedoch erst Mitte der 30er Jahre abgeschlossen werden. Bei substanziellen Kürzungen unter diesen Betrag, die bei einer Umsetzung der bundesrätlichen Vorgabe unvermeidlich wären, muss damit gerechnet werden, dass sich die Umsetzung der vom BAV geforderten Massnahmen weiter bis gegen Ende der dreissiger Jahre mit den für diese Kundengruppen relevanten Nachteilen verzögern wird, inkl. den daraus entstehenden Zusatzaufwendungen im Betrieb.

2.7. Klimaneutralität und Förderung von erneuerbaren Energien

Die SBB ist gemäss Vorgaben des Bundes (Art. 10 Abs. 4 Klima- und Innovationsgesetz) angehalten, spätestens bis 2040 klimaneutral zu sein. Schädliche Klimagase werden bei der Infrastruktur v.a. von Dieselloks und Gasweichenheizungen ausgestossen. In beiden Fällen wird es mit den verfügbaren Mitteln bis Ende 2028 nicht möglich sein, die erwartete Dekarbonisierung aktiv voranzutreiben; die angestrebte Klimaneutralität per Ende 2040 ist nicht erreichbar.

Die eidgenössischen Räte haben kürzlich einer Präzisierung des Energiegesetzes zugestimmt, wonach bundesnahe Betriebe verpflichtet sind, geeignete Flächen solaraktiv auszurüsten (Beschluss zur Änderung von Artikel 45b Energiegesetz). Aufgrund der vom Besteller geforderten Priorisierungen sind bereits in der Offerte der SBB keine entsprechenden Mittel vorgesehen. Mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzrahmen wird es der SBB umso weniger möglich sein, die notwendigen Investitionen zu tätigen

3. Anträge der SBB

Die geschilderten Auswirkungen des vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzrahmens sind für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur der Schweiz insgesamt gravierend. Bereits die von der SBB für diese Periode geplanten Kostensenkungsmassnahmen und Effizienzsteigerungen im Umfang von rund 500 Mio. CHF sind ambitioniert. Insgesamt besteht ein erhebliches Risiko, dass sich der Zustand der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025-2028 auf ein Niveau verschlechtert wird, das eine Weiterführung der erfolgreichen Stärkung des Substanzerhaltes der letzten Jahrzehnte infrage stellt.

Vor diesem Hintergrund stellen wir – vorbehältlich konsensueller Ergebnisse aus den laufenden Workshops – den Antrag, die für die SBB vorgesehenen Mittel im Zahlungsrahmen 2025-2028 auf die in der Offerte vom 28. Februar 2023 begründete Höhe von 9.3 Mrd. CHF festzusetzen (insg. +1.6 Mrd. CHF inkl. Teuerung).¹

Die beantragten Mittel werden benötigt, um

- den zwingend notwendigen Substanzerhalt sicherzustellen
- eine langfristige Degradation des Netzzustandes zu verhindern
- die bis 2028 verfügbaren Bauintervalle maximal zu nutzen und damit Verzögerungen laufender und kommender Ausbauschritte ab 2029 möglichst klein zu halten.

Zusätzlich beantragt die SBB die Aufnahme von Optionen im Bereich Güterverkehr (Digitale automatische Kupplung und Anschlussgleise; insg. 100 Mio. CHF) und in den Bereichen Klimaschutz und Fotovoltaik (50 Mio. CHF).

Die SBB ist in der Lage, die im Rahmen unserer Offerte geplanten Arbeiten umzusetzen, ohne damit die Fahrbarkeit der geplanten Angebote infrage zu stellen. Die SBB hat in den vergangenen Jahren den Nachweis erbracht, dass sie die verfügbaren Abgeltungsmittel gemäss LV-Planung verwenden kann; seit 2018 waren trotz hoher Investitionsvolumen keine wesentlichen Kreditreste zu verzeichnen.

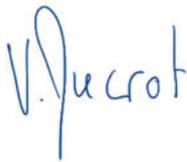
Die SBB ist der überdies Ansicht, dass die von ihr ausgewiesenen Bedürfnisse in hohem Masse aus den im Bahninfrastrukturfonds (BIF) verfügbaren Mittel finanziert werden können. Namentlich die in der Vernehmlassungsvorlage ausgewiesene Reserve von 1.3 – 1.5 Mrd. CHF ist in dieser Höhe nicht nachvollziehbar und im Rahmen der FABI-Finanzierungslogik so auch nicht vorgesehen.

¹ Vorbehalten bleiben allfällige Änderungen aus dem laufenden MUP-Prozess (bspw. Effekte aus veränderten Trassenerträgen), die in der nächsten Offerteingabe abgebildet werden.

Für den Fall, dass die im BIF verfügbaren Mittel nicht ausreichen sollten, um die Substanzerhaltungsbedarfe der Infrastrukturbetreiberinnen ausreichend zu finanzieren, erwartet die SBB mit Blick auf die gesetzlich geforderte Priorisierung von Betrieb und Substanzerhalt ggü. dem Ausbau (Art. 4 Abs. 2 BIFG) die Prüfung von Massnahmen zur zeitlichen Erstreckung der geplanten Ausbauschritte.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für einen weiterführenden Austausch stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Vincent Ducrot
CEO



Monika Ribar
Präsidentin des Verwaltungsrates

Kopie an:
Yves Bichsel, Generalsekretär UVEK
Sabine D'Amelio Favez, Direktorin EFV

Spettabile
Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC

Invio per e-mail:
finanzierung@bav.admin.ch

096 - 2023

Agno, 12 settembre 2023

Procedura di consultazione legge federale Infrastruttura ferroviaria CP25-28.

Gentili Signore,
Egregi Signori,

In data 5 luglio 2023 la nostra società è stata interpellata dai vostri uffici per prendere parte alla fase di consultazione in merito al decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria negli anni 2025–2028, e pure in merito al decreto federale sul credito quadro per contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028.

Innanzitutto, sostenuti dal fatto che la nostra società non effettua trasporto merci di alcun genere, vi informiamo che non prenderemo posizione in merito al credito d'impegno per impianti per il traffico merci privati.

Situazione diversa per la parte connessa al finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria negli anni 2025–2028, per i quali anche la nostra impresa, in data 24 marzo 2023, si è vista recapitare la tabella con valori di riferimento imposti per la CP 25-28 e in cui il finanziamento richiesto, già ridotto ai minimi termini, è stato ulteriormente decurtato di 11,3 Mio CHF per gli investimenti nel mantenimento della qualità, e di ca. 3,5 Mio CHF per le indennità d'esercizio. Il nostro disappunto era già stato espresso tramite lettera 049-2023 del 4 maggio 2023 inviata all'attenzione del Sig. Luca Piezzi. (lettera in allegato)

Non conoscendo le modalità con cui sono state definite le varie decurtazioni, passando dai 19'700 milioni di franchi richiesti dai diversi GI ai 15'100 milioni di franchi, oggetto della



proposta in consultazione, risulta difficile entrare nel dettaglio ed esprimersi riguardo all'importo proposto. Un dato di fatto è che FLP si trova confrontata con un credito a disposizione notevolmente inferiore a quanto richiesto nella prima versione della CP 25-28 in quanto ridotto del 50%.

Fatte le precedenti premesse rispondiamo al questionario di consultazione come segue:

1. Sostenete, in linea di principio, il progetto?

FLP sostiene la modalità di finanziamento ad oggi prevista per lo stanziamento dei fondi necessari al finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria ma non condivide il fatto che attualmente non vengono fatte distinzioni tra le diverse aziende, evitando di entrare nel merito del motivo per cui un GI in un quadriennio ha chiesto dei finanziamenti maggiori rispetto al passato. Nel nostro caso, ad esempio, l'aumento era stato annunciato da tempo e giustificato dal fatto che diversi investimenti sono necessari per prepararsi al grande cambiamento che la nostra linea subirà con la messa in servizio del progetto Rete Tram del Luganese e, non da ultimo, dal fatto che diversi tratti della linea necessitano di interventi di ripristino, da tempo posticipati, in modo da poter garantire la qualità e la sicurezza necessari.

2. L'importo previsto per il mantenimento della qualità e i compiti sistemici è adeguato?

FLP ritiene che l'importo previsto non sia sufficiente in quanto con il montante definito non sarà possibile dare avvio a progetti importanti e necessari al mantenimento della qualità e della sicurezza richiesta. Vi rendiamo inoltre attenti al fatto che quanto richiesto nell'offerta V1 della CP25-28 è stato rivisto effettuando consistenti adattamenti, spostando quanto possibile nella CP seguente e portando il volume degli investimenti da CHF 88 Mio a ca. CHF 55 Mio. La V2 della CP 25-28 considera già le richieste di riduzione ricevute dall'UFT. FLP è dell'opinione che le risorse destinate al mantenimento della qualità, come pure al rispetto ed alla messa in opera delle disposizioni legali debbano essere aumentate nella convenzione delle prestazioni CP 25-28.

3. Il Consiglio federale si attende che i gestori dell'infrastruttura ottengano gli obiettivi che ha posto loro. Ritenete che gli obiettivi concernenti i punti seguenti siano opportunamente definiti?

- **Sicurezza**
- **Disponibilità, resilienza e qualità della rete**
- **Utilizzazione ottimale e non discriminatoria delle capacità disponibili**
- **Mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura**
- **Efficienza e sostenibilità**

FLP ritiene che gli obiettivi siano pertinenti ma che per poterli raggiungere debbano essere messi a disposizione i fondi necessari e richiesti. Senza questa condizione vi saranno immancabilmente delle conseguenze sul raggiungimento degli obiettivi sopraccitati.



4. Ritenete si debbano aggiungere altri obiettivi nelle convenzioni sulle prestazioni?

Non intravediamo la necessità di aggiungere ulteriori obiettivi.

5. Avete osservazioni in merito allo stato della rete?

Come annunciato nel rapporto sullo stato della rete (Rap Ret), quanto avevamo segnalato nei rapporti precedenti adesso non permette più posticipi. Sulla tratta di collina, ad esempio, è perentorio un intervento. La sede ferroviaria ed alcuni manufatti necessitano manutenzioni approfondite e urgenti.

Con l'evoluzione del materiale rotabile, il quale vanta prestazioni migliori rispetto al precedente, si nota un'accelerazione dello stato d'usura dell'infrastruttura; ciò comporta, quale diretta conseguenza, interventi di manutenzione e ripristino con scadenze più ravvicinate rispetto a quanto svolto in precedenza.

La medesima situazione anche su parte della tratta che rimarrà in esercizio. Sopra e sottostruttura delle tratte Caslano – Ponte Tresa ed Agno – Magliaso devono essere rinnovate. Come visto in precedenza un nostro obiettivo è garantire la sicurezza di tutti gli impianti: posticipare o non disporre dei fondi necessari per gli interventi comporterà non essere più in grado di adempire a questo compito.

In conclusione, chiediamo che con la presente consultazione venga rivisto l'importo previsto per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria in modo da poter presentare un'offerta CP25-28 V3 che rispecchi le reali esigenze di FLP.

Restiamo a disposizione per ulteriori informazioni che vi dovessero necessitare.

Con i migliori saluti.

FERROVIE LUGANESI SA (FLP)

Il Direttore:

ROBERTO
BERNARDO
LUIGI FERRONI

Firmato digitalmente da
ROBERTO BERNARDO
LUIGI FERRONI
Data: 2023.09.12
13:57:00 +02'00'

Ing. Roberto Ferroni

Allegati:

Lettera FLP 049-2023 – Valori di riferimento CP 2025-2028

Bundesamt für Verkehr BAV
Sektion Schienennetz
Petra Breuer
Postfach
3003 Bern

Samstagern, 11.10.2023

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028; Stellungnahme SOB

Sehr geehrte Frau Breuer

Mit dem Versand der Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens vom 28. Juni 2023 geben Sie der Schweizerischen Südostbahn die Möglichkeit zur Stellungnahme betreffend die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028. Herzlichen Dank und gerne stellen wir mit diesem Schreiben die Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) zu. Wir gliedern das Schreiben in der Struktur des Fragenkatalogs zur Vernehmlassung.

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

- 1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?*
Ja, die SOB unterstützt die Vorlage grundsätzlich. Bezüglich Zielwerte der Infrastrukturbetreiber vertritt die SOB die Haltung des VoeV gemäss eigenem Schreiben.
- 2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?*
Die SOB nimmt betreffend Substanzerhalt nur Stellung zum Teil, welcher die SOB Infrastruktur direkt betrifft.
Für die SOB ist der vorgesehene Betrag in seiner Höhe angemessen. Dies auch unter Berücksichtigung des Zustandsmittelwert von 2.3 gemäss Netzzustandsbericht 2022 über alle Anlagengattungen. Die Summe Investitionsrechnung und Abgeltungsbeitrag gibt der Infrastrukturbetreiberin die Möglichkeit das Streckennetz zu unterhalten und zu betreiben. Die SOB sieht einen Vorbehalt in der Aufteilung Investitionsrechnung zu Abgeltungsbeitrag und nimmt sich nach Rücksprache mit dem BAV die Möglichkeit, den Betrag Abgeltung zu erhöhen zu Lasten einer Reduktion der Investitionsrechnung. Betreffend der Systemaufgaben scheint der Betrag 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:*

- i. *Sicherheit?*
Für die Aufgaben des Substanzerhalts und des Betriebs versteht die SOB diese Zieldefinition und die Wichtigkeit dieses Aspektes. Die SOB setzt Priorität auf die Zielerreichung dieses Aspektes als Grundlage der Leistungsvereinbarung.
 - ii. *Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes?*
Für die Aufgaben des Substanzerhalts und des Betriebs versteht die SOB diese Zieldefinition und die Wichtigkeit dieses Aspektes. Die SOB setzt Priorität auf die Zielerreichung dieses Aspektes als Grundlage der Leistungsvereinbarung.
 - iii. *optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten?*
Für die Aufgaben des Substanzerhalts und des Betriebs versteht die SOB diese Zieldefinition und die Wichtigkeit dieses Aspektes. Die SOB plant mit den Finanzmitteln 2025 sämtliche Stationen konform gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz umgebaut zu haben. Nicht verhältnismässige Investitionen in Stationen plant die SOB gemäss sämtlichen weiteren Treibern, insbesondere Substanzerhalt und Stand der Technik, ein.
 - iv. *langfristiger Werterhalt der Infrastruktur?*
Für den zweckmässigen und optimierten Einsatz der finanziellen Mittel für den Substanzerhalt und den Betrieb versteht die SOB diese Zieldefinition und die Wichtigkeit dieses Aspektes. Die SOB legt in den nächsten Jahren einen Schwerpunkt auf die Thematik Nachhaltigkeit. Mit Vorhaben zur Weiterentwicklung in den Bereichen Prozesse/Abläufe, Kreislaufwirtschaft und Digitalisierung wird der langfristige Werterhalt weiter optimiert.
 - v. *Effizienz und Nachhaltigkeit?*
Für die Aufgaben des Substanzerhalts und des Betriebs versteht die SOB diese Zieldefinition und die Wichtigkeit dieses Aspektes. Der SOB ist es ein Anliegen auch mit technischen Weiterentwicklungen zur Steigerung der Effizienz in den Branchen-Programmen nachhaltig mitzugestalten.
4. *Sind Sie der Ansicht, dass noch weitere Ziele in die Leistungsvereinbarungen aufgenommen werden sollten?*
Für die SOB sind die wesentlichen Ziele in der Leistungsvereinbarung enthalten.
5. *Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?*
Der Netzzustand deckt eine Perspektive auf die Eisenbahninfrastruktur ab. Im Bereich der Nutzungsdauer sind die Angaben mit Vorsicht zu interpretieren. Dies auf Grund der Technologiezyklen der Anlageninfrastruktur. Diese Perspektive, wie auch weitere Qualitätsdimensionen zur Betrachtung der Anlageninfrastruktur, ist für eine gesamtheitliche Abbildung der Anlagen wichtig. Die SOB schlägt im Rahmen der Weiterentwicklung dieser Thematik weitere Schritte vor. Dies sowohl im Rahmen des ordentlichen Review's der R RTE 29 900 und der daraus folgenden VoeV Arbeitsgruppe wie auch der Aufarbeitung von zusätzlichen Angaben zu den Anlagen gemäss informellen Vorgaben der Branchenzusammenarbeit.

B) Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

- 1. *Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?*
Ja, die SOB unterstützt die Vorlage grundsätzlich.
- 2. *Ist der für die Finanzierung von privaten Güterverkehrsanlagen vorgesehene Betrag in seiner Höhe angemessen?*
Die SOB ist nicht direkt betroffen und gibt insofern keine explizite Stellungnahme ab.

C) Weitere Bemerkungen

1. Gibt es weitere Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

Die SOB legt einen Schwerpunkt auf die technische Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur. Dies im Sinne der Nachhaltigkeit des Gesamtsystems. In diesem Zusammenhang stellt sich immer wieder die Frage nach der Finanzierung. Dies zum Beispiel im Umfeld der Themen Automatic Train Operation (ATO) und Umsetzung ERTMS Strategie. Für die SOB besteht in der Finanzierung dieser Vorhaben über die Grenzen von Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen hinweg ein Reformbedarf. Ein Ansatz kann zum Beispiel sein, solche langfristigen Finanzierungen über den Ausbau der Anlagen im Sinne einer technischen Weiterentwicklung mit Angebotsrelevanz zu finanzieren. Im Rahmen der Fahrplanstabilität und Minimierung von Fahrplanreserven bei gleichbleibenden oder gesteigerten Infrastrukturkapazität sind technische Systeme sowohl Infrastruktur- als auch Fahrzeugseitig auszurollen. Der erwartete Nutzen überwiegt. So werden durch gemeinsam getätigt Investitionen dafür alleinige, kostenintensive Massnahmen, z. Bsp. Neubauten, seitens Infrastruktur vermieden. Wir gehen daher davon aus, dass ein Ausbauschritt ERTMS erforderlich ist, um die notwendigen ERTMS- und Digitalisierungsthemen parallel zu den ordentlichen Substanzerhaltungs- und infrastrukturseitigen Erweiterungsmassnahmen konsequent voranzutreiben.

2. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Die SOB begrüsst die geplante Auflockerung der Mischfinanzierung Agglomerationsfonds und Bahninfrastrukturfonds, wie in Kapitel 1.2.5 im Erläuternder Bericht beschrieben. Dies ermöglicht multimodale Verkehrsdrehscheiben im Multi-Stakeholdermanagement mit den Gemeinden und Kantonen zu entwickeln unabhängig der Finanzierungsart und unter Berücksichtigung der korrekten Anwendung der Finanzierungsanteilen Dritter. Dies ist allerdings in der Muster-Leistungsvereinbarung Art. 4, Absatz 3 nicht berücksichtigt. Eine entsprechende Stellungnahme werden wir diesbezüglich als Antwort auf das Schreiben BAV-223-103/5/1/7/6/1 vom 28.09.2023 bis Ende Oktober 2023 zukommen lassen.

Gerne stehen wir für weiterführende Fragen oder Erklärungen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Schweizerische Südostbahn AG



Ivo Abrach
Leiter Anlagenmanagement



Linus Stauffacher
Leiter Portfoliomanagement

Par courriel
Office fédéral des transports
3003 Berne

finanzierung@bav.admin.ch

V/réf. : Courrier du DETEC du 28.6.2023
N/réf. : ED/oam.
Tél. direct : 032 482 64 67 / O. Ammann

Tavannes, 20 octobre 2023

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028
Prise de position relative à la procédure de consultation

Mesdames, Messieurs,

Nous avons bien reçu le dossier mis en consultation et l'avons étudié. Voici notre prise de position :

Sur l'ensemble du dossier soumis, nous n'avons pas d'objection de fond. Nous soutenons la démarche visant à assurer la pérennité et la qualité des infrastructures ferroviaires en Suisse et ce, dans toutes les régions, aussi celles loin des centres urbains et difficilement accessibles. En qualité de petite entreprise, nous ne sommes pas à même de juger l'ampleur des montants proposés. Toutefois, nous remarquons que les crédits alloués à notre compagnie sont limités et demandent de revoir certains projets et leur calendrier de réalisation.

Au sens du questionnaire, nous n'avons que deux points importants à soulever et qui demandent réflexion de la part des commanditaires. Ces points entrent dans le chapitre C du questionnaire aux points 8 et 9.

1) Les questions en relation avec les calendriers de réalisation des ouvrages et chantiers élaborés par les gestionnaires d'infrastructures (GI).

