

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
3003 Bern

Zürich, 4. Juli 2011

Stellungnahme zur Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband Infra ist die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer und vertritt die Interessen von rund 200 Mitgliedfirmen. Für die Möglichkeit, zur Vorlage des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) Stellung nehmen zu können, möchten wir uns bei Ihnen bedanken.

Der Fachverband Infra begrüsst den Vorschlag des UVEK, die Finanzierung von Ausbau und Substanzerhaltung der Schweizer Bahninfrastruktur auf ein langfristig verlässliches Fundament zu stellen. Der Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» einen Gegenentwurf gegenüberzustellen, scheint für Infra nicht das beste, aber ein lösungsorientiertes Mittel zu sein. Infra spricht sich für die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) aus, über welchen der Betrieb, der Unterhalt und der gezielte Ausbau der Bahninfrastrukturen zu finanzieren ist.

1. Finanzierung unseres Bahnsystems sichern

Das Bahnsystem ist für den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz von grosser Bedeutung. Dass dieses System möglichst bald auf einem langfristig sicheren finanziellen Fundament steht, ist darum ausgesprochen wichtig.

⇒ **Der Fachverband Infra begrüsst die Absicht des UVEK, die Finanzierung von Ausbau und Substanzerhaltung der Schweizer Bahninfrastruktur so zu gestalten, dass diese auf lange Sicht verlässlich und für das Bahnsystem nachhaltig wird.**

2. Nein zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»

Der Fachverband Infra lehnt die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» kategorisch ab. Das Volksbegehren verlangt zwar ebenfalls eine gesicherte Finanzierung für den öffentlichen Verkehr, doch will sie dafür Gelder aus der Mineralölsteuer, die bisher dem Strassenverkehr zu Gute kamen, für den öffentlichen Verkehr und die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene einsetzen. Momentan ist die Finanzierung der Nationalstrassen über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) noch gesichert, doch bereits ab dem Jahr 2016 rechnet der Bundesrat mit einem negativen Saldo im SFSV.

Die Lösung des Finanzierungsproblems im Schienenverkehr darf nicht zu einem Problem des Strassenverkehrs werden. Der Fachverband Infra ist für verlässliche und nachhaltige Finanzierungslösungen bei allen Verkehrsträgern. Aus ordnungspolitischer Sicht ist der Vorschlag zwar nicht die beste Lösung, im Moment wohl aber der einzige Weg, die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur so rasch als möglich auf ein langfristig stabiles Fundament zu stellen.

⇒ **Der Fachverband Infra ist damit einverstanden, den vom Bundesrat vorgeschlagene Gegenentwurf der Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» gegenüberzustellen.**

3. Für einen Bahninfrastrukturfonds (BIF)

3.1 Fonds schaffen Planungssicherheit und Kontinuität

Finanzierungen über Fonds haben sich in der Verkehrspolitik, ihren finanzpolitischen Schwächen zum Trotz, bewährt. Fonds entkoppeln staatliche Aufgaben mit besonders langem Planungshorizont von den Mechanismen des ordentlichen Bundeshaushalts. Dadurch wird die Planungssicherheit garantiert und eine schädliche Stop-and-go-Politik verhindert.

Die Überführung der befristeten FinöV-Mittel in den unbefristeten BIF ist sinnvoll und notwendig. Im Grundsatz positiv zu werten ist die Ausrichtung des neuen Fonds, die sich an Kriterien wie Einfachheit, Planungssicherheit, der Vermeidung von Mischfinanzierungen oder von systematischer Bevorzugung des Ausbaus gegenüber der Substanzerhaltung messen will.

