



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.