Lors de l'établissement des projets, il est compté suffisamment de temps pour les procédures, d'une manière générale, cinq ans entre début de planification et réalisation, dont deux pour la procédure d'approbation des plans (PAP). Jusqu'ici, ces délais ont pu être tenus, sauf exception lors de procédure rallongée par des oppositions. Actuellement, on compte un délai entre dépôt du dossier PAP et le début des travaux plus long, principalement pour des projets importants, car deux ans ne suffisent plus.

Le problème réside probablement à la capacité de l'OFT de traiter le volume de dossiers qui lui est soumis. Il est vrai que les montants alloués à l'infrastructure ferroviaire par le biais des arrêtés fédéraux imposent également un volume grandissant du nombre des projets à réaliser.

Les GI prennent leur tâche à cœur et veulent réaliser les projets selon les attentes des régions. Or, actuellement, aucun calendrier ne tient. De nombreux projets sont déposés et attendent « en salle d'attente » que l'OFT soit à même de les traiter. En soi, un rallongement des délais de procédure n'est pas un problème, pour autant que ces délais soient connus et planifiables. Or, les GI ne sont actuellement pas ou que peu informés de ce qui se passe. Les conséquences sont les suivantes :

- a) Les GI élaborent des calendriers internes en fonction des projets à réaliser. Les grands projets demandent qu'ils soient traités en priorité et les planifications d'engagement du personnel (principalement des services des travaux et des infrastructures) en tiennent compte. Si un grand projet est reporté, deux conséquences directes entraîneront des répercussions, parfois irrémédiables :
 - Il y aura réaction en chaîne sur les calendriers de tous les autres projets par des reports successifs. Et donc, par conséquent, des besoins de report de financement.
 - Il y aura une redistribution du travail pour les équipes des GI, car elles devront attendre le début des travaux selon les calendriers reportés. Avancer certains travaux serait éventuellement pensable, mais d'autres questions interviennent comme la livraison de fournitures (peut-être possible, mais pas certaine) ou d'autorisations, principalement subséquentes à des besoins de fermeture de ligne et de trafic de remplacement (en coordination avec d'autres organes ou non).
- b) Le financement des projets est assuré principalement par des conventions de prestations quadriennales. Des enveloppes de crédit sont octroyées par l'OFT, ces enveloppes sont fixes du point de vue du montant total pouvant être investi. Quelques mutations ou changements sont possible par la règle des plus et des moins, aussi en permutant l'ordre des réalisations. En revanche, si un projet prend trop de retard et que sa réalisation est reportée sur une période suivante, le financement ne sera plus assuré et c'est le projet en tant que tel qui pourrait être remis en question. Sans compter les répercussions sur les autres projets qui étaient prévus pour ces nouvelles périodes.

Le principal élément de cette question des calendriers est que plus rien ne peut être planifié correctement.

2) La question du renchérissement et d'une indexation automatique des montants alloués ainsi que garantie de financement des projets

Comme mentionné ci-devant au point 1, il s'avère que les calendriers coordonnés des projets ne sont plus garantis. En conséquence, les conventions de financement de l'infrastructure perdent leur validité, respectivement leur crédibilité, car la liste des projets n'est plus en rapport avec les échéances de financement prévues. Des conséquences financières importantes peuvent en découler, comme un manque d'argent certaines années ou le report engendre des surcoûts.

Le fait de devoir revoir quasi en permanence les calendriers, sans pour autant que ceux-ci puissent être consolidés, engendre un travail administratif conséquent qui a, lui aussi, son coût. De plus, avec les conventions quadriennales, c'est leur contenu-même qui à chaque fois remis en question. Les GI ne savent plus comment procéder, afin de réaliser leur mandat dans de bonnes conditions.

Une solution réside peut-être par l'octroi de garanties complémentaires aux conventions de prestations :

- a) Assurer le financement d'une partie des projets sans tenir compte des délais imposés par les conventions, soit de les traiter en tant que tels et non comme partie intégrante des conventions quadriennales. Ainsi, leur financement serait garanti quoiqu'advienne le calendrier. Ceci serait primordial pour garantir leur réalisation dans des délais raisonnables.
- b) Assurer le renchérissement garantirait également le financement en cas de report. Ces dernières années, le renchérissement a repris l'ascenseur, ce qui ne facilite pas la planification des investissements des GI. Actuellement, aucun renchérissement n'est intégré dans les conventions de prestations.

Ce qui est proposé ici, c'est de traiter le financement d'importants projets de renouvellement par analogie au financement des projets d'aménagement Prodes.

En conclusion, nous demandons expressément que le traitement des dossiers d'autorisation par l'OFT ne fasse plus l'objet d'attentes prolongées. En revanche, les GI sont ouverts pour parler calendrier, à condition que ces derniers, une fois fixés puissent être tenus par toutes les parties. Sous réserve, bien entendu, des aléas des procédures d'opposition et de recours.

Nous vous souhaitons bonne réception de ce dossier et de l'accueil positif que vous y consacrerez. Aussi, nous restons à votre disposition pour tout renseignement.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

CHEMINS DE FER DU JURA
L'ingénieur études & développement :



Olivier Ammann

Note : - Prise de position envoyée par courriel en formats « PDF » et « Word ». Formellement, le « PDF » fait foi.



Bundesamt für Verkehr BAV
Direktor
Dr. Peter Füglistaler
CH-3003 Bern

Rhätische Bahn AG
Infrastruktur
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur

Telefon +41 81 288 61 00
Internet www.rhb.ch

Kontaktperson Christian Florin
Direktwahl +41 81 288 62 88
E-Mail christian.florin@rhb.ch

CFI

- zur Info
- zur Beantwortung (D / AC)
- zur Beurteilung
- Frist: _____

Chur, 19. Oktober 2023

Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung des Zahlungsrahmens 2025-2028 für die Bahninfrastruktur

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Die RhB bedankt sich herzlich für die Möglichkeit Stellung zum Zahlungsrahmen 2025-2028 für die Bahninfrastruktur zu nehmen.

Es ist unbestritten, dass die Bahnen in der Schweiz vor grossen Herausforderungen stehen. Zum einen gilt es die Substanz der Infrastrukturanlagen auch weiterhin zu gewährleisten und zum anderen aber auch darum, dass die Stabilität des Streckennetzes auch langfristig sichergestellt werden kann. Gleichzeitig verlangt die Umsetzung des BehiG von der RhB in den kommenden Jahren alles ab und benötigt entsprechende finanzielle Mittel, die für andere wichtige Investitionen sonst fehlen.

Dazu kommt, dass sich das wirtschaftliche Umfeld in den letzten Jahren durch Covid und den Ukraine-Krieg markant verändert hat und zu einer aussergewöhnlichen Teuerung gesorgt hat. Die Marktlage ist dadurch in der Schweiz sehr angespannt und dies führt zu deutlich höheren Angeboten vor allem auch für Bauaufträge, im Vergleich zur aktuellen Leistungsvereinbarung. Insgesamt führt das dazu, dass reell mit den gleichen finanziellen Mitteln heute rund 10% weniger umgesetzt werden kann.

Die RhB steht deshalb auch voll und ganz hinter der Stellungnahme der Branche unter dem Lead des Verbandes des öffentlichen Verkehrs (VöV), die Leistungsvereinbarung entsprechend zu erhöhen.

Mit den Vorgaben des BAV's für die Version 3 der Leistungsvereinbarung 2025 bis 2028 musste die RhB Kürzungen in der Höhe von rund 14% oder rund CHF 116 Mio. entgegennehmen. Zusammen mit den teuerungsbedingten Kürzungen stellt dies gegenüber der aktuellen Leistungsvereinbarung eine sehr hohe Reduktion dar. Dies stellt die RhB vor grosse Herausforderungen, in dem sie wichtige Projekte im Substanzerhalt oder bei der Umsetzung des BehiG zurückstellen muss und weiter in Verzug gerät. Damit stehen der RhB gegenüber der aktuellen LV deutlich weniger reelle finanzielle Mittel zur Verfügung, obwohl die gesamte LV erhöht wurde.

Damit dies nicht langfristig zu nachhaltigen Problemen führt, wäre es für die RhB mehr als wünschenswert, wenn man zumindest den Verlust der Kaufkraft infolge Teuerung in der Höhe von rund 10% oder 80 Mio. ausgleichen und die LV entsprechend wieder erhöhen würde.

Die vorgenommenen Kürzungen auf Grund der BAV-Vorgaben für die Version 3 betreffen unter anderem drei sehr wichtige Projekte, die zeitlich nach hinten geschoben werden müssten:

- CHF 48.3 Mio. Bahnhof Landquart, Phase B (SBB- und RhB-Anteil)
- CHF 9.1 Mio. Bahnhof Guarda (BehiG und Angebot)
- CHF 14.5 Mio. Bahnhof Susch (BehiG und Angebot)

In Landquart würde es dadurch in einem wichtigen und sehr grossen Projekt der RhB und SBB zwischen der Phase A und B zu einem Unterbruch von einem Jahr bei den Bauarbeiten kommen. Damit können wichtige Synergien nicht genutzt werden und die Belastung der Nachbarschaft wird dadurch weiter verschärft, was sicher zu Zusatzkosten führt.

Die beiden Stationen Guarda und Susch sind ebenfalls sehr wichtig und müssten rasch umgebaut und BehiG-konform gemacht werden. Nur so kann auch Fahrplanstabilität auf der Unterengadiner-Linie sichergestellt werden und auch die Halte in den einzelnen Linien auch weiterhin garantiert werden.

Für die RhB wäre es deshalb sehr wichtig, dass die Leistungsvereinbarung von aktuell CHF 844 Mio. für die Investitionen um CHF 80 Mio. auf neu CHF 924 Mio. wieder erhöht werden könnten.

Die RhB dankt für die Möglichkeit der Stellungnahme und stellt sich gerne für einen Austausch oder die Beantwortung von weiteren Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn
Geschäftsleitung



Dr. Renato Fasciati
Direktor



Christian Florin
Leiter Infrastruktur



RailCom, Christoffelgasse 5, 3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Bern, 18. August 2023

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit E-Mail vom 05.07.2023 haben Sie uns die Möglichkeit eingeräumt, zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028 Stellung zu nehmen. Insgesamt begrüsst die RailCom die Vorlage und erachtet die Neuerungen, wie bspw. die Harmonisierung der Bestellperioden im regionalen Personenverkehr mit der Bestellung von Infrastrukturleistungen als angemessen und zielführend.

Gerne äussern wir uns zur Vernehmlassungsvorlage wie folgt:

1. Trassenpreis

Die RailCom bedankt sich für den Einbezug in den Vorarbeiten und Abklärungen zur Trassenpreisrevison, welche im 2022 stattfanden. Wie auf fachlicher Ebene vereinbart, bitten wir das BAV, die RailCom betreffend Revision NZV und FPV zur Stellungnahme einzuladen. Des Weiteren bitten wir Sie, uns frühzeitig über die Überarbeitung der Anzeielemente im Trassenpreis zu informieren und der RailCom dazu Mitwirkung einzuräumen.

2. Systemführerschaften

Unter Ziff. 1.6.7 wird im Abschnitt zu ETCS erwähnt, dass die Systemführerin die Diskriminierungsfreiheit einzuhalten hat. Diese Vorgabe gilt gemäss Art. 37 Abs. 5 und 6 EBG für jede Systemführerschaft. Deshalb regen wir an, diese Vorgabe eingangs von Ziff. 1.6.7 zu erwähnen, da ansonsten der Eindruck entsteht, dass die Diskriminierungsfreiheit nur für die Systemführerschaft ETCS gilt.

Um die bisherige Einbindung der RailCom bei Systemführerschaften auch bei der neu geplanten Systemführerschaft «Lärm» weiterzuführen, bitten wir Sie, der RailCom frühzeitig den Entwurf zum Systemführungsvertrag zwischen BAV und Systemführerin zwecks Stellungnahme zukommen zu lassen.

3. Mitwirkungsrecht

Bei der Investitionsplanung der ISB wird den EVU ein Mitwirkungsrecht eingeräumt. Die Investitionspläne werden seit Anfang 2023 mittels WDI öffentlich zugänglich gemacht.

Im Rahmen der Aufsichtsübung hat die RailCom festgestellt, dass trotz Zugänglichmachung der Investitionspläne mittels WDI die beabsichtigte Transparenz betreffend Investitionsplanung nur teilweise geschaffen wurde. Zentrale Mängel sind: Einerseits generiert das wenig benutzerfreundliche WDI den EVU und Anchiessern hohe Suchaufwände, um die für sie relevanten Investitionsvorhaben ausfindig zu machen. Andererseits verzögert sich die Publikation der Empfehlungen zur Ausübung des Mitwirkungsrechts durch den VöV.

Die RailCom ist auf fachlicher Ebene mit dem BAV und VöV im Austausch, um eine adäquate Umsetzung des Mitwirkungsrechts zu fördern.

4. Strategische Stossrichtungen und Ziele für die Bahninfrastruktur in den Jahren 2025-2028

Der Bund erwartet, dass die ISB in den Jahren 2025-2028 fünf strategische Stossrichtungen verfolgen. Die RailCom begrüsst, dass eine der fünf strategischen Stossrichtungen den optimalen und diskriminierungsfreien Netzzugang der vorhandenen Kapazitäten vorgibt. Gemäss Botschaft werden mit dem Abschluss der LV für jede ISB individuelle Zielwerte zu den Kennzahlen und der Umfang der Berichterstattung festgelegt.

Die RailCom regt an, den ISB in den LV eine generelle Vorgabe zur Diskriminierungsfreiheit zu machen. Diese könnte darin bestehen, dass die ISB sich bei ihren hoheitlichen Tätigkeiten an die Anforderungen der Transparenz, Mitwirkung und Gleichbehandlung/Meistbegünstigung zu halten haben.

Die RailCom bietet dem BAV an, bei der Konkretisierung der entsprechenden strategischen Stossrichtung mitzuwirken.

5. Finanzierung privater Güterverkehrsanlagen

Der Bund kann Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen leisten (Art. 8 GüTG). In Ziff. 1.8.1 wird auf die Auflagen verwiesen, welche mit der Gewährung der Finanzierungsbeiträge verbunden sind. Dabei werden aber ausschliesslich die KV-Umschlagsanlagen erwähnt.

Gemäss Art. 6 GüTV gilt der diskriminierungsfreie Zugang auch für die vom Bund mitfinanzierten Anschlussgleise. Die RailCom hat sich wiederholt dafür ausgesprochen, dass diese Vorgabe beibehalten wird und bei einer allfälligen Gesetzesrevision mindestens für die Anschlussgleise, welche eine KV-Umschlagsanlage oder ein nachgelagertes Areal gemäss Art. 19 GüTG erschliessen, den diskriminierungsfreien Zugang gewährt muss. Diese Vorgabe ist zentral, damit der Zugang zu diesen Anlagen und Arealen sichergestellt bleibt. Siehe hierzu die Stellungnahmen der RailCom zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport im Rahmen der letzten Ämterkonsultation (02.08.2023) und Vernehmlassung (24.02.2023).

Gerne stehen wir für Rückfragen und Erläuterungen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Patrizia Danioth Halter
Präsidentin RailCom



Christof Böhler
Leiter Fachsekretariat RailCom



CH-3003 Bern, WEKO

Nur per E-Mail (pdf- und word-Version)

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Nur per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch
Unser Zeichen: 041.1-00004/ega/mud
Bern, 29.8.2023

**041.1-00004: Vernehmlassung Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der
Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an
private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028
Stellungnahme Wettbewerbskommission**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme im Rahmen des oben genannten
Vernehmlassungsverfahrens.

Gerne teilen wir Ihnen hiermit mit, dass aus wettbewerbllicher Sicht keine Bemerkungen
hierzu angezeigt sind.

Freundliche Grüsse

Wettbewerbskommission

Dr. Laura Melusine Baudenbacher
Präsidentin

Prof. Dr. Patrik Ducrey
Direktor

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028

Questionnaire en vue de la consultation



MAINTENANCE DE L'INFRASTRUCTURE, TÂCHES SYSTÉMIQUES ET CONVENTIONS DE PRESTATIONS



**SOUTENEZ-VOUS DANS
LES GRANDES LIGNES
LE PROJET MIS EN
CONSULTATION?**

OUI, le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine sont clairement du ressort de la Confédération avec l'acceptation du message FAIF par le peuple et les cantons en 2014.

Ce projet intervient après la mise en évidence de manquements dans le renouvellement des installations, des effets de normes et de règlements dans l'exploitation et la construction et des retards importants dans la mise en œuvre des projets par la lenteur des procédures et les faibles capacités du réseau pour y effectuer des travaux sous exploitation. En Suisse occidentale, ces dernières années, les lignes principales ont connu d'importantes fermetures pour la modernisation et le renouvellement d'installations. Pire, l'horaire 2025 et les suivants devront être dégradés pour permettre d'assainir un réseau n'ayant plus la ponctualité souhaitée et d'offrir les possibilités de rattraper le retard pris dans l'entretien et le renouvellement des installations ferroviaires.

Les remarques émises dans le message sous le chiffre 1.6.4 pour le réseau CFF nous inquiètent fortement. L'augmentation des risques sécuritaires latents ne sont pas acceptable. Nous ne pouvons pas courir le risque de fermeture de lignes parce que les moyens n'ont pas été mis dans les temps et en suffisance. Que va entreprendre l'OFT à ce sujet ?



**LE MONTANT PRÉVU POUR
LA MAINTENANCE ET LES
TÂCHES SYSTÉMIQUES EST-IL
APPROPRIÉ ?**

NON. L'OFT reconnaît que le montant est inférieur à celui des années précédentes compte tenu du renchérissement et de la baisse du prix du sillon du trafic Grandes lignes. Il est important de disposer d'une base de comparaison saine et correcte.

Avec la mise en place d'un horaire de chantiers offrant les conditions-cadres au rattrapage du renouvellement et de la mise en conformité des installations ferroviaires en Suisse occidentale, il est impensable que des projets soient encore reportés faute de moyens financiers disponibles. Les discussions menées avec différents gestionnaires d'infrastructure laissent à penser que le risque de report de projets est réel.

De même, des frais supplémentaires pour assurer les compensations aux détériorations devront être pris en charge par la convention sur les prestations. Ce n'est pas au trafic régional de voyageurs d'assumer l'ensemble des charges supplémentaires en lien avec les modifications des horaires, la suppression de desserte de gares régionales et la rupture de certaines correspondances du fait que les horaires doivent être adaptés. Les économies réalisées dans le passé en supprimant des fonctionnalités et en reportant des projets de renouvellement par l'OFT et les gestionnaires d'infrastructure ne doivent pas peser sur l'offre régionale.



**LE CONSEIL FÉDÉRAL
ATTEND DES GESTIONNAIRES
D'INFRASTRUCTURE QU'ILS
ATTEIGNENT LES OBJECTIFS
QU'IL A FIXÉ. PENSEZ-VOUS
QUE LES OBJECTIFS SONT
CORRECTEMENT DÉFINIS DANS
LES POINTS SUIVANTS:**

- SÉCURITÉ ?
- DISPONIBILITÉ, RÉSILIENCE ET QUALITÉ DU RÉSEAU ?
- UTILISATION OPTIMALE ET NON DISCRIMINATOIRE DES CAPACITÉS DISPONIBLES ?
- CONSERVATION DE LA VALEUR À LONG TERME DE L'INFRASTRUCTURE ?
- EFFICIENCE ET DURABILITÉ ?

OUI. Nous nous inquiétons cependant de la mesure de ces objectifs réellement et les impacts de la non-atteinte des objectifs sur les conventions de prestations futures. Est-ce que cela entraînera une diminution des moyens alloués au gestionnaire d'infrastructure ou bien une augmentation des moyens pour qu'il atteigne les objectifs.