⇒ ***Der Fachverband Infra begrüsst die Schaffung eines unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF).***

3.2 Keine Bevorzugung einzelner Aufgabenbereiche

Durch die Finanzierung des Betriebs, des Substanzerhalts und des Ausbaus der Bahninfrastruktur aus einem Gefäss resultiert eine Mittelkonkurrenz. Das fördert die Gesamtsicht und sensibilisiert für die Folgekosten des Ausbaus, da diese aus dem gleichen Gefäss bezahlt werden müssen. Wichtig ist, dass ungerechtfertigte Bevorzugungen eines Aufgabenbereichs durch adäquate Planungs- und Steuerungsinstrumente verhindert werden. So soll das Parlament die Entnahmen aus dem Fonds für den Betrieb und den Substanzerhalt alle vier Jahre mit einem Zahlungsrahmen bewilligen. Das Volumen der Erweiterungsinvestitionen hingegen ergibt sich aus Verpflichtungskrediten, welche das Parlament auf Antrag des Bundesrates freizugeben hat. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, dass das Parlament die Entwicklung der Schweizer Bahninfrastruktur massgeblich beeinflussen kann.

⇒ ***Infra ist mit dem Vorschlag einverstanden, dass das Parlament die Mittel für den Betrieb und den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur durch vierjährige Zahlungsrahmen und für die Erweiterungsinvestitionen durch Verpflichtungskredite freigibt.***

3.3 Vorerst keine Änderungen bei den Privatbahnen

Die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur ist eine komplexe, historisch gewachsene Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Aus Sicht der Netzentwicklung wäre es sinnvoll, auch die Infrastrukturen der Privatbahnen vollständig durch den Bund zu finanzieren. Der Bundeshaushalt würde durch diese Massnahme jährlich um 230 Millionen Franken zusätzlich belastet, was zu entsprechenden Kompensationsforderungen des Bundes gegenüber den Kantonen führen würde. Die Erfahrungen beim Netzschluss haben gezeigt, dass Verhandlungen über die Abtretung von Kompetenzen und Aufgaben sowie die daraus resultierenden Kompensationen sehr aufwändig sind. Es lohnt sich nicht, die FABI-Vorlage diesbezüglich unnötigen Risiken auszusetzen.

⇒ ***Infra ist klar der Meinung, die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur nicht im Rahmen der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), sondern erst in einem späteren Zeitpunkt an die Hand zu nehmen.***

4. Mehr finanzielle Mittel für die Bahninfrastruktur

4.1 Mehrbedarf ist ausgewiesen

Personen- und Güterverkehr nehmen auch in Zukunft zu. Verkehrsszenarien des Bundes gehen von einem weiteren Wachstum der Mobilität aus. Aufgrund dieser Szenarien werden zwischen 2007 und 2030 der Personenverkehr auf der Schiene um rund 60 Prozent und der Güterverkehr um 70 Prozent zunehmen. Nach diesen Schätzungen wird die Nachfrage von rund 14 auf 20 Milliarden Personenkilometer pro Jahr steigen. Dafür ist ein weiterer Ausbau der Bahninfrastruktur nötig.

Mit der höheren Belastungen und der Inbetriebnahme neuer Netzteile steigen zudem die Unterhalts- und Erneuerungskosten. Allein für die Infrastrukturen der SBB wird hierfür in den kommenden Jahren mit einem jährlichen Nachhol- und Mehrbedarf von mindestens 500 Millionen Franken gerechnet.

⇒ ***Infra ist der Meinung, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fließen sollen.***

4.2 Es braucht neue Finanzierungsquellen

Höhere Kosten müssen besser früher als später durch höhere Einnahmen gedeckt werden. Infra erachtet darum die vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen im Grundsatz als sinnvoll. Zur Disposition gestellt werden in der Vorlage die Trassenpreise, die Beiträge der Kantone sowie die Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer.

Bei der Höhe der Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges sehen wir jedoch Anpassungsbedarf. Die Pauschale ist nicht wie vorgeschlagen auf 800 Franken, sondern auf 3500 Franken (Preis für ein Generalabonnement der 2. Klasse) festzusetzen. Damit wird verhindert, dass Pendlerinnen und Pendler, welche eine übliche Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsplatz aufweisen und über ein tiefes bis mittleres Einkommen verfügen, zusätzlich belastet werden. Die Mindereinnahmen belaufen sich gemäss Schätzungen auf 50 Millionen Franken pro Jahr. Eine solche Limitierung des Fahrkostenabzugs gestaltet sich so jedoch wesentlich sozialverträglicher. Die Festlegung der Höhe des Pendlerabzugs der Staats- und Gemeindesteuern soll weiterhin Sache der Kantone und Gemeinden bleiben.