**PENSEZ-VOUS QUE D'AUTRES
OBJECTIFS DEVRAIENT ÊTRE
INCLUS DANS LES CONVENTIONS
DE PRESTATIONS ?**

OUI, un objectif supplémentaire doit être inclus dans les conventions de prestations. Il s'agit de thématiques actuelles en Suisse occidentale où l'horaire CFF 2025 doit être adapté pour ajouter des minutes dans le système afin de remettre de la ponctualité et de permettre la réalisation de chantiers. Nous proposons:

- **Ponctualité, temps de parcours et capacité minimale**

Des mesures d'infrastructure pour maintenir la ponctualité, les temps de parcours de référence (horaire 2022) et la capacité de référence doivent être financées par les conventions de prestations. En effet, une partie des problèmes de ponctualité sont à chercher du côté de l'infrastructure. Par exemple, les normes pour la réalisation des gares LHand imposent des réductions de dévers de la superstructure ferroviaire dans les gares, ralentissant la vitesse de franchissement de ces haltes pour les trains ne marquant pas l'arrêt. Les nouveaux systèmes de sécurité (ETCS) mis en place sont plus conservateur dans les courbes de freinage et l'exploitation réduisant les vitesses et les capacités avec des distancements plus importants. La réalisation d'infrastructure au plus juste, notamment la longueur des quais, pénalisent les temps de freinage. Les pertes de temps issus de l'assainissement de l'horaire 2025 doivent être supprimées par la modernisation de certaines installations, par une nouvelle approche réglementaire et par l'amélioration ponctuelle de la géométrie ferroviaire.

De même les économies prises avec le démantèlement d'infrastructure ou la simplification de fonctionnalités dans certaines gares conduisent aujourd'hui également à des complexités d'exploitation et d'interventions compromettant l'offre voyageurs et nécessitant l'introduction d'un horaire de crise en Suisse occidentale. La capacité est même réduite dans certaines gares où cohabitent des prestations voyageurs et marchandises avec de nécessaires partages de capacité.

Les moyens nécessaires doivent être disponibles pour éviter de reproduire les erreurs du passé ou à les réparer partout où cela est possible. La CTSO veillera au bon déroulement des projets planifiés.



**AVEZ-VOUS DES REMARQUES
SUR L'ÉTAT DU RÉSEAU ?**

L'état du réseau est un outil de pilotage des actifs des gestionnaires de l'infrastructure. Il est relativement subjectif et dépend de la qualité mise par le gestionnaire dans la récolte et le traitement des données de manière objective. Cet outil est nécessaire. Il n'a cependant pas permis de mettre en évidence les manquements et retards qui ont conduit à la situation de crise en Suisse occidentale. Puisque les moyennes sont nationales et que les catégories sont fortement diluées avec plusieurs types d'installations, les problèmes de la voie ferrée, le retard pris par la mise en conformité des gares LHand, pour ne citer que ces exemples, n'ont pas pu être mis en évidence pour la Suisse occidentale qui se retrouve aujourd'hui devant un

fait accompli, alors que l'OFT aurait dû tirer la sonnette d'alarme auprès des gestionnaires concernés. De même, les procédures, notamment les PAP, devraient être accélérées et simplifiées pour des objets présentant des risques sur la sécurité. N'est-ce pas à l'OFT en tant qu'autorité de surveillance d'effectuer des sondages objectifs sur des éléments touchant à la sécurité et au maintien de la qualité d'exploitation, ainsi que de s'assurer l'uniformité sur l'ensemble du territoire ?



CRÉDIT D'ENGAGEMENT POUR LES INSTALLATIONS PRIVÉES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES



SOUTENEZ-VOUS DANS LES GRANDES LIGNES LE PROJET MIS EN CONSULTATION ?

OUI. Il convient également de mettre en évidence les besoins de capacité nécessaires pour le trafic marchandises sur l'axe Est-Ouest, notamment le Pied-du-Jura, la Broye et la région lémanique.

En effet, la mise en place de l'horaire 2025 pour la Suisse occidentale a mis en lumière la saturation du réseau et l'impossibilité de tracer des sillons marchandises avec la qualité requise dans les PLUR sans compromettre l'offre du trafic voyageurs. Par exemple, les relations du Pied-du-Jura IC5 circulant aujourd'hui via le bypass de Bussigny directement de/vers Genève ne pourront plus être tracées avec le nouvel horaire, à la suite de l'impossibilité de faire cohabiter les systèmes Pied-du-Jura et Lausanne-Genève, notamment en raison du trafic marchandises. A côté des infrastructures privées et voies de raccordement, il est important de pouvoir stabiliser la circulation des trafics marchandises et d'offrir les capacités suffisantes en ligne et dans les nœuds pour ce trafic. D'autres exemples concernent la desserte de certaines gares par le trafic régional ou la cadence de circulation des trains, notamment dans la Broye et le secteur d'Avenches.

Certains éléments sont relativement modestes, comme l'aménagement d'aiguillages ou le doublement ponctuel de tronçon. Ils sont cependant nécessaires pour maintenir la capacité du réseau (2022) et offrir la stabilité nécessaire à l'exploitation.



**LE MONTANT PRÉVU POUR
LE FINANCEMENT DES
INSTALLATIONS PRIVÉES DE
TRANSPORT DE MARCHANDISES
EST-IL APPROPRIÉ?**

Les montants proposés sont largement inférieurs à ceux prévus pour la période précédente (2021-2024) qui s'élevaient à 300 millions de francs. Cette réduction de près de 40% interpelle alors que le Conseil fédéral a souligné son intérêt à voir le fret ferroviaire se développer à travers le rapport de mars 2022 donnant à la suite du postulat 21.3597 de la CTT-E: «Future orientation du transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire». De plus, les CFF ont également souligné leur volonté de développer le fret ferroviaire de manière conséquente dans le cadre de leur stratégie d'entreprise «Suisse Cargo Logistics». L'intégration compétitive du capital de l'entreprise CFF Cargo par CFF SA s'inscrit dans cette stratégie.

La logistique urbaine liée au rail devenant un thème de plus en plus important, les investissements correspondants devraient gagner en importance dans les années à venir. La CTSO compte plusieurs projets en cours de développement qui ne sont pas encore inscrits dans la liste présentée dans le message.

En fonction de la remarque du point 6, il convient de réfléchir à des montants pour assurer la capacité du réseau et des certains nœuds/gares pour le trafic marchandises, afin que les volumes générés par ces nouvelles installations puissent être acceptés et transportés dans les conditions souhaitées.



AUTRES REMARQUES



**Y A-T-IL D'AUTRES SUJETS
AVEC UN BESOIN DE RÉEXAMEN
OU DE RÉFORME?**

Le projet mis en consultation comporte des éléments problématiques à nos yeux, tel que l'adaptation du prix du courant électrique pour le trafic régional dès 2024 alors que la Confédération souhaite réduire de 7.8% son indemnité. Cela n'est pas judicieux dans ce contexte. Cet élément n'est pas chiffré en tant que recettes supplémentaires pour les GI.

La réduction du prix du sillon accordée au trafic Grandes lignes dans le cadre des mesures pour lutter contre l'endettement des CFF (1.7 mrd de francs) n'est pas mentionnée, le montant manquant doit être repris par un versement au FIF provenant du budget de la Confédération qui doit être prévu en parallèle à l'adoption du message. Le versement des cantons au fond FIF ne doit pas être utilisé à cet effet.



**AVEZ-VOUS D'AUTRES
REMARQUES?**

Selon la consultation menée par la Confédération au printemps 2023 sur la modification de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) (financement durable des CFF), une réduction du prix des sillons d'un montant total d'environ 1,7 milliard de francs devrait être accordée aux CFF pour les années 2023 à 2029. Ces moyens manqueraient en particulier aux CFF et aux autres gestionnaires d'infrastructure sur lesquels circulent des trains Grandes lignes. Les documents disponibles ne permettent pas de déterminer les répercussions de cette «mesure de réduction de la dette des CFF» sur le présent dossier. Les répercussions sur la présente affaire doivent être présentées de manière transparente.

Le constat de l'horaire de chantier 2025 en Suisse occidentale montre que la capacité du réseau ferré sera réduite sur plusieurs années avec les travaux et les ralentissements. Il faut réfléchir avec bon sens et avec flexibilité à une utilisation rationnelle des capacités résiduelles entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises.



Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028.

1. Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

a. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

OUI, le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine sont clairement du ressort de la Confédération avec l'acceptation du message FAIF par le peuple et les cantons en 2014.

Ce projet intervient après la mise en évidence de manquements dans le renouvellement des installations, des effets de normes et de règlements dans l'exploitation et la construction et des retards importants dans la mise en œuvre des projets par la lenteur des procédures et les faibles capacités du réseau pour y effectuer des travaux sous exploitation. En Suisse occidentale, ces dernières années, les lignes principales ont connu d'importantes fermetures pour la modernisation et le renouvellement d'installations. Pire, l'horaire 2025 et les suivants devront être dégradés pour permettre d'assainir un réseau n'ayant plus la ponctualité souhaitée et d'offrir les possibilités de rattraper le retard pris dans l'entretien et le renouvellement des installations ferroviaires.

Les remarques émises dans le message sous le chiffre 1.6.4 pour le réseau CFF ne sont pas acceptables. Il est inconcevable de devoir condamner des lignes et des offres, car les moyens manquent pour assurer l'entretien, respectivement une exploitation sûre.

b. Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?

NON. L'OFT reconnaît que le montant est inférieur à celui des années précédentes compte tenu du renchérissement et de la baisse du prix du sillon du trafic Grandes lignes. Il est important de disposer d'une base de comparaison saine et correcte. En effet, le projet propose un montant de 15'100 millions de francs pour la période 2025-2028, alors que les gestionnaires d'infrastructure ont estimé leurs besoins à 19'700 millions de francs. L'écart entre le besoin identifié par les propriétaires des infrastructures et l'OFT est de plus de 1 milliard de francs par an.

Avec la mise en place d'un horaire de chantiers offrant les conditions-cadres au rattrapage du renouvellement et de la mise en conformité des installations ferroviaires en Suisse occidentale, il est impensable que des projets soient encore reportés faute de moyens financiers disponibles. Les discussions menées avec différents gestionnaires d'infrastructure laissent à penser que le risque de report de projets est réel.

De même, des frais supplémentaires pour assurer les compensations aux détériorations devront être pris en charge par la convention sur les prestations. Ce n'est pas aux commanditaires de l'offre régionale d'assumer l'ensemble des charges supplémentaires en lien avec les modifications des horaires, la suppression de desserte de gares régionales et la rupture de certaines correspondances du fait que les horaires doivent être adaptés. Les économies réalisées dans le passé en supprimant des fonctionnalités et en reportant des projets de renouvellement par l'OFT et les gestionnaires d'infrastructure ne doivent pas peser sur l'offre régionale.

c. Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixés. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :

- Sécurité ?
- Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?
- Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ?
- Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ?
- Efficience et durabilité ?

OUI.

d. Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations ?

OUI, un objectif supplémentaire doit être inclus dans les conventions de prestations. Il s'agit de thématiques actuelles en Suisse occidentale où l'horaire CFF 2025 doit être adapté pour ajouter des minutes dans le système afin de remettre de la ponctualité et de permettre la réalisation de chantiers. Nous proposons :

- Ponctualité, temps de parcours et capacité minimale

Des mesures d'infrastructure pour maintenir la ponctualité, les temps de parcours de référence (horaire 2022) et la capacité de référence doivent être financées par les conventions de prestations. En effet, une partie des problèmes de ponctualité sont à chercher du côté de l'infrastructure. Par exemple, les normes pour la réalisation des gares LHand imposent des réductions de dévers de la superstructure ferroviaire dans les gares, ralentissant la vitesse de franchissement de ces haltes pour les trains ne marquant pas l'arrêt. Les nouveaux systèmes de sécurité (ETCS) mis en place sont plus conservateur dans les courbes de freinage et l'exploitation réduisant les vitesses et les capacités avec des déplacements plus importants. La réalisation d'infrastructure au plus juste, notamment la longueur des quais, pénalisent les temps de freinage. Les pertes de temps issus de l'assainissement de l'horaire 2025 doivent être supprimées par la modernisation de certaines installations, par une nouvelle approche réglementaire et par l'amélioration ponctuelle de la géométrie ferroviaire.

De même les économies prises avec le démantèlement d'infrastructure ou la simplification de fonctionnalités dans certaines gares conduisent aujourd'hui également à des complexités d'exploitation et d'interventions compromettant l'offre voyageurs et nécessitant l'introduction d'un horaire de crise en Suisse occidentale. La capacité est même réduite dans certaines gares où cohabitent des prestations voyageurs et marchandises avec de nécessaires partages de capacité.

Les moyens nécessaires doivent être disponibles pour éviter de reproduire les erreurs du passé ou à les réparer partout où cela est possible. OUESTRAIL veillera au bon déroulement des projets planifiés.

e. Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?

L'état du réseau est un outil de pilotage des actifs des gestionnaires de l'infrastructure. Il est relativement subjectif et dépend de la qualité mise par le gestionnaire dans la récolte et le traitement des données de manière objective. Cet outil est nécessaire. Il n'a cependant pas permis de mettre en évidence les manquements et retards qui ont conduit à la situation de crise en Suisse occidentale. Puisque les moyennes sont nationales et que les catégories sont fortement diluées avec plusieurs types d'installations, les problèmes de la voie ferrée, le retard pris par la mise en conformité des gares LHand, pour ne citer que ces exemples, n'ont pas pu être mis en évidence pour la Suisse occidentale qui se retrouve aujourd'hui devant un fait accompli, alors que l'OFT aurait dû tirer la sonnette d'alarme auprès des gestionnaires concernés. De même, les procédures, notamment les PAP, devraient être accélérées et simplifiées pour des objets présentant des risques sur la sécurité. N'est-ce pas à l'OFT en tant qu'autorité de surveillance d'effectuer des sondages objectifs sur des éléments touchant à la sécurité et au maintien de la qualité d'exploitation, ainsi que de s'assurer l'uniformité sur l'ensemble du territoire ?

2. Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

a. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

OUI. Il convient également de mettre en évidence les besoins de capacité nécessaires pour le trafic marchandises sur l'axe Est-Ouest, notamment le Pied-du-Jura, la Broye et la région lémanique.

En effet, la mise en place de l'horaire 2025 pour la Suisse occidentale a mis en lumière la saturation du réseau et l'impossibilité de tracer des sillons marchandises avec la qualité requise dans les PLUR sans compromettre l'offre du trafic voyageurs. Par exemple, les relations du Pied-du-Jura IC5 circulant aujourd'hui via le bypass de Bussigny directement de/vers Genève ne pourront plus être tracées avec le nouvel horaire, à la suite de l'impossibilité de faire cohabiter les systèmes Pied-du-Jura et Lausanne-Genève, notamment en raison du trafic marchandises. A côté des infrastructures privées et voies de raccordement, il est important de pouvoir stabiliser la circulation des trafics marchandises et d'offrir les capacités suffisantes en ligne et dans les nœuds pour ce trafic. D'autres exemples concernent la desserte de certaines gares par le trafic régional ou la cadence de circulation des trains, notamment dans la Broye et le secteur d'Avenches.

Certains éléments sont relativement modestes, comme l'aménagement d'aiguillages ou le doublement ponctuel de tronçon. Ils sont cependant nécessaires pour maintenir la capacité du réseau (2022) et offrir la stabilité nécessaire à l'exploitation.

b. Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?

Les montants proposés sont largement inférieurs à ceux prévus pour la période précédente (2021-2024) qui s'élevaient à 300 millions de francs. Cette réduction de près de 40% interpelle alors que le Conseil fédéral a souligné son intérêt à voir le fret ferroviaire se développer à travers le rapport de mars 2022 donnant à la suite du postulat 21.3597 de la CTT-E : « Future orientation du transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire ». De plus, les CFF ont également souligné leur volonté de développer le fret ferroviaire de manière conséquente dans le cadre de leur stratégie d'entreprise « Suisse Cargo Logistics ». L'intégration compétée du capital de l'entreprise CFF Cargo par CFF SA s'inscrit dans cette stratégie.

La logistique urbaine liée au rail devenant un thème de plus en plus important, les investissements correspondants devraient gagner en importance dans les années à venir. OUESTRAIL compte plusieurs projets en cours de développement qui ne sont pas encore inscrits dans la liste présentée dans le message.

En fonction de la remarque du point 6, il convient de réfléchir à des montants pour assurer la capacité du réseau et des certains nœuds/gares pour le trafic marchandises, afin que les volumes générés par ces nouvelles installations puissent être acceptées et transportés dans les conditions souhaitées.

3. Autres remarques

a. Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?

Le projet mis en consultation comporte des éléments problématiques à nos yeux, tel que l'adaptation du prix du courant électrique pour le trafic régional dès 2024 alors que la Confédération souhaite réduire de 7.8% son indemnité. Cela n'est pas judicieux dans ce contexte. Cet élément n'est pas chiffré en tant que recettes supplémentaires pour les GI.

b. Avez-vous d'autres remarques ?

Selon la consultation menée par la Confédération au printemps 2023 sur la modification de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) (financement durable des CFF), une réduction du prix des sillons d'un montant total d'environ 1,7 milliard de francs devrait être accordée aux CFF pour les années 2023 à 2029. Ces moyens manqueraient en particulier aux CFF et aux autres gestionnaires d'infrastructure sur lesquels circulent des trains Grandes lignes. Les documents disponibles ne permettent pas de déterminer les répercussions de cette « mesure de réduction de la dette des CFF » sur le présent dossier. Les répercussions sur la présente affaire doivent être présentées de manière transparente. Le versement des cantons au fond FIF ne doit pas être utilisé à cet effet.

Le constat de l'horaire de chantier 2025 en Suisse occidentale montre que la capacité du réseau ferré sera réduite sur plusieurs années avec les travaux et les ralentissements. Il faut réfléchir avec bon sens et avec flexibilité à une utilisation rationnelle des capacités résiduelles entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

Bundesamt für Verkehr BAV

3003 Bern

*per E-Mail an:**finanzierung@bav.admin.ch*

Bern, 27.09.2023

bettina.meury@voev.ch

Stellungnahme des Verbandes öffentlicher Verkehr im Rahmen der Vernehmlassung des Zahlungsrahmens 2025-2028 für die Bahninfrastruktur

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) steht für einen kundenfreundlichen, flächendeckenden und attraktiven öffentlichen Verkehr. Der Verband will den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr kontinuierlich ausbauen und die Qualität seiner Dienstleistungen laufend verbessern. In diesem Sinne unterstützt der Verband den Ausbau des öV-Angebots und der damit verbundenen notwendigen Erweiterungen der Bahninfrastruktur. Der Ausbau des öV-Angebots und der Bahninfrastruktur setzt auf den bestehenden Bahnanlagen auf. Dies erfordert, dass die Substanz der bestehenden Infrastruktur trotz zunehmendem Bahnbetrieb und höherer Belastung erhalten bleibt und durch eine adäquate Erneuerung der Bahnsteuerung/Bahnproduktion noch besser genutzt werden kann.

Das Bahnsystem bildet dank seiner hohen Zuverlässigkeit und seinem auf die Kundenbedürfnisse ausgerichteten Angebot das Rückgrat des schweizerischen Verkehrssystems. Die Bereitschaft der Bevölkerung, der Behörden und der Politik in den Ausbau der Bahninfrastruktur zu investieren, ist seit dreissig Jahren ungebrochen hoch. Entsprechend werden genügend Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) für diese Ausbauten bereitgestellt.

Diese Erfolgsgeschichte hat allerdings auch ihre Schattenseiten: Bekanntlich sind die Mittel des BIF beschränkt. Sie müssen sowohl für Substanzerhalt als auch für den Ausbau des Bahnsystems genügen. Während bei den Ausbauten mit Entscheid des Parlaments die Mittel auf bis zu 20 Jahre hinaus verpflichtet werden, erfolgt die Finanzierung des Substanzerhalts mit einem deutlich kürzeren Zeithorizont von 4 Jahren. Entsteht ein finanzieller (oder ressourcenbedingter) Engpass, so kann ohne kurzfristige Anpassung getroffener parlamentarischer Entscheide dem gesetzlichen Primat «Substanzerhalt vor Ausbau» nicht nachgelebt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass dem Parlament Entscheide zum Substanzerhalt

und zum Ausbau zeitlich entkoppelt vorgelegt werden, so dass die Weiterentwicklung des Bahnsystems nicht aus einer Gesamtperspektiv erfolgen kann.