Der Bundesrat muss sich mit den Kantonen noch vor der Verabschiedung der Botschaft an das Parlament auf deren Beteiligung an den Kosten einigen. Ansonsten setzt er die langfristige Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur unnötigen Risiken aus. Die Höhe der Kantonsbeiträge steht im Zusammenhang mit der Frage, wie stark diese von einer guten, überregionalen Bahninfrastruktur profitieren bzw. welche Mehrleistungen die Kantone und Agglomerationen vom BIF erwarten können. Zu beachten ist, dass die Schnittstellen zum Infrastrukturfonds (und insbesondere zu den über den Infrastrukturfonds finanzierten Agglomerationsprogrammen) bereits in dieser Vorlage klar geregelt werden.

⇒ ***Infra ist mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen im Grundsatz einverstanden. Die Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges soll statt auf 800 Franken auf 3500 Franken festgelegt werden. Über die Kostenbeteiligung der Kantone hat sich der Bund noch vor der Zustellung der Botschaft an das Parlament zu einigen.***

3. Verursachergerechte Finanzierung

Keine Optionen stellen für den Fachverband Infra eine zusätzliche Belastung des motorisierten Individualverkehrs oder des Transportgewerbes dar. Genauso wenig steht eine Erhöhung der Mehrwertsteuer zur Disposition. Für weitere Mittel müssen die Nutzniesser eines Ausbaus der Bahninfrastruktur aufkommen.

⇒ ***Infra ist dezidiert gegen die Verwendung zusätzlicher Gelder aus dem Strassenverkehr für den Bahnverkehr.***

5. Einsparungen durch Effizienzsteigerungen

Neben der Frage der Finanzierungsquellen hat die der Verbesserung der Kostensituation, also der Effizienz des öffentlichen Verkehrs, hohe Priorität. Der Kostendeckungsgrad des Bahnverkehrs muss weiter verbessert werden. Der erläuternde Bericht zum Vernehmlassungsverfahren schlägt selber verschiedene Massnahmen zu Effizienzsteigerungen bei Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur vor. Der Fachverband Infra erachtet die Vorschläge als unterschiedlich sinnvoll und zielführend.

- Infra unterstützt die Absicht, Unterhaltsarbeiten seltener unter laufendem Betrieb und vermehrt in längeren Intervallen bzw. mit Streckensperrungen durchführen zu lassen. Hier liegt ein wesentliches Effizienzsteigerungspotenzial.
- Die Idee, Leistungen im Gleisbau vermehrt durch die Betreiberfirmen zu erbringen (sog. "Insourcing") und dadurch die Effizienz zu steigern, erachten wir grundsätzlich

als falsch. Infra ist überzeugt, dass die spezialisierten Gleisbauunternehmen diese Leistungen effizienter erbringen. Die Betreiberfirmen liefern hingegen einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung, wenn sie ihre Baumassnahmen sorgfältig und vollständig planen sowie die Ausführungsarbeiten verlässlich koordinieren und begleiten.

- Die Qualitäts- und Sicherheitsstandards sind auf das Notwendige und nicht auf das Wünschbare auszulegen. Infra vermutet in diesem Bereich ein erhebliches Kostensenkungspotenzial ohne signifikante Einbussen bei Sicherheit und Komfort.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Fachverband Infra

Nationalrat Urs Hany

Präsident

Dr. Benedikt Koch

Geschäftsführer

Kopie an:

- Schweizerischer Baumeisterverband SBV, Weinbergstrasse 49, 8042 Zürich
- bauenschweiz, Weinbergstrasse 55, 8042 Zürich
- Schweizerischer Gewerbeverband sgV, Bern
- Economiesuisse, Hegibachstrasse 47, 8032 Zürich
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK, Haus der Kantone, Speichergasse 6, 3000 Bern 7
- Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA, Spitalgasse 32, 3011 Bern

Anhang**Beantworteter Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)****ALLGEMEINES****1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage**

a) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Ja. Für den Ausbau und Substanzerhaltung der Schweizer Bahninfrastruktur braucht es dringend eine langfristig verlässliche Finanzierung.

b) Sind Sie einverstanden, dass mit FABI der ÖV-Initiative ein direkter Gegenentwurf gegen übergestellt werden soll?