Bei der Festlegung des Zahlungsrahmens 2025-2028 für die Infrastruktur ist nun die aufgezeigte Problematik deutlich sichtbar geworden. Entgegen der bisherigen, langjährigen Erfahrung, dass von LV-Periode zu LV-Periode mit einem Wachstum des Mittelbedarfs von bis zu 10% zu rechnen ist (ohne Teuerungseffekte), wurden die vorgesehenen Abgeltungsmittel mit dem vorliegenden Vorschlag des Bundesrates lediglich von CHF 14.4 Mia. CHF auf 15.1 Mia. CHF (+5%) erhöht. Unter Berücksichtigung der aufgelaufenen und der bis Ende 2028 prognostizierten Teuerung erfolgt sogar eine Senkung der real verfügbaren Mittel. Der vom Bundesrat vorgesehene Zahlungsrahmen 2025-2028 orientiert sich damit nicht an den Bedürfnissen des Bestandsnetzes, sondern richtet sich in erster Linie nach der Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln im Bahninfrastrukturfonds aus, was zu einer deutlichen Kürzung der für den Substanzerhalt 2025-2028 vorzusehenden Mittel führte.

Aus Sicht des VöV wäre vor Start der Vernehmlassung dazu eine vertiefere Abstimmung zwischen BAV und der Branche über die Bedürfnisse der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) wünschenswert gewesen. Auf diese Weise hätten die finanziellen Bedarfe der ISB besser abgestimmt reduziert und die Mittelallokation im Fonds entsprechend der gesetzlichen Prioritätenordnung («Substanzerhalt vor Ausbau», Art. 4 Abs. 2 BIFG) angepasst werden können.

Der Bund erwartet von den Schweizerischen Bahninfrastrukturbetreiberinnen (ISB), dass sie die Sicherheit gewährleisten und die Verfügbarkeit der Infrastruktur und den Netzzustand mindestens halten, so dass unsere Kundinnen und Kunden pünktlich und sicher reisen können. Der Verband hat mit den ISB Rücksprache genommen und diese gebeten, im Rahmen des für sie vorgesehenen Zahlungsrahmens aufzuzeigen, ob sie ihr bisheriges Leistungsversprechen halten können, respektive welche Konsequenzen die nötige Verzichtsplanung auf die wesentlichen Parameter der Bahninfrastruktur haben werden.

Die Rückmeldungen zeigen ein klares Bild: Der vom Bundesrat vorgeschlagene Zahlungsrahmen wird es nicht erlauben, das heutige Niveau bzgl. Verfügbarkeit und Qualität des Netzes flächendeckend zu halten und den Stand der Technik der Anlagen zu gewährleisten. Die Verschlechterungen werden sich nicht von heute auf morgen einstellen, über die gesamte LV-Periode 25-28 jedoch in Form von zunehmenden Störungen und Qualitätseinbussen spürbar werden. Damit verbunden wird nicht nur die Einhaltung des bestehenden Angebots latent gefährdet, sondern es werden auch künftige Angebotserweiterungen zunehmend infrage gestellt. Einerseits aufgrund mittelfristig erwarteter zunehmender Instabilitäten im Bahnnetz und andererseits, weil durch LV finanzierte Massnahmen für Ausbau und Erfordernisse des Verkehrs in die dreissiger Jahre verschoben werden müssen. Zudem bewirken ungenügende Mittel für Erneuerungen, dass die Unterhaltskosten laufend zunehmen. Diese kurativen Massnahmen sind nicht nachhaltig.

Wenn sich der VöV nun für einen höheren Mitteleinsatz einsetzt, bekennen sich auch die im VöV zusammengeschlossenen ISB dazu, ihre Effizienz kontinuierlich zu erhöhen und so einen Beitrag zu einem optimierten Mitteleinsatz zu leisten. Dabei müssen auch Konzepte ins Auge gefasst werden, welche ein effizienteres Bauen unter Betrieb ermöglichen. Damit verbunden erhöht sich auch die Leistungsfähigkeit für bauliche Massnahmen am Gleis.

Erwartungen:

Der Verband öffentlicher Verkehr will sicherstellen, dass die Bahninfrastruktur ihre zentrale Drehscheibenfunktion im schweizerischen Verkehrssystem weiterhin wahrnehmen kann und erwartet, dass der Zahlungsrahmen wie folgt angepasst wird:

- Der Zahlungsrahmen ist von CHF 15.1 Mia. um CHF 1.5 Mia. auf CHF 16.6 Mia. zu erhöhen. Dafür sind von den gemäss Vernehmlassungsvorlage verfügbaren Reserven rund CHF 1 Mia. zusätzlich für den Zahlungsrahmen 2025-2028 einzusetzen. Die restlichen notwendigen Mittel sind durch eine zeitlich erstreckte Umsetzung der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte bereitzustellen.
- Es ist eine Option von CHF 500 Mio. vorzusehen. Diese ist aus Mitteln von in der Periode 2025-2028 verzögerten Projekten (Substanzerhalt und Ausbau) zu äufnen. Solche Verzögerungen werden sich gemäss bisheriger Erfahrung einstellen (u.a. wegen Einsparungen).
- Auf weitere Kürzungsmassnahmen bei den Einlagen in den BIF (neben dem laufenden Sparpaket des Bundesrates) ist bis und mit 2028 zu verzichten.
- Die Konsequenzen der nicht finanziert bleibenden Bedarfe sind im Bericht ans Parlament aufzuzeigen.

Im Anhang zu diesem Schreiben ist summarisch aufgeführt, welche Konsequenzen bei einer Umsetzung des vom Bundesrat vorgeschlagenen Zahlungsrahmens zu erwarten sind. Details sind den einzelnen Offerten der ISB zu entnehmen.

Sollte dem Anliegen des Verbandes nicht genügend Rechnung getragen werden können, so gilt es folgendes festzuhalten:

Die in der Periode LV 2025-2028 für die Erneuerung fehlenden finanziellen Mittel werden nicht einfach gespart. Der Bedarf bleibt auf Grund der Anlagenalterung, welche ja nicht aufgehoben werden kann und durch die Nutzung weiter fortschreitet, bestehen und wird in der Folge-LV-Periode einen entsprechenden zusätzlichen Mittelbedarf auslösen. Sowohl finanziell als auch aus Sicht der Realisierung türmt sich somit eine Bugwelle auf, welche einerseits zu einem unökonomischen Mitteleinsatz und andererseits zu noch mehr Baustellen im ohnehin schon jetzt fast überlasteten System führt. Diese Mehrbelastung des Netzes wird nicht ohne negativen Einfluss auf die Betriebsqualität bleiben. Es gilt also jetzt die nötigen Mittel bereitzustellen damit neue bzw. zusätzliche Probleme in der Zukunft vermieden werden, welche das Bahnnetz bzw.- dessen Nutzung negativ beeinflussen.

Der Verband öffentliche Verkehr dankt für die Möglichkeit der Stellungnahme und stellt sich gerne für einen Austausch zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Thomas Küchler
Präsident Kommission Infrastruktur VöV



Ueli Stückelberger
Direktor VöV

Kopie an:

- Mitglieder Kommission Infrastruktur VöV

Anhang: Auswirkungen des vorgesehenen Zahlungsrahmens:

Netzzustand:

Die ISB werden die verfügbaren Mittel so einsetzen, dass die Auswirkungen fehlender Erneuerungs- und Instandsetzungsmittel auf die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs möglichst gering gehalten werden können. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich der Netzzustand in der LV-Periode 25-28 verschlechtern wird.

Sicherheit:

Die Sicherheit hat im Bahnsystem die höchste Bedeutung. Entsprechend wird ihr alles untergeordnet. Die Sicherheit gewährleisten einerseits Anlagen, welche die entsprechenden Zulassungen und Zustände aufweisen und andererseits Menschen, welche die Anlagen, abhängig vom Risikopotenzial, permanent überwachen. Verschlechtern sich Anlagenteile aufgrund von Überalterung oder Übernutzung, so sind es die Menschen, welche entsprechend reagieren und die Anlagenteile rechtzeitig ersetzen oder sperren müssen. Mit zunehmendem Substanzverlust steigt das Risiko, dass Entwicklungen übersehen und nicht rechtzeitig reagiert wird. Kritisch sind beispielsweise Stützbauten, welche das Gleisfeld schützen. Diese können bei Überalterung unvorhersehbar einbrechen, was bspw. Anprall-Ereignisse und Entgleisungen zur Folge haben kann.

Pünktlichkeit und Resilienz:

Das Schweizerische Bahnsystem bietet den Kunden nicht nur kurze Fahrstrecken, sondern auch gute Umsteigemöglichkeiten an Bahnhöfen. Dieses feinmaschige System funktioniert so lange gut, wie nicht nur auf den Hauptstrecken, sondern auch auf Zulieferstrecken die Fahrzeiten eingehalten werden können. Verzögerungen auf Zulieferstrecken führen relativ rasch zu längeren Umsteigezeiten und zu Zugsausfällen, um den Fahrplan wieder ausbalancieren zu können. Eine strukturelle Unterfinanzierung der Infrastruktur wird eine steigende Anzahl ungeplanter Verfügbarkeitseinschränkungen zur Folge haben, was das Gesamtsystem Bahn im täglichen Betrieb störungsanfälliger machen wird.

Erfordernisse zunehmender Verkehrsentwicklung:

Die zunehmenden Passagierzahlen führen dazu, dass neben der Taktverdichtung auch die Zugslängen angepasst werden. Infrastrukturseitig müssen dazu die Voraussetzungen geschaffen werden (längere Perrons, Behebung von Engstellen auf den Perrons). Mit den vom Bundesrat vorgesehenen Mitteln des Zahlungsrahmens wird dies bis 2028 nur noch sehr beschränkt erfolgen können.

Sollte der Zahlungsrahmen erhöht werden, so können zusätzlich zum Substanzerhalt auch untergeordnete Ausbaumassnahmen realisiert werden (Art. 51 Abs. 2 EBG). Damit können die Geldmittel optimal und nachhaltig genutzt werden, insbesondere im Zusammenhang mit dem derzeit in Konsolidierung befindlichen Angebotskonzept 2035.

Stand der Technik:

Herzstück jedes Bahnsystems sind (neben den physischen Anlagen) die Systeme der Bahnsteuerung und Bahnproduktion. Gemäss gesetzlichen Vorgaben sind diese auf dem Stand der Technik zu halten. Kritisch sind dabei die Stellwerke. Nach wie vor sind in der Schweiz mehrheitlich Relaisstellwerke im Einsatz. Dazu kommen zwei Generationen elektronischer Stellwerke. In den nächsten 15-20 Jahren ist ein Grossteil der Stellwerke zu ersetzen. Dazu sind umfangreiche Vorbereitungsmaßnahmen inklusive Betriebserprobungen notwendig.

Diese Massnahmen verzögern sich ebenso wie die dringend notwendige Ablösung des Bahn-Mobilfunksystems GSM-R. Dieses stammt aus der Jahrhundertwende und muss bis 2035 abgelöst werden.

Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes:

Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes wird Ende 2023 noch nicht abgeschlossen sein. Als Übergangslösung wird den betroffenen Menschen in nicht umgebauten Bahnhöfen eine Hilfestellung angeboten. In der LV-Periode 2025-2028 war bei einzelnen ISB ein erheblicher Mitteleinsatz zugunsten von Baumassnahmen für die Menschen mit Behinderungen vorgesehen. Der nun vorgesehene Zahlungsrahmen wird zu einer erheblichen Reduktion dieser Massnahmen führen müssen. Damit wird sich die Umsetzung nicht nur deutlich verzögern, sondern auch kommende LV-Perioden bis 2036, die bereits weitgehend verplant sind, zusätzlich belasten.

Klimaneutralität:

Die wesentlichen Beiträge der ISB zur Erreichung der Klimaziele sind die Umrüstung von Dieselloks auf Elektroloks und der Ersatz von gasbetriebenen durch elektrisch betriebene Weichenheizungen. Beide Massnahmen müssen insbesondere bei den SBB weitgehend auf die folgenden LV-Perioden verschoben werden.

Schlussbemerkung:

Die Auflistung der Konsequenzen erfolgt in dieser Stellungnahme ohne Hinterlegung der dazugehörigen detaillierten Fakten. Diese wurden resp. werden im Rahmen ihrer Offertstellung durch die einzelnen ISB eingegeben und sind für das BAV somit verfügbar.

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 16. Oktober 2023

Stellungnahme zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 (Vernehmlassung 2023/41)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden dar.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi
Geschäftsführer
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Stellungnahme

Zahlungsrahmen Betrieb und Substanzerhalt Bahninfrastruktur 2025-2028

Die Zukunft des Güterverkehrs muss vermehrt auf der Schiene liegen, weil der (schwere) Strassengüterverkehr bisher nur sehr geringe Fortschritte hin zu Netto-Null im Klima-Impact verzeichnet hat und enorme externe Kosten verursacht, welche er nur zu einem Drittel selbst trägt. Massnahmen zu Gunsten des Substanzerhalts und des Betriebs sind gut investiertes Geld, da Risiken für Sperrungen bzw. Kapazitätsreduktionen, mit ökologischen, volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Schäden verbunden sind. Aus diesen Gründen ist es wichtig, dass der Zahlungsrahmen der Leistungsvereinbarung an die Teuerung angepasst wird. Denn wenn nur die notwendigsten Massnahmen für den Betrieb und Substanzerhalt umgesetzt werden, ist das kein nachhaltiger Umgang mit der Bahninfrastruktur.

Im Erläuternden Bericht (Seite 29) gesteht der Bund ein, dass mit dem vorgeschlagenen Kredit die Bahnunternehmen den vom Bund selbst vorgegebenen Ziel-Zustand der Bahninfrastruktur (nämlich durchschnittlich 2.5 gemäss RTE 29900) nicht werden erreichen können. Eine teuerungsbereinigte Kürzung der Mittel ist auch deshalb nicht zu verantworten, weil der Zustand der Fahrbahn auf dem SBB-Netz bereits heute vom Bund «nur als ausreichend» eingeschätzt wird (3.2 gemäss RTE 29900, Erläuternder Bericht, Seite 30). Der Erläuternde Bericht beschönigt denn auch nicht, dass dieser tiefe Kreditbetrag beim SBB-Netz zu einem noch grösseren Rückstand beim Substanzerhalt, einer „Verschlechterung der Zustandsnote“ und zu einem Angebotsabbau durch noch häufigere Baustellenfahrpläne führen wird (Erläuternder Bericht, Seite 39f)

Eine sinkende Substanzerhaltungsquote, die mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Betrag verbunden ist (siehe Erläuternder Bericht, Seite 3) führt mittel- und langfristig zu Zusatzausgaben für die Bahninfrastruktur. Substanzerhalt ist billiger als Folgekosten bei vernachlässigtem Substanzerhalt. Der unerwartete tagelange Streckunterbruch zwischen Lausanne und Genf in Tolochenaz 2021 wirkte sich beispielsweise auf das gesamte Bahnangebot in der Romandie aus.

Die Mittel des Bahninfrastrukturfonds (BIF) müssen bekanntlich sowohl für Substanzerhalt als auch für den Ausbau des Bahnsystems genügen. Während bei den Ausbauten mit Entscheid des Parlaments die Mittel auf bis zu 20 Jahre hinaus verpflichtet werden, erfolgt die Finanzierung des Substanzerhalts mit einem deutlich kürzeren Zeithorizont von 4 Jahren. Entsteht ein finanzieller (oder ressourcenbedingter) Engpass, so kann ohne kurzfristige Anpassung getroffener parlamentarischer Entscheide dem gesetzlichen Primat «Substanzerhalt vor Ausbau» nicht nachgelebt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass dem Parlament Entscheide zum Substanzerhalt und zum Ausbau zeitlich entkoppelt vorgelegt werden, so dass die Weiterentwicklung des Bahnsystems nicht aus einer Gesamtperspektive erfolgen kann.

Bei der Festlegung des Zahlungsrahmens 2025-2028 für die Infrastruktur ist nun die aufgezeigte Problematik deutlich sichtbar geworden. Entgegen der bisherigen, langjährigen Erfahrung, dass von Leistungsvereinbarung (LV)-Periode zu LV-Periode mit einem Wachstum des Mittelbedarfs von bis zu 10 Prozent zu rechnen ist (ohne Teuerungseffekte), wurden die vorgesehenen Abgeltungsmittel mit dem vorliegenden Vorschlag des Bundesrates lediglich von CHF 14.4 Mia. CHF auf 15.1 Mia. CHF (+5%) erhöht. Unter Berücksichtigung der aufgelaufenen und der bis Ende 2028 prognostizierten Teuerung erfolgt sogar eine Senkung der real verfügbaren Mittel. Der vom Bundesrat vorgesehene Zahlungsrahmen 2025-2028 orientiert sich damit nicht an den Bedürfnissen des Bestandsnetzes, sondern richtet sich in erster Linie nach der Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln im Bahninfrastrukturfonds, was zu einer deutlichen Kürzung der für den Substanzerhalt 2025-2028 vorzusehenden Mittel führte.

Die Schweizerischen Bahninfrastrukturbetreiberinnen (ISB) gehen davon aus, dass der vom Bundesrat vorgeschlagene Zahlungsrahmen es nicht erlauben wird, das heutige Niveau bzgl. Verfügbarkeit und Qualität des Netzes flächendeckend zu halten und den Stand der Technik der Anlagen zu gewährleisten. Die Verschlechterungen werden sich nicht von heute auf morgen einstellen, über die gesamte LV-Periode 25-28 jedoch in Form von zunehmenden Störungen und Qualitätseinbußen spürbar werden. Damit verbunden wird nicht nur die Einhaltung des bestehenden Angebots latent gefährdet, sondern es werden auch künftige Angebotserweiterungen zunehmend infrage gestellt. Einerseits aufgrund mittelfristig erwarteter zunehmender Instabilitäten im Bahnnetz und andererseits, weil durch LV finanzierte Massnahmen für Ausbau und Erfordernisse des Verkehrs in die dreissiger Jahre verschoben werden müssen. Zudem bewirken ungenügende Mittel für Erneuerungen, dass die Unterhaltskosten laufend zunehmen. Diese kurativen Massnahmen sind nicht nachhaltig.

Konkret sind gemäss der öV-Branche folgende Auswirkungen des vorgesehenen Zahlungsrahmens zu erwarten:

Netzzustand: Es ist davon auszugehen, dass sich der Netzzustand in der LV-Periode 25-28 verschlechtern wird. Diese Einschätzung teilt auch der Bundesrat (siehe vorangegangene Zitate).

Sicherheit: Die Sicherheit hat im Bahnsystem die höchste Bedeutung. Entsprechend wird ihr alles untergeordnet. Die Sicherheit gewährleistet einerseits Anlagen, welche die entsprechenden Zulassungen und Zustände aufweisen und andererseits Menschen, welche die Anlagen, abhängig vom Risikopotenzial, permanent überwachen. Verschlechtern sich Anlagenteile aufgrund von Überalterung oder Übernutzung, so sind es die Menschen, welche entsprechend reagieren und die Anlagenteile rechtzeitig ersetzen oder sperren müssen. Mit zunehmendem Substanzverlust steigt das Risiko, dass Entwicklungen übersehen und nicht rechtzeitig reagiert wird. Kritisch sind beispielsweise Stützbauten, welche das Gleisfeld schützen. Diese können bei Überalterung unvorhersehbar einbrechen, was bspw. Anprall-Ereignisse und Entgleisungen zur Folge haben kann.

Pünktlichkeit und Resilienz: Eine strukturelle Unterfinanzierung der Infrastruktur wird eine steigende Anzahl ungeplanter Verfügbarkeits Einschränkungen zur Folge haben, was das Gesamtsystem Bahn im täglichen Betrieb störungsanfälliger machen wird.

Erfordernisse zunehmender Verkehrsentwicklung: Die zunehmenden Passagierzahlen führen dazu, dass neben der Taktverdichtung auch die Zugslängen angepasst werden. Infrastrukturseitig müssen dazu die Voraussetzungen geschaffen werden (längere Perrons, Behebung von Engstellen auf den Perrons). Mit den vom Bundesrat vorgesehenen Mitteln des Zahlungsrahmens wird dies bis 2028 nur noch sehr beschränkt erfolgen können.

Stand der Technik: Herzstück jedes Bahnsystems sind (neben den physischen Anlagen) die Systeme der Bahnsteuerung und Bahnproduktion. Gemäss gesetzlichen Vorgaben sind diese auf dem Stand der Technik zu halten. Kritisch sind dabei die Stellwerke. Nach wie vor sind in der Schweiz mehrheitlich Relaisstellwerke im Einsatz. Dazu kommen zwei Generationen elektronischer Stellwerke. In den nächsten 15-20 Jahren ist ein Grossteil der Stellwerke zu ersetzen. Dazu sind umfangreiche Vorbereitungsmaßnahmen inklusive Betriebserprobungen notwendig. Diese Massnahmen verzögern sich ebenso wie die dringend notwendige Ablösung des Bahn-Mobilfunksystems GSM-R. Dieses stammt aus der Jahrhundertwende und muss bis 2035 abgelöst werden.

Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes durch Umbauten der Publikumsanlagen: Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes wird Ende 2023 noch nicht abgeschlossen sein. Als Übergangslösung wird den betroffenen Menschen in nicht umgebauten Bahnhöfen eine Hilfestellung angeboten. In der LV-Periode 2025-2028 war bei einzelnen ISB ein erheblicher Mitteleinsatz zugunsten von Baumassnahmen für die Menschen mit Behinderungen vorgesehen. Der nun vorgesehene

Zahlungsrahmen wird zu einer erheblichen Reduktion dieser Massnahmen führen müssen. Damit wird sich die Umsetzung nicht nur deutlich verzögern, sondern auch kommende LV-Perioden bis 2036, die bereits weitgehend verplant sind, zusätzlich belasten.

Forderungen 2025-2028:

Die Bahninfrastruktur muss ihre zentrale Drehscheibenfunktion im schweizerischen Verkehrssystem weiterhin wahrnehmen können. Gemäss der öV-Branche muss dafür der Zahlungsrahmen wie folgt angepasst werden:

- Der Zahlungsrahmen ist von CHF 15.1 Mia. um CHF 1.5 Mia. auf CHF 16.6 Mia. zu erhöhen. Dafür sind von den gemäss Vernehmlassungsvorlage verfügbaren Reserven rund CHF 1 Mia. zusätzlich für den Zahlungsrahmen 2025-2028 einzusetzen. Die restlichen notwendigen Mittel sind durch eine zeitlich erstreckte Umsetzung der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte bereitzustellen.
- Es ist eine Option von CHF 500 Mio. vorzusehen. Diese ist aus Mitteln von in der Periode 2025-2028 verzögerten Projekten (Substanzerhalt und Ausbau) zu äufnen. Solche Verzögerungen werden sich gemäss bisheriger Erfahrung einstellen (u.a. wegen Einsparungen).
- Auf weitere Kürzungsmassnahmen bei den Einlagen in den BIF (neben dem laufenden Sparpaket des Bundesrates) ist bis und mit 2028 zu verzichten.
- Die Konsequenzen der nicht finanziert bleibenden Bedarfe sind im Bericht ans Parlament aufzuzeigen.

Die in der Periode LV 2025-2028 für die Erneuerung fehlenden finanziellen Mittel werden nicht einfach gespart. Der Bedarf bleibt auf Grund der Anlagenalterung, welche ja nicht aufgehalten werden kann und durch die Nutzung weiter fortschreitet, bestehen und wird in der Folge-LV-Periode einen entsprechenden zusätzlichen Mittelbedarf auslösen. Sowohl finanziell als auch aus Sicht der Realisierung türmt sich somit eine Bugwelle auf, welche einerseits zu einem unökonomischen Mitteleinsatz und andererseits zu noch mehr Baustellen im ohnehin schon jetzt fast überlasteten System führt. Diese Mehrbelastung des Netzes wird nicht ohne negativen Einfluss auf die Betriebsqualität bleiben. Es gilt also jetzt die nötigen Mittel bereitzustellen damit neue bzw. zusätzliche Probleme in der Zukunft vermieden werden, welche das Bahnnetz bzw. dessen Nutzung negativ beeinflussen.

Mit dem erhöhten Bahnstrompreis erhöht sich der Trassenpreis (siehe auch Erläuternder Bericht, Seite 13 wonach der Strompreis für 18 Prozent der Trassenpreise verantwortlich ist) und folglich auch die Einnahmen für den Bahninfrastrukturfonds. Erhöhte Bahnstrompreise den ISB anzulasten und gleichzeitig die Mehreinnahmen für den BIF bei der Höhe des Substanzerhalts-Kredits zu vernachlässigen, lehnen wir ab. Die Bahnstrompreise würden so indirekt ausschliesslich der Bundeskasse zugutekommen, die aufgrund der Zusatzeinnahmen für den BIF via Kürzung der LSVA-Einlage zusätzlichen finanzpolitischen Spielraum erhält. Die bahnstrombedingten Mehreinnahmen des BIF beim Trassenpreis sind vollständig für den Substanzerhalt zu verwenden.

Zusätzliche Aufgaben für den Bahninfrastrukturfonds lehnen wir in der jetzigen Ausgangslage mit vom Bundesrat vorgeschlagenen teuerungsbereinigten Minderausgaben entschieden ab. Auf Seite 11 des Erläuternden Berichtes wird dargelegt, dass der Substanzerhalt von Verkehrsdrehscheiben künftig über den BIF finanziert werden soll. Weil bei Verkehrsdrehscheiben definitionsgemäss alle Verkehrsträger (insbesondere auch der motorisierte Individualverkehr oder der strassengebundene öffentliche Verkehr) profitieren, lehnen wir es ab, diese Aufgabe künftig ausschliesslich aus dem Bahninfrastrukturfonds zu finanzieren. In dieser Logik könnten der Unterhalt von Verkehrsdrehscheiben ebenso gut auch ausschliesslich über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden. Ebenfalls für eine Nähe zur Strassenfinanzierung spricht, dass Investitionen in Verkehrsdrehscheiben über die

Agglomerationsprogramme finanziert werden und die Planung und Anpassung von Verkehrsdrehscheiben so erfolgen soll, dass die Unterhaltskosten möglichst gering sind.

Schliesslich betrachten wir den Einsatz von Begleitpersonen an den nicht fristgerecht „behindertengerecht“ umgebauten Bahnhöfen als überhaupt nicht vollwertigen Ersatz, der keinesfalls zur Dauerlösung verkommen darf. Entsprechend kritisch sind wir gegenüber dem Vorschlag im Rahmen der Leistungsvereinbarung alle jene Infrastrukturbetreiberinnen finanziell zu belohnen, die ihre Publikumsanlagen nicht gemäss der gesetzlichen Frist umgebaut haben. Jene Bahnunternehmen, die die längst bekannte gesetzliche Frist nicht einhalten, mussten damit rechnen, mit zusätzlichen Betriebskosten für die minderwertige „Ersatzlösung“ konfrontiert zu sein. Jene Unternehmen, die ihren Perrons und Rampen frühzeitig an die Vorgaben angepasst haben, taten das in der Annahme, dass diesen Investitionskosten zumindest mittelfristig etwas tiefere Personalkosten gegenüberstehen. Der Bundesratsvorschlag setzt einen Fehlanreiz. Dies könnte dazu führen, dass Bahnunternehmen, die vorgeschriebenen Investitionen weiter verzögern, was überhaupt nicht im Sinne der Betroffenen ist.

Verbindlicherer Beitrag an die Energiewende und die Dekarbonisierung

Aus finanzpolitischen Gründen soll nur ein kleiner Teil der Massnahmen zur Dekarbonisierung der Bahninfrastruktur durch die aktuelle Leistungsvereinbarung finanziert werden. Beim Klimaschutz des Schienenverkehrs zu sparen und gleichzeitig mit dem neuen CO₂-Gesetz den strassengebundenen öffentlichen Verkehr grosszügig zu unterstützen, passt nicht zusammen. Im Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative hat sich der Bund verpflichtet, klimapolitisch ein schnelleres Tempo als die übrigen Akteure zu verfolgen. Das muss sich auch auf jene Sektoren auswirken, wo der Bund oder die öffentliche Hand Eigner ist. Zum Beispiel ist der schnelle Ersatz von fossil betriebenen Weichenheizungen nicht nur klimapolitisch, sondern auch aus Sicht der Versorgungssicherheit nicht zu behindern, sondern Massnahmen zum Substanzerhalt gleichzustellen.

Neben den Dekarbonisierungsprojekten ist auch bei Massnahmen zur Umsetzung der Energiestrategie die Leistungsvereinbarung so zu erhöhen, dass die eingereichten Projekte durchgeführt werden können (insgesamt +50 Mio. CHF in der Leistungsvereinbarung statt nur als Option). Gemäss Erläuterndem Bericht (Seite 55) sind bei den Massnahmen zur Energiewende vor allem Photovoltaikprojekte auf der Bahninfrastruktur der SBB abgelehnt worden.

Falls die Bahnunternehmen geeignete Flächen nicht zur erneuerbaren Stromproduktion nutzen wollen, sollen sie vom Bund per Verordnung dazu verpflichtet werden, Dritten die Flächen zur Nutzung der Stromproduktion zur Verfügung zu stellen. Der Bundesrat schlägt gemäss Erläuterndem Bericht, Seite 26 das Zur-Verfügung-Stellen an Dritte nur als Möglichkeit vor. Auch bei Nationalstrassen sind die für Photovoltaik-Produktion geeigneten Flächen Dritten zur Verfügung zu stellen (Motion UREK-N 22.3387).

Verpflichtungskredit an private Güterverkehrsanlagen 2025-2028

In der Leistungsvereinbarung 2021 – 2024 war ein Rahmenkredit von 300 Millionen Franken für private Güterverkehrsanlagen zur Fortführung der bisherigen Förderung des Gütertransports auf der Schiene vorgesehen. Im Zahlungsrahmen 2025 – 2028 sollen es nur noch 185 Millionen Franken sein. Eine Reduktion der Mittel in diesem Bereich um ca. 40% ist eine massive Kürzung und ein verlagerungspolitisch sehr schlechtes Signal, mit mittelfristig wohl sehr negativen Auswirkungen für die Gesellschaft, die Umwelt, das Klima und den Flächenverbrauch. Der Betrag für die Güterverkehrsanlagen ist mindestens auf den realen (d.h. inflationsbereinigten) Wert der Vorperiode, d.h. auf über 300 Millionen Franken, zu erhöhen. Rückschritte bei den Rahmenbedingungen in der Verlagerungspolitik sind aufgrund des immer noch deutlich nicht erreichten Verlagerungsziels und der Probleme der Güterbahn in der Fläche, vor allem im Einzelwagenladungsverkehr, absolut nicht vertretbar. Wir brauchen künftig deutlich mehr Anlagen für den Schienengüterverkehr (Terminals,

Anschlussgleise, etc.) nur schon, um den Anteil der Schiene zu halten, aufgrund des prognostizierten Wachstums des Güterverkehrs. Für eine Steigerung des Anteils der Schiene am Güterverkehr bräuchten wir sogar nochmals deutlich mehr.

Der Vorschlag des Bundesrates den Vierjahreskredit im Vergleich zur Vorgängerperiode von 300 auf 185 Mio. zu reduzieren ist umso überraschender, als mit der Vernehmlassungsvorlage zur Revision des Gütertransportgesetzes neue finanzielle Anreize vom Bundesrat vorgeschlagen wurden. Der hier vorgeschlagene Kreditbetrag widerspricht dem völlig. Deshalb möchten wir hier bekräftigen, dass wir den Bundesratsvorschlag zum GüTG insbesondere bzgl. dem neuen finanziellen Anreiz für Güterverladevorgänge im kombinierten Verkehr sehr unterstützen.

Erhöhungen der Trassenpreise bzw. Bahnstrompreise schaden der Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahn und sind vor diesem Hintergrund zu unterlassen. Laut dem BAV soll diese Erhöhung des Bahnstrompreises auf den 1.1.2023 um einen Rappen weitergeführt werden und die geplante Erhöhung um nochmals 2 Rappen ab 2024 auf die 14 Rappen soll dann zementiert werden. Diese Erhöhungen von 10,5 auf 14 Rappen innerhalb von wenigen Jahren hat Mehrkosten in Millionenhöhe für den Güterverkehr zur Folge und steht im krassen Widerspruch zu den Verlagerungszielen und zur laufenden Totalrevision des GüTG, in welcher insb. der Güterverkehr in der Fläche unterstützt werden soll. Die Trassenpreise sind in der Schweiz schon heute relativ hoch im Vergleich zum Ausland. In Europa wurden diese in der Pandemie gesenkt, um den Güterverkehr zu stärken, in der Schweiz nicht. Der Güterverkehr zahlt schon heute den (für den Güterverkehr) unnötig hohen Ausbaustandard der Bahninfrastruktur mit.

Um die Güterbahn wettbewerbsfähiger zu machen, sollt ausserdem die LSWA möglichst rasch der Teuerung angepasst werden. So könnten auch mehr Einnahmen für den BIF generiert werden. Zudem sollte möglichst bald die nächste Abklassierung stattfinden. Es stehen nun viel umweltschonendere Fahrzeuge als diejenigen der Euro 6 am Markt zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund sollte die Euro 6 nicht mehr in der billigsten Kategorie sein.

Elektronisch verschickt an:
finanzierung@bav.admin.ch

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Altdorf, 18. Oktober 2023

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur Vernehmlassung zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Folgende drei allgemeine Forderungen zur Vorlage möchten wir vorab festhalten:

- **Angesichts der Teuerung müsste der Zahlungsrahmen erhöht werden, damit zumindest ein gleich grosses Volumen an Massnahmen umgesetzt werden kann wie in der Periode 2021 – 2024.** Diese zusätzlichen Mittel können in dieser speziellen Situation, mit einer unerwarteten und ungewöhnlich hohen Inflation, auch aus dem Bundeshaushalt kommen. Für die Weiterentwicklung der Schiene ist es dringend notwendig, dass keine Massnahmen eingestellt werden und nicht nur die für den Betrieb und Substanzerhalt notwendigsten fortgeführt werden. So könnte es nur zu Rückverlagerung (der Güterverkehre) auf die Strasse kommen, da die Probleme der Schiene, wie Verspätungen und zu wenig Kapazitäten in Konkurrenz mit dem Personenverkehr, bleiben und diese mit steigenden Materialkosten und Trassenpreise nur noch teurer wird. Die Zukunft des Güterverkehrs muss vermehrt auf der Schiene liegen, weil der (schwere) Strassengüterverkehr bisher nur sehr geringe Fortschritte hin zu Netto-Null im Klima-Impact verzeichnet hat und enorme externe Kosten verursacht, welche er nur zu einem Drittel selbst trägt. Der Unfall im Gotthardbasistunnel zeigt, es ist nicht nur in den Neubau, sondern auch in die Sicherheit und Unterhalt bestehender Anlagen zu investieren. Präventive Massnahmen in diesem Bereich sind gut investiertes Geld, da Risiken für Sperrungen bzw. Kapazitätsreduktionen, mit ökologischen, volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen

Schäden verbunden sind. Aus den obigen Gründen ist es wichtig, dass der Zahlungsrahmen an die Teuerung angepasst wird. Denn wenn nur die notwendigsten Massnahmen für den Betrieb und Substanzerhalt umgesetzt werden, ist das kein nachhaltiger Umgang mit der Bahninfrastruktur.

- In der Leistungsvereinbarung 2021 – 2024 war ein Rahmenkredit von 300 Millionen Franken für private Güterverkehrsanlagen zur Fortführung der bisherigen Förderung des Gütertransports auf der Schiene vorgesehen. Im Zahlungsrahmen 2025 – 2028 sollen es nur noch 185 Millionen Franken sein. Eine Reduktion der Mittel in diesem Bereich um ca. 40% ist eine massive Kürzung und ein verlagerungspolitisch sehr schlechtes Signal, mit mittelfristig wohl sehr negativen Auswirkungen für die Gesellschaft, Umwelt, Klima und den Flächenverbrauch. **Der Betrag für die Güterverkehrsanlagen ist mindestens auf den realen (d.h. inflationsbereinigten) Wert der Vorperiode, d.h. auf über 300 Millionen Franken, zu erhöhen.** Rückschritte bei den Rahmenbedingungen in der Verlagerungspolitik sind aufgrund des immer noch deutlich nicht erreichten Verlagerungsziels und der Probleme der Güterbahn in der Fläche, vor allem im Einzelwagenladungsverkehr, absolut nicht vertretbar. Wir brauchen künftig deutlich mehr Anlagen für den Schienengüterverkehr (Terminals, Anschlussgleise, etc.) nur schon um den Anteil der Schiene zu halten, aufgrund des prognostizierten Wachstums des Güterverkehrs. Für eine Steigerung des Anteils der Scheine am Güterverkehr sogar nochmal deutlich mehr.
- **Erhöhungen der Trassenpreise bzw. Bahnstrompreise schaden der Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahn und sind vor diesem Hintergrund zu unterlassen:** Die Erhöhungen des Bahnstrompreises von 10,5 auf 14 Rappen innerhalb von wenigen Jahren hat Mehrkosten in Millionenhöhe für den Güterverkehr zur Folge und steht im krassen Widerspruch zu den Verlagerungszielen und zur laufenden Totalrevision des GÜTG, in welcher insb. der Güterverkehr in der Fläche unterstützt werden soll. Die Trassenpreise sind in der Schweiz schon heute relativ hoch im Vergleich zum Ausland. In Europa wurden diese in der Pandemie gesenkt, um den Güterverkehr zu stärken., in der Schweiz nicht. Der Güterverkehr zahlt schon heute den (für den Güterverkehr) unnötig hohen Ausbaustandard der Bahninfrastruktur mit. Diese Mehrkosten müssen entweder: Gar nicht entstehen, indem separate (Strom-)Tarife für den Güterverkehr eingeführt werden oder indem die Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr und (künftig) für den Einzelwagenladungsverkehr und Kombinierten Verkehr in der Fläche dementsprechend nach oben anpasst werden.
- Bei der Kürzung der LSVA-Einlagen in den BIF zur Bereinigung des Haushalts gehen Bundesrat bzw. das Parlament den Weg des geringsten Widerstands, weil die Kürzung ohne Gesetzesänderung vonstattengehen kann. **Mit der Einführung der LSVA sollte der Schwerverkehr einen Teil seiner enormen externen Kosten decken und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene fördern.** Um diesen Zweck weiterhin nachzukommen, sollten die **Einnahmen, welche an den Bund gehen, vollumfänglich (!) der Schiene zugutekommen** und nicht um Haushaltsdefizite zu bereinigen.

Antworten zum Fragebogen:

A) Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja, grundsätzlich schon.

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Nein (vgl. erster Punkt im Schreiben).

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?

Ja, grundsätzlich unterstützen wir die Vorlage. Allerdings muss der Umfang des Verpflichtungskredit deutlich angehoben werden (vgl. Frage 7).

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

Nein, diese ist deutlich zu tief. Es kann nicht sein, dass der Betrag um ca. 40% im Vergleich zur Vorperiode reduziert wird. Die Finanzierung von privaten Güterverkehrsanlagen ist mitentscheidend, um mehr Güter auf die Bahn zu bringen. Wir fordern: Der Betrag für die Güterverkehrsanlagen ist mindestens auf den realen (d.h. inflationsbereinigten) Wert der Vorperiode, d.h. auf über 300 Millionen Franken, zu erhöhen.

C) Weitere Bemerkungen

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

Die Trassenpreise und der Bahnstrom sind grundsätzlich in der Schweiz für den Güterverkehr auf einem zu teuren Niveau. Der Bahnstrom wird zudem kontinuierlich verteuert. Der Güterverkehr auf der Schiene ist unter diesen Umständen nicht konkurrenzfähig zur Strasse. Wir fordern konkrete Massnahmen gegen diese Schwächung der Güterbahn, die der Verlagerungspolitik und der bundesrätlichen Politik zur

Erhaltung des Einzelwagenladungsverkehr diametral widerspricht (vgl. separatem Punkt vor dem Fragebogen zum Thema).

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Die LSVA sollte möglichst rasch der Teuerung angepasst werden, um die Güterbahn wettbewerbsfähiger zu machen und zudem auch mehr Einnahmen für den BIF zu generieren. Zudem sollte möglichst bald die nächste Abklassierung stattfinden. Es stehen nun viel umweltschonendere Fahrzeuge als diejenigen der Euro 6 am Markt zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund sollte die Euro 6 nicht mehr in der billigsten Kategorie sein.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Jon Pult
Präsident der Alpen-Initiative



Fabio Gassmann
Teamleiter Alpenschutzpolitik

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Aarau, 18. Oktober 2023

Stellungnahme RAILplus im Rahmen der Vernehmlassung des Zahlungsrahmens 2025-2028 für die Bahninfrastruktur

Sehr geehrter Dr. Füglistaler
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Zahlungsrahmen 2025 bis 2028 Stellung zu nehmen.