Ja. Aus ordnungspolitischer Sicht ist die Gegenüberstellung eines Gegenentwurfes zur Initiative zwar nicht die beste Lösung, im Moment wohl aber der einzige Weg, um die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur so rasch als möglich auf ein langfristig stabiles Fundament zu stellen.

c) Sind Sie einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden soll?

Ja. Durch die Entkoppelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur vom ordentlichen Bundeshaushalt wird die Planungssicherheit langfristig verbessert.

d) Sind Sie damit einverstanden, dass FABI auch eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält?

Ja. Bei der Auswahl der Bauprojekte ist darauf zu achten, dass diese zu einem leistungsfähigeren und stabileren Bahnbetrieb beitragen.

e) Sind Sie damit einverstanden, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fließen sollen?

Ja. Sowohl beim Personen- wie auch beim Güterverkehr steigt die Nachfrage kontinuierlich. Dafür ist ein weiterer Ausbau der Bahninfrastruktur nötig. Mit der höheren Belastung und der Inbetriebnahme neuer Netzteile steigen zudem die Unterhalts- und Erneuerungskosten. Allein für das SBB-Netz wird hierfür in den kommenden Jahren mit einem jährlichen Mehrbedarf von mindestens 500 Millionen Franken gerechnet.

FINANZIERUNG

2) Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus diesem Fonds Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden?

Ja.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist? Falls nicht, welche Befristung schlagen Sie vor?

Ja. Die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastrukturen müssen langfristig sichergestellt werden.

3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisher befristeten Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fließen, weiterhin im selben Umfang in den BIF fließen?

Ja. Die Überführung der befristeten FinöV-Mittel in den unbefristeten BIF ist sinnvoll und notwendig.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fließen?

Ja.

- c) Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden (Erhöhung Trassenpreise, Pauschalierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer, Beitrag Kantone)?

Ja. Bei der Höhe der Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges sehen wir jedoch Anpassungsbedarf. Die Pauschale ist nicht wie vorgeschlagen auf 800 Franken, sondern auf 3500 Franken festzusetzen (Preis des Generalabonnements für die 2. Klasse). Damit wird verhindert, dass Pendlerinnen und Pendler, welche eine übliche Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsplatz aufweisen und über ein tiefes bis mittleres Einkommen verfügen, zusätzlich belastet werden. Die Mindereinnahmen belaufen sich gemäss Schätzungen auf 50 Millionen Franken pro Jahr. Die Limitierung des Fahrkostenabzugs auf 3500 Franken ist wesentlich sozialverträglicher.

- d) Falls Sie eine oder mehrere der vorgenannten Fragen mit Nein beantworten, welchen alternativen Finanzierungsquellen würden Sie den Vorzug geben?

Keine Optionen stellen eine zusätzliche Belastung des motorisierten Individualverkehrs oder des Transportgewerbes dar. Genauso wenig steht eine Erhöhung der Mehrwertsteuer zur Disposition. Für weitere Mittel müssen die Nutzniesser eines Ausbaus der Bahninfrastruktur aufkommen.

Neben der Frage der Finanzierungsquellen hat die der Verbesserung der Kostensituation, also der Effizienz des öffentlichen Verkehrs, hohe Priorität. Der Kostendeckungsgrad des Bahnverkehrs muss weiter verbessert werden.

4) Auswirkungen auf die Kantone

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus dem neuen BIF auch Ausbauprojekte, die primär dem Agglomerationsverkehr dienen, voll via BIF bezahlt werden sollen, wissend, dass dies so zu einer indirekten Entlastung der Kantone beiträgt?

Ausbauten zugunsten des Personenfern- und des Güterverkehrs sollen weiterhin durch den Bund, Projekte zugunsten des Regionalverkehrs weiterhin gemischt finanziert werden. Ob und wie weit der BIF für Ausbauprojekte im Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehen soll, hängt insbesondere davon ab, welchen Anteil die Kantone zur Finanzierung des neuen BIF leisten. Zu beachten ist, dass die Schnittstellen zum Infrastrukturfonds (und insbesondere zu den über den Infrastrukturfonds finanzierten Agglomerationsprogrammen) bereits in dieser Vorlage klar geregelt werden.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einen Beitrag von rund 300 Millionen Franken pro Jahr an den BIF leisten?

Ja. Der Bundesrat muss die Kostenbeteiligung der Kantone mit diesen vor der Verabschiedung der Botschaft an das Parlament auf dem Verhandlungsweg klären. Ansonsten setzt er die langfristige Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur unnötigen Risiken aus. Die Höhe der Kantonsbeiträge steht im Zusammenhang mit der Frage, wie stark diese von einer guten, überregionalen Bahninfrastruktur profitieren bzw. welche Mehrleistungen die Kantone und Agglomerationen vom BIF erwarten können.

- c) Falls Sie damit nicht einverstanden sind: sollten die Kantone gar keinen, einen tieferen oder einen höheren Beitrag leisten?

Die Höhe der Kantonsbeiträge soll Gegenstand von Verhandlungen zwischen Bund und Kantonen sein. Vgl. auch die Antwort zur Frage 4 b.

- d) Sind Sie damit einverstanden, dass der Beitrag der Kantone nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt wird?

Auch die Definition eines solchen Schlüssels muss Gegenstand der Verhandlungen zwischen dem Bund und den Kantonen sein. Vgl. auch die Antwort zur Frage 4 b.

- e) Welcher Schlüssel wird aus Ihrer Sicht dem bei den Kantonen anfallenden Nutzen am ehesten gerecht?

Dazu kann der Fachverband Infra nicht Stellung nehmen.

- f) Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer beschränkt?

Ja. Die Festlegung der Höhe der Staats- und Gemeindesteuern ist weiterhin Sache der Kantone und Gemeinden.

- g) Soll die Finanzierung des Betriebs und der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen – mit Ausnahme der Infrastruktur nationaler Bedeutung – weiterhin gemeinsam durch Bund und Kantone finanziert werden (heutige Regelung / FABI-Regelung) oder sollte diese – mit dem entsprechenden finanziellen Ausgleich durch die Kantone – neu gänzlich über den BIF laufen?

Um die vorgeschlagene Finanzierung der Bahninfrastruktur keinen unnötigen Risiken auszusetzen, kann die Finanzierung der Privatbahnen nicht Gegenstand der FABI-Vorlage sein. Der Bund hat zusammen mit den Kantonen in einem weiteren Schritt zu prüfen, ob eine vollständige Finanzierung der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen durch den BIF zweckmässig ist.

5) Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone?

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen vorfinanzieren können?

Ja.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen mitfinanzieren können?

Ja.

- c) Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?

Ja.

AUSBAU VON ANGEBOT UND INFRASTRUKTUR DER BAHN

6) Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive?

- a) Sind Sie mit einer Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes mit den drei Schwerpunkten „Vervollständigung des Knotensystems“, „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ und „höhere Geschwindigkeit“ einverstanden?

Ja.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die beiden Schwerpunkte „Vervollständigung des Knotensystems“ und „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ Vorrang haben vor einem Schwerpunkt „höhere Geschwindigkeit“?

Ja. Das primäre Ziel sämtlicher Massnahmen muss die Steigerung der Kapazitäten sein. Höhere Geschwindigkeiten sind nur auf solchen Streckenabschnitten anzustreben, welche für das Funktionieren des Knotensystems von Bedeutung sind.

- c) Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden? Wenn nein, was schlagen Sie vor?

Ja.

7) Wie beurteilen Sie das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)?

- a) Sind Sie mit der Stossrichtung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?

Ja.

- b) Sind Sie einverstanden, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr ausgedehnt wird?

Ja. Allerdings muss jede Angebotssteigerung auf einer nachgewiesenen, effektiven Nachfrage basieren.

- c) Sind Sie damit einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstunden-Takt realisiert werden soll (S-Bahn- und Fernverkehr)?