RAILplus unterstützt voll und ganz die Stellungnahme der Branche unter dem Lead des Verbandes des öffentlichen Verkehrs (VöV), die Leistungsvereinbarung zu erhöhen.

RAILplus bedankt sich darüber hinaus für die Finanzierung der Systemführerschaft Interaktion Fahrzeug Fahrweg Meterspur. Es handelt sich hier um ein wichtiges Projekt, das die Grundlagen schaffen wird, um die Wirtschaftlichkeit zu verbessern und das Wissen nachhaltig bei den Bahnen zu verankern. Die Vermittlung von Wissen und die Stärkung der Zusammenarbeit gehören zu den Grundpfeilern von RAILplus. In diesem Sinne passt der Systemauftrag Interaktion sehr gut zum Kerngeschäft.

RAILplus führt neben der Systemaufgabe zahlreiche Synergieprojekte für die Meterspurbahnen, insbesondere Cyber Security Beratung, nextRAILplus (Digitalisierung des Bahnbetriebs), Aus- und Weiterbildung, Strategischer Einkauf (inklusive Energie Einkauf), etc. Diese Aufgaben werden im Auftrag der Mitgliedsbahnen über Mitgliederbeiträge abgedeckt und sind deshalb nicht direkt in den Leistungsvereinbarungen sichtbar. Falls einzelne dieser Themen zu Systemaufgaben werden sollten (z.B. Cyber Security) sind wir dankbar für einen vorgängigen Einbezug.

Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

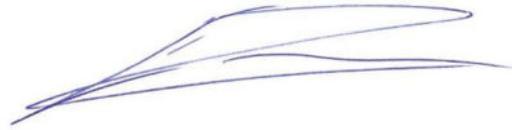
RAILplus AG



Joachim Greuter
Geschäftsführer



Christian Florin
Leiter Arbeitsgruppe Infrastruktur Deutschschweiz



Eric Zahnd
Vertreter Arbeitsgruppe Infrastruktur Westschweiz

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

via E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Zürich, 18. Oktober 2023

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028. Eine detaillierte Begründung und entsprechende Forderungen finden Sie nachfolgend.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüssen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Zahlungsrahmen Betrieb und Substanzerhalt Bahninfrastruktur 2025-2028

Die Zukunft des Güterverkehrs muss vermehrt auf der Schiene liegen, weil der (schwere) Strassengüterverkehr bisher nur sehr geringe Fortschritte hin zu Netto-Null im Klima-Impact verzeichnet hat und enorme externe Kosten verursacht, welche er nur zu einem Drittel selbst trägt. Massnahmen zu Gunsten des Substanzerhalts und des Betriebs sind gut investiertes Geld, da Risiken für Sperrungen bzw. Kapazitätsreduktionen, mit ökologischen, volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Schäden verbunden sind. Aus diesen Gründen ist es wichtig, dass der Zahlungsrahmen der Leistungsvereinbarung an die Teuerung angepasst wird. Denn wenn nur die notwendigsten Massnahmen für den Betrieb und Substanzerhalt umgesetzt werden, ist das kein nachhaltiger Umgang mit der Bahninfrastruktur.

Im Erläuternden Bericht (Seite 29) gesteht der Bund ein, dass mit dem vorgeschlagenen Kredit die Bahnunternehmen den vom Bund selbst vorgegebenen Ziel-Zustand der Bahninfrastruktur (nämlich durchschnittlich 2.5 gemäss RTE 29900) nicht werden erreichen können. Eine teuerungsbereinigte Kürzung der Mittel ist auch deshalb nicht zu verantworten, weil der Zustand der Fahrbahn auf dem SBB-Netz bereits heute vom Bund «nur als ausreichend» eingeschätzt wird (3.2 gemäss RTE 29900, Erläuternder Bericht, Seite 30). Der Erläuternde Bericht beschönigt denn auch nicht, dass dieser tiefe Kreditbetrag beim SBB-Netz zu einem noch grösseren Rückstand beim Substanzerhalt, einer „Verschlechterung der Zustandsnote“ und zu einem Angebotsabbau durch noch häufigere Baustellenfahrpläne führen wird (Erläuternder Bericht, Seite 39f)

Eine sinkende Substanzerhaltungsquote, die mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Betrag verbunden ist (siehe Erläuternder Bericht, Seite 3) führt mittel- und langfristig zu Zusatzausgaben für die Bahninfrastruktur. Substanzerhalt ist billiger als Folgekosten bei vernachlässigtem Substanzerhalt. Der unerwartete tagelange Streckunterbruch zwischen Lausanne und Genf in Tolochenaz 2021 wirkte sich beispielsweise auf das gesamte Bahnangebot in der Romandie aus.

Die Mittel des Bahninfrastrukturfonds (BIF) müssen bekanntlich sowohl für Substanzerhalt als auch für den Ausbau des Bahnsystems genügen. Während bei den Ausbauten mit Entscheid des Parlaments die Mittel auf bis zu 20 Jahre hinaus verpflichtet werden, erfolgt die Finanzierung des Substanzerhalts mit einem deutlich kürzeren Zeithorizont von 4 Jahren. Entsteht ein finanzieller (oder ressourcenbedingter) Engpass, so kann ohne kurzfristige Anpassung getroffener parlamentarischer Entscheide dem gesetzlichen Primat «Substanzerhalt vor Ausbau» nicht nachgelebt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass dem Parlament Entscheide zum Substanzerhalt und zum Ausbau zeitlich entkoppelt vorgelegt werden, so dass die Weiterentwicklung des Bahnsystems nicht aus einer

Gesamtperspektive erfolgen kann.

Bei der Festlegung des Zahlungsrahmens 2025-2028 für die Infrastruktur ist nun die aufgezeigte Problematik deutlich sichtbar geworden. Entgegen der bisherigen, langjährigen Erfahrung, dass von Leistungsvereinbarung (LV)-Periode zu LV-Periode mit einem Wachstum des Mittelbedarfs von bis zu 10 Prozent zu rechnen ist (ohne Teuerungseffekte), wurden die vorgesehenen Abgeltungsmittel mit dem vorliegenden Vorschlag des Bundesrates lediglich von CHF 14.4 Mia. CHF auf 15.1 Mia. CHF (+5%) erhöht. Unter Berücksichtigung der aufgelaufenen und der bis Ende 2028 prognostizierten Teuerung erfolgt sogar eine Senkung der real verfügbaren Mittel. Der vom Bundesrat vorgesehene Zahlungsrahmen 2025-2028 orientiert sich damit nicht an den Bedürfnissen des Bestandsnetzes, sondern richtet sich in erster Linie nach der Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln im Bahninfrastrukturfonds aus, was zu einer deutlichen Kürzung der für den Substanzerhalt 2025-2028 vorzusehenden Mittel führte.

Die Schweizerischen Bahninfrastrukturbetreiberinnen (ISB) gehen davon aus, dass der vom Bundesrat vorgeschlagene Zahlungsrahmen es nicht erlauben wird, das heutige Niveau bzgl. Verfügbarkeit und Qualität des Netzes flächendeckend zu halten und den Stand der Technik der Anlagen zu gewährleisten. Die Verschlechterungen werden sich nicht von heute auf morgen einstellen, über die gesamte LV-Periode 25-28 jedoch in Form von zunehmenden Störungen und Qualitätseinbussen spürbar werden. Damit verbunden wird nicht nur die Einhaltung des bestehenden Angebots latent gefährdet, sondern es werden auch künftige Angebotserweiterungen zunehmend infrage gestellt. Einerseits aufgrund mittelfristig erwarteter zunehmender Instabilitäten im Bahnnetz und andererseits, weil durch LV finanzierte Massnahmen für Ausbau und Erfordernisse des Verkehrs in die dreissiger Jahre verschoben werden müssen. Zudem bewirken ungenügende Mittel für Erneuerungen, dass die Unterhaltskosten laufend zunehmen. Diese kurativen Massnahmen sind nicht nachhaltig.

Konkret sind gemäss der öV-Branche folgende Auswirkungen des vorgesehenen Zahlungsrahmens zu erwarten:

Netzzustand: Es ist davon auszugehen, dass sich der Netzzustand in der LV-Periode 25-28 verschlechtern wird. Diese Einschätzung teilt auch der Bundesrat (siehe vorangegangene Zitate).

Sicherheit: Die Sicherheit hat im Bahnsystem die höchste Bedeutung. Entsprechend wird ihr alles untergeordnet. Die Sicherheit gewährleisten einerseits Anlagen, welche die entsprechenden Zulassungen und Zustände aufweisen und andererseits Menschen, welche die Anlagen, abhängig vom Risikopotenzial, permanent

überwachen. Verschlechtern sich Anlagenteile aufgrund von Überalterung oder Übernutzung, so sind es die Menschen, welche entsprechend reagieren und die Anlagenteile rechtzeitig ersetzen oder sperren müssen. Mit zunehmendem Substanzverlust steigt das Risiko, dass Entwicklungen übersehen und nicht rechtzeitig reagiert wird. Kritisch sind beispielsweise Stützbauten, welche das Gleisfeld schützen. Diese können bei Überalterung unvorhersehbar einbrechen, was bspw. Anprall-Ereignisse und Entgleisungen zur Folge haben kann.

Pünktlichkeit und Resilienz: Eine strukturelle Unterfinanzierung der Infrastruktur wird eine steigende Anzahl ungeplanter Verfügbarkeitsbeschränkungen zur Folge haben, was das Gesamtsystem Bahn im täglichen Betrieb störungsanfälliger machen wird.

Erfordernisse zunehmender Verkehrsentwicklung: Die zunehmenden Passagierzahlen führen dazu, dass neben der Taktverdichtung auch die Zugslängen angepasst werden. Infrastrukturseitig müssen dazu die Voraussetzungen geschaffen werden (längere Perrons, Behebung von Engstellen auf den Perrons). Mit den vom Bundesrat vorgesehenen Mitteln des Zahlungsrahmens wird dies bis 2028 nur noch sehr beschränkt erfolgen können.

Stand der Technik: Herzstück jedes Bahnsystems sind (neben den physischen Anlagen) die Systeme der Bahnsteuerung und Bahnproduktion. Gemäss gesetzlichen Vorgaben sind diese auf dem Stand der Technik zu halten. Kritisch sind dabei die Stellwerke. Nach wie vor sind in der Schweiz mehrheitlich Relaisstellwerke im Einsatz. Dazu kommen zwei Generationen elektronischer Stellwerke. In den nächsten 15-20 Jahren ist ein Grossteil der Stellwerke zu ersetzen. Dazu sind umfangreiche Vorbereitungsmaßnahmen inklusive Betriebserprobungen notwendig. Diese Massnahmen verzögern sich ebenso wie die dringend notwendige Ablösung des Bahn-Mobilfunksystems GSM-R. Dieses stammt aus der Jahrhundertwende und muss bis 2035 abgelöst werden.

Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes durch Umbauten der Publikumsanlagen: Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes wird Ende 2023 noch nicht abgeschlossen sein. Als Übergangslösung wird den betroffenen Menschen in nicht umgebauten Bahnhöfen eine Hilfestellung angeboten. In der LV-Periode 2025-2028 war bei einzelnen ISB ein erheblicher Mitteleinsatz zugunsten von Baumassnahmen für die Menschen mit Behinderungen vorgesehen. Der nun vorgesehene Zahlungsrahmen wird zu einer erheblichen Reduktion dieser Massnahmen führen müssen. Damit wird sich die Umsetzung nicht nur deutlich verzögern, sondern auch kommende LV-Perioden bis 2036, die bereits weitgehend verplant sind, zusätzlich belasten.

Forderungen 2025-2028:

Die Bahninfrastruktur muss ihre zentrale Drehscheibenfunktion im schweizerischen Verkehrssystem weiterhin wahrnehmen können. Gemäss der öV-Branche muss dafür der Zahlungsrahmen wie folgt angepasst werden:

- Der Zahlungsrahmen ist von CHF 15.1 Mia. um CHF 1.5 Mia. auf CHF 16.6 Mia. zu erhöhen. Dafür sind von den gemäss Vernehmlassungsvorlage verfügbaren Reserven rund CHF 1 Mia. zusätzlich für den Zahlungsrahmen 2025-2028 einzusetzen. Die restlichen notwendigen Mittel sind durch eine zeitlich erstreckte Umsetzung der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte bereitzustellen.
- Es ist eine Option von CHF 500 Mio. vorzusehen. Diese ist aus Mitteln von in der Periode 2025-2028 verzögerten Projekten (Substanzerhalt und Ausbau) zu öffnen. Solche Verzögerungen werden sich gemäss bisheriger Erfahrung einstellen (u.a. wegen Einsparungen).
- Auf weitere Kürzungsmassnahmen bei den Einlagen in den BIF (neben dem laufenden Sparpaket des Bundesrates) ist bis und mit 2028 zu verzichten.
- Die Konsequenzen der nicht finanziert bleibenden Bedarfe sind im Bericht ans Parlament aufzuzeigen.

Die in der Periode LV 2025-2028 für die Erneuerung fehlenden finanziellen Mittel werden nicht einfach gespart. Der Bedarf bleibt auf Grund der Anlagenalterung, welche ja nicht aufgehalten werden kann und durch die Nutzung weiter fortschreitet, bestehen und wird in der Folge-LV-Periode einen entsprechenden zusätzlichen Mittelbedarf auslösen. Sowohl finanziell als auch aus Sicht der Realisierung türmt sich somit eine Bugwelle auf, welche einerseits zu einem unökonomischen Mitteleinsatz und andererseits zu noch mehr Baustellen im ohnehin schon jetzt fast überlasteten System führt. Diese Mehrbelastung des Netzes wird nicht ohne negativen Einfluss auf die Betriebsqualität bleiben. Es gilt also jetzt die nötigen Mittel bereitzustellen damit neue bzw. zusätzliche Probleme in der Zukunft vermieden werden, welche das Bahnnetz bzw. - dessen Nutzung negativ beeinflussen.

Mit dem erhöhten Bahnstrompreis erhöht sich der Trassenpreis (siehe auch Erläuternder Bericht, Seite 13 wonach der Strompreis für 18 Prozent der Trassenpreise verantwortlich ist) und folglich auch die Einnahmen für den Bahninfrastrukturfonds. Erhöhte Bahnstrompreise den ISB anzulasten und gleichzeitig die Mehreinnahmen für den BIF bei der Höhe des Substanzerhalts-Kredits zu vernachlässigen, lehnen wir ab. Die Bahnstrompreise würden so indirekt ausschliesslich der Bundeskasse zugutekommen, die aufgrund der Zusatzeinnahmen für den BIF via Kürzung der LSVA-Einlage zusätzlichen finanzpolitischen Spielraum erhält. Die bahnstrombedingten Mehreinnahmen des BIF beim Trassenpreis sind

vollständig für den Substanzerhalt zu verwenden.

Zusätzliche Aufgaben für den Bahninfrastrukturfonds lehnen wir in der jetzigen Ausgangslage mit vom Bundesrat vorgeschlagenen teuerungsbereinigten Minderausgaben entschieden ab. Auf Seite 11 des Erläuternden Berichtes wird dargelegt, dass der Substanzerhalt von Verkehrsdrehscheiben künftig über den BIF finanziert werden soll. Weil bei Verkehrsdrehscheiben definitionsgemäss alle Verkehrsträger (insbesondere auch der motorisierte Individualverkehr oder der strassengebundene öffentliche Verkehr) profitieren, lehnen wir es ab, diese Aufgabe künftig ausschliesslich aus dem Bahninfrastrukturfonds zu finanzieren. In dieser Logik könnten der Unterhalt von Verkehrsdrehscheiben ebenso gut auch ausschliesslich über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden. Ebenfalls für eine Nähe zur Strassenfinanzierung spricht, dass Investitionen in Verkehrsdrehscheiben über die Agglomerationsprogramme finanziert werden und die Planung und Anpassung von Verkehrsdrehscheiben so erfolgen soll, dass die Unterhaltskosten möglichst gering sind.

Schliesslich betrachten wir den Einsatz von Begleitpersonen an den nicht fristgerecht „behindertengerecht“ umgebauten Bahnhöfen als überhaupt nicht vollwertigen Ersatz, der keinesfalls zur Dauerlösung verkommen darf. Entsprechend kritisch sind wir gegenüber dem Vorschlag im Rahmen der Leistungsvereinbarung alle jene Infrastrukturbetreiberinnen finanziell zu belohnen, die ihre Publikumsanlagen nicht gemäss der gesetzlichen Frist umgebaut haben. Jene Bahnunternehmen, die die längst bekannte gesetzliche Frist nicht einhalten, mussten damit rechnen, mit zusätzlichen Betriebskosten für die minderwertige „Ersatzlösung“ konfrontiert zu sein. Jene Unternehmen, die ihren Perrons und Rampen frühzeitig an die Vorgaben angepasst haben, taten das in der Annahme, dass diesen Investitionskosten zumindest mittelfristig etwas tiefere Personalkosten gegenüberstehen. Der Bundesratsvorschlag setzt einen Fehlanreiz. Dies könnte dazu führen, dass Bahnunternehmen, die vorgeschriebenen Investitionen weiter verzögern, was überhaupt nicht im Sinne der Betroffenen ist.

Verbindlicherer Beitrag an die Energiewende und die Dekarbonisierung

Aus finanzpolitischen Gründen soll nur ein kleiner Teil der Massnahmen zur Dekarbonisierung der Bahninfrastruktur durch die aktuelle Leistungsvereinbarung finanziert worden. Beim Klimaschutz des Schienenverkehrs zu sparen und gleichzeitig mit dem neuen CO₂-Gesetz den strassengebundenen öffentlichen Verkehr grosszügig zu unterstützen, passt nicht zusammen. Im Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative hat sich der Bund verpflichtet klimapolitisch ein schnelleres

Tempo als die übrigen Akteure zu verfolgen. Das muss sich auch auf jene Sektoren auswirken, wo der Bund oder die öffentliche Hand Eigner ist. Zum Beispiel ist der schnelle Ersatz von fossil betriebenen Weichenheizungen nicht nur klimapolitisch, sondern auch aus Sicht der Versorgungssicherheit nicht zu behindern, sondern Massnahmen zum Substanzerhalt gleichzustellen.

Neben den Dekarbonisierungsprojekten ist auch bei Massnahmen zur Umsetzung der Energiestrategie die Leistungsvereinbarung so zu erhöhen, dass die eingereichten Projekte durchgeführt werden können (insgesamt +50 Mio. CHF in der Leistungsvereinbarung statt nur als Option). Gemäss Erläuterndem Bericht (Seite 55) sind bei den Massnahmen zur Energiewende vor allem Photovoltaikprojekte auf der Bahninfrastruktur der SBB abgelehnt worden.

Falls die Bahnunternehmen geeignete Flächen nicht zur erneuerbaren Stromproduktion nutzen wollen, sollen sie vom Bund per Verordnung dazu verpflichtet werden, Dritten die Flächen zur Nutzung der Stromproduktion zur Verfügung zu stellen. Der Bundesrat schlägt gemäss Erläuterndem Bericht, Seite 26 das Zur-Verfügung-Stellen an Dritte nur als Möglichkeit vor. Auch bei Nationalstrassen sind die für Photovoltaik-Produktion geeigneten Flächen Dritten zur Verfügung zu stellen (Motion UREK-N 22.3387).

Verpflichtungskredit an private Güterverkehrsanlagen 2025-2028

In der Leistungsvereinbarung 2021 – 2024 war ein Rahmenkredit von 300 Millionen Franken für private Güterverkehrsanlagen zur Fortführung der bisherigen Förderung des Gütertransports auf der Schiene vorgesehen. Im Zahlungsrahmen 2025 – 2028 sollen es nur noch 185 Millionen Franken sein. Eine Reduktion der Mittel in diesem Bereich um ca. 40% ist eine massive Kürzung und ein verlagerungspolitisch sehr schlechtes Signal, mit mittelfristig wohl sehr negativen Auswirkungen für die Gesellschaft, Umwelt, Klima und den Flächenverbrauch. Der Betrag für die Güterverkehrsanlagen ist mindestens auf den realen (d.h. inflationsbereinigten) Wert der Vorperiode, d.h. auf über 300 Millionen Franken, zu erhöhen. Rückschritte bei den Rahmenbedingungen in der Verlagerungspolitik sind aufgrund des immer noch deutlich nicht erreichten Verlagerungsziels und der Probleme der Güterbahn in der Fläche, vor allem im Einzelwagenladungsverkehr, absolut nicht vertretbar. Wir brauchen künftig deutlich mehr Anlagen für den Schienengüterverkehr (Terminals, Anschlussgleise, etc.) nur schon, um den Anteil der Schiene zu halten, aufgrund des prognostizierten Wachstums des Güterverkehrs. Für eine Steigerung des Anteils der Scheine am Güterverkehr sogar nochmal deutlich mehr.