Ja. Es ist jedoch zu prüfen, ob der Viertelstunden-Takt während der ganzen Betriebszeit oder nur während der Stosszeiten am Morgen und am Abend eingeführt werden soll. Infra geht davon aus, dass eine Taktverdichtung in den Stosszeiten durchaus reicht.

- d) Sind Sie einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden?

Ja, unter der Bedingung, dass höhere Geschwindigkeiten auf solchen Streckenabschnitten angestrebt werden, welche für das Funktionieren des Knotensystems von Bedeutung sind.

- e) Sind Sie mit den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zu einer nachhaltigeren Sicherung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz einverstanden?

Ja, unter den Bedingungen, dass es sich

- **um Infrastrukturbauten handelt und**
- **dadurch keine übermässigen Marktverzerrungen zwischen dem Strassen- und dem Schienengüterverkehr auftreten.**

- f) Sind Sie einverstanden, dass auch bei den Privatbahnen Massnahmen geplant sind?

Ja, unter der Voraussetzung, dass die Massnahmen bei den Privatbahnen der Funktionalität des gesamten Bahnsystems einen Mehrwert bringen und nicht lediglich regionalpolitisch motiviert sind.

- g) Sind Sie damit einverstanden, dass der Ausbau in mehreren Ausbausritten geplant und realisiert werden soll?

Ja. Wichtig ist, dass die Planung der einzelnen Projekte, welche in den Ausbausritten realisiert werden sollen, rechtzeitig an die Hand genommen wird.

8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbausritt 2025?

- a) Sind Sie mit Zielen des Ausbausrittes 2025 einverstanden?

Ja.

b) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Projekten des Ausbaus schrittes 2025 einverstanden?
Zu einzelnen Projekten nimmt Infra nicht Stellung.

c) Wenn nein, welche Projekte erachten Sie als dringender?
Vgl. die Antwort zur Frage 8 b.

d) Sind Sie mit dem Umfang des Ausbaus schrittes 2025 einverstanden (3.5 Mrd. Fr.)?
Ja.

e) Wenn Sie einen umfangreicheren Ausbaus schritt vorziehen, welcher wäre das? Und mit welchen zusätzlichen Mitteln sollte er finanziert werden?
-

9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?
Ja.

WEITERE BEMERKUNGEN

10) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Im erläuternden Bericht für das Vernehmlassungsverfahren werden unter Ziffer 1.3.5 (Seite 30 f.) Massnahmen zu Effizienzsteigerungen bei Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur eingegangen. Zu den aufgeführten Ansätzen möchte der Fachverband Infra wie folgt Stellung nehmen:

- **Intervalle für den Unterhalt:** *Infra unterstützt das Bestreben, Unterhaltsarbeiten seltener unter laufendem Betrieb und vermehrt durch in längeren Intervallen bzw. mit Streckensperrungen durchzuführen. Hier liegt ein wesentliches Effizienzsteigerungspotenzial.*
- **Stärkerer Wettbewerb im Erhaltungsmanagement:** *Als mögliche Massnahme zur Effizienzsteigerung wird das Insourcing von Leistungen im Gleisbau erwähnt. Dieses Bestreben erachten wir grundsätzlich als falsch und kontraproduktiv. Infra ist überzeugt, dass die spezialisierten Gleisbauunternehmen die Leistungen effizienter erbringen können als die Bahnunternehmen selber. Entscheidend ist vielmehr, dass die Bahnunternehmen ihre Aufgaben als Bauherren erfüllen, indem sie die Baumassnahmen sorgfältig und*

vollständig planen, den spezialisierten Unternehmern bei der Realisierung den notwendigen Spielraum lassen und die Ausführungsarbeiten professionell koordinieren und begleiten.

- **Standards bei Qualität und Sicherheit:** *Die Standards sind auf das Notwendige und nicht auf das Wünschbare auszulegen. Infra ist überzeugt, dass in diesem Bereich ohne signifikante Abstriche bei der Sicherheit und dem Komfort noch erhebliches Kostensenkungspotenzial vorhanden ist.*