Der Vorschlag des Bundesrates den Vierjahreskredit im Vergleich zur

Vorgängerperiode von 300 auf 185 Mio. zu reduzieren ist umso überraschender, als mit der Vernehmlassungsvorlage zur Revision des Gütertransportgesetzes neue finanzielle Anreize vom Bundesrat vorgeschlagen wurden. Der hier vorgeschlagene Kreditbetrag widerspricht dem völlig. Deshalb möchten wir hier bekräftigen, dass wir den Bundesratsvorschlag zum GüTG insbesondere bzgl. dem neuen finanziellen Anreiz für Güterverladevorgänge im kombinierten Verkehr sehr unterstützen.

Erhöhungen der Trassenpreise bzw. Bahnstrompreise schaden der Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahn und sind vor diesem Hintergrund zu unterlassen: Laut dem BAV soll diese Erhöhung des Bahnstrompreises auf den 1.1.2023 um einen Rappen weitergeführt werden und die geplante Erhöhung um nochmals 2 Rappen ab 2024 auf die 14 Rappen soll dann zementiert werden. Diese Erhöhungen von 10,5 auf 14 Rappen innerhalb von wenigen Jahren hat Mehrkosten in Millionenhöhe für den Güterverkehr zur Folge und steht im Widerspruch zu den Verlagerungszielen und zur laufenden Totalrevision des GüTG, in welcher insb. der Güterverkehr in der Fläche unterstützt werden soll. Die Trassenpreise sind in der Schweiz schon heute relativ hoch im Vergleich zum Ausland. In Europa wurden diese in der Pandemie gesenkt, um den Güterverkehr zu stärken., in der Schweiz nicht. Der Güterverkehr zahlt schon heute den (für den Güterverkehr) unnötig hohen Ausbaustandard der Bahninfrastruktur mit.

Um die Güterbahn wettbewerbsfähiger zu machen, sollte ausserdem die LSVA möglichst rasch der Teuerung angepasst werden. So könnten auch mehr Einnahmen für den BIF generiert werden. Zudem sollte möglichst bald die nächste Abklassierung stattfinden. Es stehen nun viel umweltschonendere Fahrzeuge als diejenigen der Euro 6 am Markt zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund sollte die Euro 6 nicht mehr in der billigsten Kategorie sein.

Bundesamt für Verkehr BAV

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 18. Oktober 2023

Stellungnahme der LITRA zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Gemeinsam mit unseren rund 220 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft.

Einleitende Bemerkungen

Das Schienen- und Strassennetz sind zentrale Pfeiler für die Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft und damit für den Zusammenhalt der Schweiz. Sichere und leistungsfähige Infrastrukturen sind die Grundlage für eine effiziente und umweltfreundliche Erbringung guter Transportleistungen und für die Bewältigung des wachsenden Personen- und Güterverkehrs. Ohne die regelmässige Gewährleistung des notwendigen Substanzerhalts werden die Qualität der Infrastrukturen infrage gestellt, der Nachholbedarf beim Substanzerhalt vergrössert und ebenfalls bereits beschlossene Infrastrukturausbauten verzögert.

Das Schweizer Schienennetz ist historisch entstanden und weist vielerorts einen hohen Anteil an Tunneln und Viadukten auf. So fällt bei zahlreichen Infrastrukturbetreibern rund die Hälfte des Wiederbeschaffungswertes auf solche Kunstbauten. Die Erneuerung der Schienennetze und der Kunstbauten weist heute leider bereits einen Investitionsrückstand auf, wodurch sich der Zustand der Schieneninfrastrukturen laufend verschlechtert. Der aktuelle Zustandsbericht weist zwar noch einen «genügenden» Wert von 2,7 auf. Dies kann für die hohen Ansprüche und Erwartungen, die wir in der Schweiz an unsere öV-Infrastrukturen und öV-Angebote stellen, nicht als ausreichend beurteilt werden. Es gilt angesichts der schmerzlichen Erfahrungen im Unterhalt der Schieneninfrastruktur im umliegenden Ausland zwingend zu vermeiden, dass die Schweiz wegen fehlender finanzieller Mittel auf ein noch tieferes Zustandsniveau absinkt. Vielmehr muss in der Schweiz der Zustand der Infrastrukturen wieder generell verbessert werden.

Vorschlag des Bundesrats

In der laufenden Vierjahresperiode 2021–24 wurden vom Bund für den Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastrukturen 14,4 Mrd. Franken gesprochen. Gemäss Vernehmlassungsvorlage will der Bund für die Jahre 2025-2028 insgesamt 15,1 Mrd. Franken gewähren. Dies entspricht absolut gesehen einer Erhöhung um 0,7 Mrd. Franken. Allein auf Grund der aufgelaufenen und prognostizierten Teuerung wird dies dazu führen, dass insgesamt weniger Mittel für die Bahninfrastruktur zur Verfügung stehen wird als in der

laufenden Vierjahresperiode. Mit den vorgesehenen Mitteln wird der Rückstand beim Substanzerhalt also nicht gebrochen, sondern der Investitionsstau noch grösser werden. Mit dem Vorschlag des Bundesrats besteht eindeutig die Gefahr, dass sich die Qualität der Schieneninfrastruktur verschlechtert.

Erwägungen der LITRA

Um in den kommenden Jahren mehr Kundinnen und Kunden für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen, werden weitere Ausbauten der Bahninfrastruktur nötig sein. Die anstehenden Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur werden aus Mitteln des Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden. Die Mittel des BIF sind jedoch beschränkt und werden vor allem sowohl für den Substanzerhalt wie auch für den Ausbau des Bahnsystems verwendet. Während das Parlament die Mittel für Infrastrukturausbauten auf viele Jahre hinaus vergibt, erfolgt die Finanzierung des Substanzerhalts mit einem Zeithorizont von vier Jahren. Da die Entscheide zum Substanzerhalt und zum Ausbau der Bahninfrastruktur zeitlich entkoppelt vom Parlament behandelt werden, ist es schwierig, die Weiterentwicklung des Bahnsystems aus einer Gesamtperspektive zu beurteilen. Nicht zuletzt deshalb kann dieses Vorgehen bei finanziellen Einschränkungen, wie sie derzeit im Bund vorliegen, dazu führen, dass das gesetzliche Primat «Substanzerhalt vor Ausbau» nicht eingehalten werden kann.

Geradezu exemplarisch zeigt sich dies nun bei der Festlegung des vorliegenden Zahlungsrahmens 2025-2028 für die Bahninfrastruktur. Entgegen den bisherigen Erfahrungswerten, dass auf Grund der intensiven Nutzung der Bahninfrastruktur mit einem 10%igen Wachstum des Mittelbedarfs für den Substanzerhalt zu rechnen ist, wurden die Abgeltungsmittel mit dem vorliegenden Vorschlag des Bundesrates um 5% erhöht. Unter Berücksichtigung der aufgelaufenen und bis Ende 2028 prognostizierten Teuerung, erfolgt damit real eine Senkung der verfügbaren Mittel. Der vom Bundesrat vorgesehene Zahlungsrahmen 2025-2028 orientiert sich folglich nicht in erster Linie an den Bedürfnissen des Bestandsnetzes der Schieneninfrastruktur, sondern richtet sich nach den im BIF verfügbaren Mitteln aus, was im 2025-2028 zu einer Kürzung der für den Substanzerhalt vorzusehenden Mittel führt.

Antrag der LITRA in Abstimmung mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

Zusammen mit der ganzen öV-Branche will die LITRA sicherstellen, dass die schweizerische Bahninfrastruktur ihre zentrale Drehscheibenfunktion im Verkehrssystem weiterhin mit hoher Qualität wahrnehmen kann. Wir beantragen deshalb in Abstimmung mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) den Zahlungsrahmen folgendermassen anzupassen:

- Der **Zahlungsrahmen ist von CHF 15.1 Mia. um CHF 1.5 Mia. auf CHF 16.6 Mia. zu erhöhen**. Dafür sind von den im BIF verfügbaren Reserven rund CHF 1 Mia. zusätzlich für den Zahlungsrahmen 2025-2028 einzusetzen. Die restlichen notwendigen Mittel sind durch eine zeitlich erstreckte Umsetzung der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte bereitzustellen.
- Zudem ist eine Option von CHF 500 Mio. vorzusehen, welche aus Mitteln von in der Periode 2025-2028 verzögerten Projekten (Substanzerhalt und Ausbau) zu äufnen ist. Solche Verzögerungen werden sich gemäss bisheriger Erfahrung einstellen (u.a. wegen Einsparungen).
- Auf weitere Kürzungsmassnahmen bei den Einlagen in den BIF (neben dem laufenden Sparpaket des Bundesrates) ist bis und mit 2028 zu verzichten.
- Schliesslich sollen die Konsequenzen des nicht finanzierten Substanzerhalts in der Botschaft ans Parlament aufgezeigt werden. Da der Bedarf bezüglich Substanzerhalt auf Grund der Anlagenalterung und durch die Nutzung weiter fortschreitet, wird dies gegebenenfalls in der folgenden LV-Periode einen zusätzlichen Mittelbedarf auslösen.

Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028

Die LITRA unterstützt den Verpflichtungskredit in Höhe von CHF 185 Millionen Franken. Der Bund leistet damit wichtige Beiträge zur Förderung des Güterverkehrs, namentlich für Erneuerungen, Erweiterungen und Neubauten von KV-Umschlagsanlagen oder Anschlussgleisen. Diese Beiträge sind insbesondere für die im November erwartete Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport von grundlegender Bedeutung.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen. Der Geschäftsführer steht Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Präsident
Nationalratspräsident 2022/2023



Michael Bützer, Geschäftsführer

Vorsteherin des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 20. Oktober 2023

VERNEHMLASSUNGSANTWORT

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren

Inclusion Handicap vertritt als Dachverband der Behindertenorganisationen die Interessen der rund 1,7 Mio. Menschen mit Behinderungen in der Schweiz.¹ Die Abteilung Gleichstellung von Inclusion Handicap hat die Aufgabe, die **Umsetzung und Weiterentwicklung des Behindertengleichstellungsrechts** zu fördern und dadurch die **autonome Lebensführung von Menschen mit Behinderungen in allen Aspekten des täglichen Lebens** zu unterstützen.

Als Dachverband der Behindertenorganisationen nehmen wir zur obgenannten Vorlage Stellung, weil diese **für die Menschen mit Behinderungen in der ganzen Schweiz von grosser Bedeutung** ist. Inclusion Handicap nimmt zur Kenntnis, dass mit dem Zahlungsrahmen für die Jahre 2025-2028 gegenüber dem Zahlungsrahmen 2021-2024 trotz einer Erhöhung um 700 Millionen Franken **voraussichtlich real weniger Mittel** vorhanden sein werden (Erläuternder Bericht, Übersicht, S. 2). Wir sind äusserst besorgt, dass sich die bei vielen Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen **ohnehin bereits stark verzögerte Anpassung der Bahninfrastruktur gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)** aufgrund der realen Mittelkürzung **noch weiter verzögern** wird.

¹ [Anzahl Menschen mit Behinderungen gemäss Bundesamt für Statistik BFS.](#)



1. Ausgangslage und Vorbemerkungen

Für die behindertengerechte Anpassung der bestehenden Bahninfrastruktur wurde ab Inkrafttreten des BehiG am 1. Januar 2004 eine 20-jährige Frist gesetzt (Art. 22 Abs. 1 BehiG). Diese Frist läuft Ende 2023 ab. Gemäss dem neusten Standbericht des BAV vom 14. Dezember 2022 sind **von den rund 1'800 Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen erst 928 (Stand Ende 2021) autonom und spontan benutzbar** (anzumerken ist, dass diese Zahlen auf eigenen Angaben der Infrastrukturbetreiber [ISB] beruhen). Bis Ende 2023 ist die Anpassung von weiteren rund 166 Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen geplant. Bei rund 140 Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen erfolgt aus Verhältnismässigkeitsgründen keine Anpassung und rund 30 werden geschlossen. **Bei 541 Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen wird die nötige bauliche Anpassung gemäss den Planungen der ISB erst nach Ende 2023 und somit verspätet umgesetzt sein** (vgl. zum Ganzen auch Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 15 f.).²

Offensichtlich wird das **BAV sein Ziel**, die Vorgaben des BehiG an den Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen aller ISB **zeitgerecht umzusetzen** (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 15) **weit verfehlen**. Zwar sieht das BAV die Verantwortung für die nicht-fristgerechte Umsetzung allein bei den ISB (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 16). Es begnügt sich in der Folge damit, darauf hinzuweisen, dass die zeitlichen Überschreitungen der im BehiG festgehaltenen Anpassungsfrist so kurz wie möglich zu halten seien und dass die ISB in jedem Fall dafür zu sorgen hätten, dass die Umsetzung dort, wo die Frist nicht eingehalten wird, so rasch wie möglich erfolgt (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 16).

Dabei hat auch das BAV seine **Verantwortung sowohl als Aufsichts- als auch Finanzierungsbehörde** für die fristgerechte Umsetzung der behindertengerechten Anpassung der Bahninfrastruktur **nicht genügend und viel zu spät wahrgenommen**. Obwohl die entsprechende Frist bereits seit 2004 läuft, initiierte das BAV erst 2016 eine Datenerhebung über den Umsetzungsstand BehiG beim Bahnzugang. Erst 2017 erarbeitete das BAV eine Planungsanweisung und beauftragte die ISB, ihre bisherige BehiG-Strategie entsprechend zu überarbeiten. Die Standberichte zur Umsetzung des BehiG werden erst seit 2018 erstellt. Und erst nach Kritik der Eidgenössischen Finanzkontrolle im Jahr 2020 legte das BAV zusammen mit den ISB die Fertigstellung des behindertengerechten Bahnzugangs ab 2024 inhaltlich, finanziell und verbindlich fest.³ Hätte das BAV seine Verantwortung bereits früher wahrgenommen und eine entsprechende verbindliche Festlegung mit den ISB bereits während laufender Frist für die fristgerechte Umsetzung erstellt, wäre eine fristgerechte Umsetzung wohl möglich gewesen.

² [Bundesamt für Verkehr BAV, Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes an Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen, Standbericht n°5: 2022, 14. Dezember 2022, Ziff. 1, S. 3 f.](#)

³ [Eidgenössische Finanzkontrolle, Prüfung der Massnahmenumsetzung des behindertengerechten Bahnzugangs, Bundesamt für Verkehr, EFK-18376, Bericht vom 23. Januar 2020.](#)



2. Erhöhung des für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrages

Ab dem 1. Januar 2024 wird somit an vielen Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen ein **gesetzeswidriger Zustand** bestehen. Der Bund, insbesondere das BAV, hat vor diesem Hintergrund endlich Verantwortung zu übernehmen und dafür zu sorgen, dass die **Beseitigung der gesetzeswidrigen Zustände ab 2024 so rasch wie möglich erfolgt**. Dafür hat er insbesondere auch die **erforderlichen Mittel bereitzustellen**.

Wie im Erläuternden Bericht festgehalten wird, werden seit 2019 **Massnahmen für die barrierefreie Gestaltung von Bahnhöfen**, die wegen der im BehiG verankerten Anpassungsfrist bis 2023 realisiert werden müssen, **vollumfänglich aus Mitteln des Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert**; eine finanzielle Abgrenzung zwischen dem ordentlichen Substanzerhalt und Anpassungen an das BehiG ist oft nicht möglich (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 15). Entsprechend gross ist der Einfluss der vom Bund bereitgestellten Mittel auf die möglichst rasche Umsetzung der BehiG-Anpassungen.

In den Jahren 2025 bis 2028 sind diverse Umbauprojekte geplant, welche die behindertengerechte Anpassung und damit die Beseitigung des ab 2024 bestehenden gesetzeswidrigen Zustandes umfassen. Bei einer realen Senkung der Mittel aus dem BIF besteht die **akute Gefahr, dass die Anpassungen ans BehiG noch weiter hinausgezögert** werden. Dies ist vor dem Umstand des ab 2024 bestehenden gesetzeswidrigen Zustands nicht akzeptabel. Zusätzlich müssen aus dem ISB ab 2024 auch noch die **Ersatz- und Überbrückungsmassnahmen** bezahlt werden (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 16).

Auch im erläuternden Bericht steht, dass aufgrund der Beschränkung der Substanzerhaltungsinvestitionen «vorläufig **alle Massnahmen, die nicht zwingend für den Betrieb und unabdingbaren Substanzerhalt nötig sind, in die Optionen aufgenommen beziehungsweise zeitlich zurückgestellt**» wurden (Erläuternder Bericht, Übersicht, S. 3). Auch die SBB weisen darauf hin, dass bei dieser Ausgangslage eine **zeitliche Erstreckung bei der Umsetzung gesetzlicher Vorgaben (BehiG) nicht auszuschliessen** wäre (Erläuternder Bericht, Ziff., S. 1.6.4, S. 39 f.).

Aus Sicht von Inclusion Handicap reicht es jedoch nicht, «den Fokus darauf[zu]legen, dass *möglichst viele* der baulichen BehiG-Massnahmen umgesetzt werden können» (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.6.3, S. 36 f.). **Alle baulichen BehiG-Massnahmen sind so rasch wie möglich umzusetzen und der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehene Betrag ist entsprechend zu erhöhen**.

3. Stärkerer Fokus auf Barrierefreiheit

Zwar wird bei der strategischen Stossrichtung «Gewährleistung der Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes» als Ziel auch genannt, dass die baulichen Anpassungen der Infrastruktur zur Umsetzung des BehiG unter Anwendung der «Planungsanweisung BehiG» des BAV und im Rahmen der Verhältnismässigkeit umgesetzt



werden (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.4.2, S. 24). Für Bahnhöfe, bei denen die gesetzliche Anpassungsfrist (31. Dezember 2023) nicht eingehalten werden kann, aber ein Umbau dennoch verhältnismässig ist, wird als Ziel gesetzt, dass Überbrückungsmassnahmen definiert und publiziert werden (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.4.2, S. 24).

Bei den **baulichen Anpassungen zur Umsetzung des BehiG und dem Anbieten von Überbrückungsmassnahmen** handelt es sich jedoch bereits um **gesetzliche Verpflichtungen**, die auch ohne diese Zielvorgabe zwingend umzusetzen sind. Was es braucht sind **konkrete Massnahmen, wie diese gesetzliche Verpflichtung möglichst rasch umgesetzt** wird. Es könnte insbesondere auch geprüft werden, ob eine Systemaufgabe «Barrierefreiheit» geschaffen werden könnte.

Wie bereits in unserer Vernehmlassungsantwort vom 14. Oktober 2022 zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2025 fordern wir, dass die **Rechte von Menschen mit Behinderungen**, insbesondere das Recht auf Autonomie, und die **Pflicht zur Gewährleistung der Zugänglichkeit (Barrierefreiheit) des öffentlichen Verkehrs** ein höheres Gewicht beigemessen wird. Insbesondere fordern wir, dass die **Zugänglichkeit (Barrierefreiheit)** ausdrücklich als **Ziel** aufgenommen wird. Weiter ersuchen wir darum, dass die für die (ohnehin bereits verspäteten) Gewährleistung der Zugänglichkeit (Barrierefreiheit) **notwendigen finanziellen und personellen Mittel** budgetiert und bereitgestellt werden.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Inclusion Handicap

Dr. iur. Caroline Hess-Klein
Leiterin Abt. Gleichstellung

lic. iur. Nuria Frei, Rechtsanwältin
Fachmitarbeiterin Abt. Gleichstellung

Stellungnahme Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028 (Vernehmlassung 2023/41)

Zahlungsrahmen Betrieb und Substanzerhalt Bahninfrastruktur 2025-2028

Die Zukunft des Güterverkehrs muss vermehrt auf der Schiene liegen, weil der (schwere) Strassengüterverkehr bisher nur sehr geringe Fortschritte hin zu Netto-Null im Klima-Impact verzeichnet hat und enorme externe Kosten verursacht, welche er nur zu einem Drittel selbst trägt. Massnahmen zu Gunsten des Substanzerhalts und des Betriebs sind gut investiertes Geld, da Risiken für Sperrungen bzw. Kapazitätsreduktionen, mit ökologischen, volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Schäden verbunden sind. Aus diesen Gründen ist es wichtig, dass der Zahlungsrahmen der Leistungsvereinbarung an die Teuerung angepasst wird. Denn wenn nur die notwendigsten Massnahmen für den Betrieb und Substanzerhalt umgesetzt werden, ist das kein nachhaltiger Umgang mit der Bahninfrastruktur.

Im Erläuternden Bericht (Seite 29) gesteht der Bund ein, dass mit dem vorgeschlagenen Kredit die Bahnunternehmen den vom Bund selbst vorgegebenen Ziel-Zustand der Bahninfrastruktur (nämlich durchschnittlich 2.5 gemäss RTE 29900) nicht werden erreichen können. Eine teuerungsbereinigte Kürzung der Mittel ist auch deshalb nicht zu verantworten, weil der Zustand der Fahrbahn auf dem SBB-Netz bereits heute vom Bund «nur als ausreichend» eingeschätzt wird (3.2 gemäss RTE 29900, Erläuternder Bericht, Seite 30). Der Erläuternde Bericht beschönigt denn auch nicht, dass dieser tiefe Kreditbetrag beim SBB-Netz zu einem noch grösseren Rückstand beim Substanzerhalt, einer „Verschlechterung der Zustandsnote“ und zu einem Angebotsabbau durch noch häufigere Baustellenfahrpläne führen wird (Erläuternder Bericht, Seite 39f)

Eine sinkende Substanzerhaltungsquote, die mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Betrag verbunden ist (siehe Erläuternder Bericht, Seite 3) führt mittel- und langfristig zu Zusatzausgaben für die Bahninfrastruktur. Substanzerhalt ist billiger als Folgekosten bei vernachlässigtem Substanzerhalt. Der unerwartete tagelange Streckunterbruch zwischen Lausanne und Genf in Tolochenaz 2021 wirkte sich beispielsweise auf das gesamte Bahnangebot in der Romandie aus.

Die Mittel des Bahninfrastrukturfonds (BIF) müssen bekanntlich sowohl für Substanzerhalt als auch für den Ausbau des Bahnsystems genügen. Während bei den Ausbauten mit Entscheid des Parlaments die Mittel auf bis zu 20 Jahre hinaus verpflichtet werden, erfolgt die Finanzierung des Substanzerhalts mit einem deutlich kürzeren Zeithorizont von 4 Jahren. Entsteht ein finanzieller (oder ressourcenbedingter) Engpass, so kann ohne kurzfristige Anpassung getroffener parlamentarischer Entscheide dem gesetzlichen Primat «Substanzerhalt vor Ausbau» nicht nachgelebt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass dem Parlament Entscheide zum Substanzerhalt und zum Ausbau zeitlich entkoppelt vorgelegt werden, so dass die Weiterentwicklung des Bahnsystems nicht aus einer Gesamtperspektive erfolgen kann.

Bei der Festlegung des Zahlungsrahmens 2025-2028 für die Infrastruktur ist nun die aufgezeigte Problematik deutlich sichtbar geworden. Entgegen der bisherigen, langjährigen Erfahrung, dass von Leistungsvereinbarung (LV)-Periode zu LV-Periode mit einem Wachstum des Mittelbedarfs von bis zu 10 Prozent zu rechnen ist (ohne Teuerungseffekte), wurden die vorgesehenen Abgeltungsmittel mit dem vorliegenden Vorschlag des Bundesrates lediglich von CHF 14.4 Mia. CHF auf 15.1 Mia. CHF (+5%) erhöht. Unter Berücksichtigung der aufgelaufenen und der bis Ende 2028 prognostizierten Teuerung erfolgt sogar eine Senkung der real verfügbaren Mittel. Der vom Bundesrat vorgesehene Zahlungsrahmen 2025-2028 orientiert sich damit nicht an den Bedürfnissen des Bestandsnetzes, sondern richtet sich in erster Linie nach der Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln im Bahninfrastrukturfonds aus, was zu einer deutlichen Kürzung der für den Substanzerhalt 2025-2028 vorzusehenden Mittel führte.

Die Schweizerischen Bahninfrastrukturbetreiberinnen (ISB) gehen davon aus, dass der vom Bundesrat vorgeschlagene Zahlungsrahmen es nicht erlauben wird, das heutige Niveau bzgl. Verfügbarkeit und Qualität des Netzes flächendeckend zu halten und den Stand der Technik der Anlagen zu gewährleisten. Die Verschlechterungen werden sich nicht von heute auf morgen einstellen, über die gesamte LV-Periode 25-28 jedoch in Form von zunehmenden Störungen und Qualitätseinbussen spürbar werden. Damit verbunden wird nicht nur die Einhaltung des bestehenden Angebots latent gefährdet, sondern es werden auch künftige Angebotserweiterungen zunehmend infrage gestellt. Einerseits aufgrund mittelfristig erwarteter zunehmender Instabilitäten im Bahnnetz und andererseits, weil durch LV finanzierte Massnahmen für Ausbau und Erfordernisse des Verkehrs in die dreissiger Jahre verschoben werden müssen. Zudem bewirken ungenügende Mittel für Erneuerungen, dass die Unterhaltskosten laufend zunehmen. Diese kurativen Massnahmen sind nicht nachhaltig.

Konkret sind gemäss der öV-Branche folgende Auswirkungen des vorgesehenen Zahlungsrahmens zu erwarten:

Netzzustand: Es ist davon auszugehen, dass sich der Netzzustand in der LV-Periode 25-28 verschlechtern wird. Diese Einschätzung teilt auch der Bundesrat (siehe vorangegangene Zitate)

Sicherheit: Die Sicherheit hat im Bahnsystem die höchste Bedeutung. Entsprechend wird ihr alles untergeordnet. Die Sicherheit gewährleisten einerseits Anlagen, welche die entsprechenden Zulassungen und Zustände aufweisen und andererseits Menschen, welche die Anlagen, abhängig vom Risikopotenzial, permanent überwachen. Verschlechtern sich Anlagenteile aufgrund von Überalterung oder Übernutzung, so sind es die Menschen, welche entsprechend reagieren und die Anlagenteile rechtzeitig ersetzen oder sperren müssen. Mit zunehmendem Substanzverlust steigt das Risiko, dass Entwicklungen übersehen und nicht rechtzeitig reagiert wird. Kritisch sind beispielsweise Stützbauten, welche das Gleisfeld schützen. Diese können bei Überalterung unvorhersehbar einbrechen, was bspw. Anprall-Ereignisse und Entgleisungen zur Folge haben kann.

Pünktlichkeit und Resilienz: Eine strukturelle Unterfinanzierung der Infrastruktur wird eine steigende Anzahl ungeplanter Verfügbarkeitseinschränkungen zur Folge haben, was das Gesamtsystem Bahn im täglichen Betrieb störungsanfälliger machen wird.

Erfordernisse zunehmender Verkehrsentwicklung: Die zunehmenden Passagierzahlen führen dazu, dass neben der Taktverdichtung auch die Zugslängen angepasst werden. Infrastrukturseitig müssen dazu die Voraussetzungen geschaffen werden (längere Perrons, Behebung von Engstellen auf den Perrons). Mit den vom Bundesrat vorgesehenen Mitteln des Zahlungsrahmens wird dies bis 2028 nur noch sehr beschränkt erfolgen können.

Stand der Technik: Herzstück jedes Bahnsystems sind (neben den physischen Anlagen) die Systeme der Bahnsteuerung und Bahnproduktion. Gemäss gesetzlichen Vorgaben sind diese auf dem Stand der Technik zu halten. Kritisch sind dabei die Stellwerke. Nach wie vor sind in der Schweiz mehrheitlich Relaisstellwerke im Einsatz. Dazu kommen zwei Generationen elektronischer Stellwerke. In den nächsten 15-20 Jahren ist ein Grossteil der Stellwerke zu ersetzen. Dazu sind umfangreiche Vorbereitungsmaßnahmen inklusive Betriebserprobungen notwendig. Diese Massnahmen verzögern sich ebenso wie die dringend notwendige Ablösung des Bahn-Mobilfunksystems GSM-R. Dieses stammt aus der Jahrhundertwende und muss bis 2035 abgelöst werden.

Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes durch Umbauten der Publikumsanlagen: Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes wird Ende 2023 noch nicht abgeschlossen sein. Als Übergangslösung wird den betroffenen Menschen in nicht umgebauten Bahnhöfen eine Hilfestellung angeboten. In der LV-Periode 2025-2028 war bei einzelnen ISB ein erheblicher Mitteleinsatz zugunsten von Baumassnahmen für die Menschen mit Behinderungen vorgesehen. Der nun vorgesehene Zahlungsrahmen wird zu einer erheblichen Reduktion dieser Massnahmen führen müssen. Damit wird sich die Umsetzung nicht nur deutlich verzögern, sondern auch kommende LV-Perioden bis 2036, die bereits weitgehend verplant sind, zusätzlich belasten.

Forderungen 2025-2028:

Die Bahninfrastruktur muss ihre zentrale Drehscheibenfunktion im schweizerischen Verkehrssystem weiterhin wahrnehmen können. Gemäss der öV-Branche muss dafür der Zahlungsrahmen wie folgt angepasst werden:

- Der Zahlungsrahmen ist von CHF 15.1 Mia. um CHF 1.5 Mia. auf CHF 16.6 Mia. zu erhöhen. Dafür sind von den gemäss Vernehmlassungsvorlage verfügbaren Reserven rund CHF 1 Mia. zusätzlich für den Zahlungsrahmen 2025-2028 einzusetzen. Die restlichen notwendigen Mittel sind durch eine zeitlich erstreckte Umsetzung der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte bereitzustellen.
- Es ist eine Option von CHF 500 Mio. vorzusehen. Diese ist aus Mitteln von in der Periode 2025-2028 verzögerten Projekten (Substanzerhalt und Ausbau) zu äufnen. Solche Verzögerungen werden sich gemäss bisheriger Erfahrung einstellen (u.a. wegen Einsprachen).
- Auf weitere Kürzungsmassnahmen bei den Einlagen in den BIF (neben dem laufenden Sparpaket des Bundesrates) ist bis und mit 2028 zu verzichten.
- Die Konsequenzen der nicht finanziert bleibenden Bedarfe sind im Bericht ans Parlament aufzuzeigen.

Die in der Periode LV 2025-2028 für die Erneuerung fehlenden finanziellen Mittel werden nicht einfach gespart. Der Bedarf bleibt auf Grund der Anlagenalterung, welche ja nicht aufgehalten werden kann und durch die Nutzung weiter fortschreitet, bestehen und wird in der Folge-LV-Periode einen entsprechenden zusätzlichen Mittelbedarf auslösen. Sowohl finanziell als auch aus Sicht der Realisierung türmt sich somit eine Bugwelle auf, welche einerseits zu einem unökonomischen Mitteleinsatz und andererseits zu noch mehr Baustellen im ohnehin schon jetzt fast überlasteten System führt. Diese Mehrbelastung des Netzes wird nicht ohne negativen Einfluss auf die Betriebsqualität bleiben. Es gilt also jetzt die nötigen Mittel bereitzustellen damit neue bzw. zusätzliche Probleme in der Zukunft vermieden werden, welche das Bahnnetz bzw.- dessen Nutzung negativ beeinflussen.

Mit dem erhöhten Bahnstrompreis erhöht sich der Trassenpreis (siehe auch Erläuternder Bericht, Seite 13 wonach der Strompreis für 18 Prozent der Trassenpreise verantwortlich ist) und folglich auch die Einnahmen für den Bahninfrastrukturfonds. Erhöhte Bahnstrompreise den ISB anzulasten und gleichzeitig die Mehreinnahmen für den BIF bei der Höhe des Substanzerhalts-Kredits zu vernachlässigen, lehnen wir ab. Die Bahnstrompreise würden so indirekt ausschliesslich der Bundeskasse zugutekommen, die aufgrund der Zusatzeinnahmen für den BIF via Kürzung der LSVA-Einlage zusätzlichen finanzpolitischen Spielraum erhält. Die bahnstrombedingten Mehreinnahmen des BIF beim Trassenpreis sind vollständig für den Substanzerhalt zu verwenden.

Zusätzliche Aufgaben für den Bahninfrastrukturfonds lehnen wir in der jetzigen Ausgangslage mit vom Bundesrat vorgeschlagenen teuerungsbereinigten Minderausgaben entschieden ab. Auf Seite 11 des Erläuternden Berichtes wird dargelegt, dass der Substanzerhalt von Verkehrsdrehscheiben künftig über den BIF finanziert werden soll. Weil bei Verkehrsdrehscheiben definitionsgemäss alle Verkehrsträger (insbesondere auch der motorisierte Individualverkehr oder der strassengebundene öffentliche Verkehr) profitieren, lehnen wir es ab, diese Aufgabe künftig ausschliesslich aus dem Bahninfrastrukturfonds zu finanzieren. In dieser Logik könnten der Unterhalt von Verkehrsdrehscheiben ebenso gut auch ausschliesslich über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden. Ebenfalls für eine Nähe zur Strassenfinanzierung spricht, dass Investitionen in Verkehrsdrehscheiben über die Agglomerationsprogramme finanziert werden und die Planung und Anpassung von Verkehrsdrehscheiben so erfolgen soll, dass die Unterhaltskosten möglichst gering sind.

Schliesslich betrachten wir den Einsatz von Begleitpersonen an den nicht fristgerecht „behindertengerecht“ umgebauten Bahnhöfen als überhaupt nicht vollwertigen Ersatz, der keinesfalls zur Dauerlösung verkommen darf. Entsprechend kritisch sind wir gegenüber dem Vorschlag im Rahmen der Leistungsvereinbarung alle jene Infrastrukturbetreiberinnen finanziell zu belohnen, die ihre Publikumsanlagen nicht gemäss der gesetzlichen Frist umgebaut haben. Jene Bahnunternehmen, die die längst bekannte gesetzliche Frist nicht einhalten, mussten damit rechnen, mit zusätzlichen Betriebskosten für die minderwertige „Ersatzlösung“ konfrontiert zu sein. Jene Unternehmen, die ihren Perrons und

Rampen frühzeitig an die Vorgaben angepasst haben, taten das in der Annahme, dass diesen Investitionskosten zumindest mittelfristig etwas tiefere Personalkosten gegenüberstehen. Der Bundesratsvorschlag setzt einen Fehlanreiz. Dies könnte dazu führen, dass Bahnunternehmen, die vorgeschriebenen Investitionen weiter verzögern, was überhaupt nicht im Sinne der Betroffenen ist.

Verbindlicherer Beitrag an die Energiewende und die Dekarbonisierung

Aus finanzpolitischen Gründen soll nur ein kleiner Teil der Massnahmen zur Dekarbonisierung der Bahninfrastruktur durch die aktuelle Leistungsvereinbarung finanziert werden. Beim Klimaschutz des Schienenverkehrs zu sparen und gleichzeitig mit dem neuen CO₂-Gesetz den strassengebundenen öffentlichen Verkehr grosszügig zu unterstützen, passt nicht zusammen. Im Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative hat sich der Bund verpflichtet klimapolitisch ein schnelleres Tempo als die übrigen Akteure zu verfolgen. Das muss sich auch auf jene Sektoren auswirken, wo der Bund oder die öffentliche Hand Eigner ist. Zum Beispiel ist der schnelle Ersatz von fossil betriebenen Weichenheizungen nicht nur klimapolitisch, sondern auch aus Sicht der Versorgungssicherheit nicht zu behindern, sondern Massnahmen zum Substanzerhalt gleichzustellen.

Neben den Dekarbonisierungsprojekten ist auch bei Massnahmen zur Umsetzung der Energiestrategie die Leistungsvereinbarung so zu erhöhen, dass die eingereichten Projekte durchgeführt werden können (insgesamt +50 Mio. CHF in der Leistungsvereinbarung statt nur als Option). Gemäss Erläuterndem Bericht (Seite 55) sind bei den Massnahmen zur Energiewende vor allem Photovoltaikprojekte auf der Bahninfrastruktur der SBB abgelehnt worden.

Falls die Bahnunternehmen geeignete Flächen nicht zur erneuerbaren Stromproduktion nutzen wollen, sollen sie vom Bund per Verordnung dazu verpflichtet werden, Dritten die Flächen zur Nutzung der Stromproduktion zur Verfügung zu stellen. Der Bundesrat schlägt gemäss Erläuterndem Bericht, Seite 26 das Zur-Verfügung-Stellen an Dritte nur als Möglichkeit vor. Auch bei Nationalstrassen sind die für Photovoltaik-Produktion geeigneten Flächen Dritten zur Verfügung zu stellen (Motion UREK-N 22.3387).

Verpflichtungskredit an private Güterverkehrsanlagen 2025-2028

In der Leistungsvereinbarung 2021 – 2024 war ein Rahmenkredit von 300 Millionen Franken für private Güterverkehrsanlagen zur Fortführung der bisherigen Förderung des Gütertransports auf der Schiene vorgesehen. Im Zahlungsrahmen 2025 – 2028 sollen es nur noch 185 Millionen Franken sein. Eine Reduktion der Mittel in diesem Bereich um ca. 40% ist eine massive Kürzung und ein verlagerungspolitisch sehr schlechtes Signal, mit mittelfristig wohl sehr negativen Auswirkungen für die Gesellschaft, Umwelt, Klima und den Flächenverbrauch. Der Betrag für die Güterverkehrsanlagen ist mindestens auf den realen (d.h. inflationsbereinigten) Wert der Vorperiode, d.h. auf über 300 Millionen Franken, zu erhöhen. Rückschritte bei den Rahmenbedingungen in der Verlagerungspolitik sind aufgrund des immer noch deutlich nicht erreichten Verlagerungsziels und der Probleme der Güterbahn in der Fläche, vor allem im Einzelwagenladungsverkehr, absolut nicht vertretbar. Wir brauchen künftig deutlich mehr Anlagen für den Schienengüterverkehr (Terminals, Anschlussgleise, etc.) nur schon, um den Anteil der Schiene zu halten, aufgrund des prognostizierten Wachstums des Güterverkehrs. Für eine Steigerung des Anteils der Scheine am Güterverkehr sogar nochmal deutlich mehr.

Der Vorschlag des Bundesrates den Vierjahreskredit im Vergleich zur Vorgängerperiode von 300 auf 185 Mio. zu reduzieren ist umso überraschender, als mit der Vernehmlassungsvorlage zur Revision des Gütertransportgesetzes neue finanzielle Anreize vom Bundesrat vorgeschlagen wurden. Der hier vorgeschlagene Kreditbetrag widerspricht dem völlig. Deshalb möchten wir hier bekräftigen, dass wir den Bundesratsvorschlag zum GÜTG insbesondere bzgl. dem neuen finanziellen Anreiz für Güterverladevorgänge im kombinierten Verkehr sehr unterstützen.

Erhöhungen der Trassenpreise bzw. Bahnstrompreise schaden der Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahn und sind vor diesem Hintergrund zu unterlassen: Laut dem BAV soll diese Erhöhung des Bahnstrompreises auf den 1.1.2023 um einen Rappen weitergeführt werden und die geplante Erhöhung um nochmals 2 Rappen ab 2024 auf die 14 Rappen soll dann zementiert werden. Diese Erhöhungen von 10,5 auf 14 Rappen innerhalb von wenigen Jahren hat Mehrkosten in Millionenhöhe für den Güterverkehr zur Folge und steht im krassen Widerspruch zu den Verlagerungszielen und zur laufenden Totalrevision des GÜTG, in welcher insb. der Güterverkehr in der Fläche unterstützt werden soll. Die Trassenpreise sind in der

Schweiz schon heute relativ hoch im Vergleich zum Ausland. In Europa wurden diese in der Pandemie gesenkt, um den Güterverkehr zu stärken., in der Schweiz nicht. Der Güterverkehr zahlt schon heute den (für den Güterverkehr) unnötig hohen Ausbaustandard der Bahninfrastruktur mit.

Um die Güterbahn wettbewerbsfähiger zu machen, sollt ausserdem die LSVA möglichst rasch der Teuerung angepasst werden. So könnten auch mehr Einnahmen für den BIF generiert werden. Zudem sollte möglichst bald die nächste Abklassierung stattfinden. Es stehen nun viel umweltschonendere Fahrzeuge als diejenigen der Euro 6 am Markt zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund sollte die Euro 6 nicht mehr in der billigsten Kategorie sein.