



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

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

Per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 09.10.2026
MAH/SIB

Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zur Vorlage «Verkehr '45». Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Möglichkeit wahr, dazu Stellung zu nehmen. Der SEV begrüsst die Vorlage «Verkehr '45» im Grundsatz. Vor dem Hintergrund mutmasslicher Mehrkosten bestehender Projekte von bis zu 14.7 Mrd. Franken aus den beschlossenen Bahnausbauprogrammen und dem sich laufend vergrössernden Substanzerhaltungsrückstand bei der Eisenbahninfrastruktur, ist es unseres Erachtens richtig, dass der Bundesrat eine grundlegende Lagebeurteilung vorgenommen hat. Es zeichnet sich seit Längerem ab, dass das dem Ausbauschrift 2035 (AS 2035) zugrundeliegende Angebotskonzept 2035 (AK 35) unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar ist. Einerseits reichen die finanziellen Mittel im BIF nicht aus, andererseits fehlen die nötigen Ressourcen und Kapazitäten seitens der Bauwirtschaft, um die vorgesehenen Ausbauprojekte überhaupt innerhalb des gesetzten Zeithorizontes zu bauen. Die Planung der Eisenbahnverkehrsinfrastruktur zu überprüfen und entsprechend anzupassen, sowie deren Finanzierung zu klären, war deshalb unerlässlich.

Der SEV befürwortet die vorgeschlagene Zusatzfinanzierung für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und die Verknüpfung von Finanzierung und Ausbausritten ebenso wie die vorgeschlagenen Anpassungen im Planungsprozess. Hingegen haben wir hinsichtlich des angestrebten Strategiewechsels Bedenken, ob die Fokussierung auf strukturgebende Schlüsselprojekte zielführend ist, um die grösstmögliche Wirkung zu erzielen. Auch fehlt unseres Erachtens ein verbindliches Angebotskonzept bis 2050 als Grundlage für die langfristige Planung. Zudem hat es der Bundesrat versäumt, den Grundsatz Betrieb und Substanzerhalt vor Ausbau im Gesetz zwingend festzuschreiben und eine Prioritätenordnung für die Mittelverwendung festzulegen, sowie Fehlanreize der Finanzierung von Tram- und Metroprojekten zu beheben.

Der SEV äussert sich in seiner Stellungnahme ausschliesslich zur Eisenbahninfrastruktur und zum Agglomerationsverkehr. Für uns sind in erster Linie die grundsätzliche Ausrichtung der Investitionsplanung für die Schienenverkehrsinfrastruktur und die nachhaltige Finanzierung des BIF relevant; zu einzelnen Massnahmen äussern wir uns deshalb nur zurückhaltend. Im Folgenden führen wir unsere Position zu den einzelnen Punkten der Vorlage näher aus.

1. Einleitende Bemerkungen

1.1. Grundsätzliche Überlegungen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur

Für den SEV ist eine hochwertige Bahninfrastruktur nebst gut ausgebildetem und motiviertem Verkehrspersonal die Grundvoraussetzung für ein leistungsfähiges und zuverlässiges Eisenbahnsystem. Es muss deshalb staatliche Grundaufgabe sein, ein funktionstüchtiges Schienennetz aufzubauen und sicherzustellen. Demzufolge müssen für Betrieb und Substanzerhalt genügend finanzielle Mittel bereitgestellt werden.

Das Modell der gemeinwohlorientierten Finanzierung über spezifische Fonds, wie es in der Schweiz mit der Annahme von FABI etabliert worden ist, gilt als Musterbeispiel einer nachhaltigen und kontinuierlichen Finanzierung der Bahninfrastruktur. Nicht zufällig orientiert sich Deutschland bei der Neuordnung der Bahninfrastrukturfinanzierung an der Schweiz. Kern der fondsbasierten Finanzierung ist der Bahninfrastrukturfonds (BIF). Seine gesetzlich festgelegte Äufnung aus Abgaben, Steuern und allgemeinen Bundesmitteln garantiert, dass die nötigen finanziellen Mittel für Substanzerhalt und Ausbau zur Verfügung stehen. Ohne die finanziellen Mittel aus dem BIF wäre der Fortbestand des öV in der Schweiz insgesamt gefährdet.

Gemäss erläuterndem Bericht werden von den jährlichen Einnahmen des BIF von 6 Mrd. Franken rund 4 Mrd. Franken für Betrieb und Substanzerhalt ausgegeben. Davon entfielen 2025 rund 0.8 Mrd. auf den Betrieb und 3.2 Mrd. auf den Substanzerhalt. Bis 2045 rechnet das BAV mit Ausgaben für den Substanzerhalt in Höhe von 88 Mrd. Franken. Wie der jüngste Bericht der EFK zur Finanzplanung des BIF zeigt, bestehen bezüglich der langfristigen Finanzplanung erhebliche Unsicherheiten.¹ Aufgrund des erhöhten Finanzbedarfs für Substanzerhalt und Ausbau wird erwartet, dass es ab 2030 zu einem Liquiditätsengpass im BIF kommen könnte. Verschärft wird die finanzielle Schieflage durch allfällige Substanzerhaltungsrückstände bei den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) und den steigenden Folgekosten durch die diversen Ausbauprojekte und die erhöhte Beanspruchung des Bahnnetzes durch die Angebotsausbauten, die bisher in der Finanzplanung des BIF nur ungenügend berücksichtigt sind. So beziffert bspw. die SBB als grösste ISB den Rückstand beim Substanzerhalt in ihrem Netz auf 9.5 Mrd. Franken.² Diese Kosten werden in der BIF-Planung nicht eingerechnet. Diese finanziellen Unsicherheiten gefährden die nachhaltige Finanzierung der Bahninfrastruktur. Deswegen braucht es unbedingt mehr Klarheit und Transparenz über die langfristige finanzielle Entwicklung des BIF. Angesichts der sich abzeichnenden Verknappung der finanziellen Mittel im BIF und der Unsicherheit über den zukünftigen Finanzbedarf muss unbedingt sichergestellt werden, dass für den Substanzerhalt genügend Mittel zur Verfügung stehen. Zwar schreibt Art. 4 Abs. 2 Bahninfrastrukturfondsgesetz (BIFG) vor, dass die Mittel vorrangig für Betrieb und Substanzerhalt eingesetzt werden müssen, doch wenn aber der finanzielle Bedarf unterschätzt wird, fehlen die nötigen Mittel letztlich gleichwohl. Hier braucht es deshalb, wie von der EFK³ empfohlen, dringend eine Validierung der von den ISB vermeldeten Substanzerhaltungsrückständen mit einem entsprechenden Abbauplan. Ausserdem ist zukünftig auf Kürzungen beim BIF zu verzichten, um die langfristige Planungssicherheit sicherzustellen.

¹ Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) (2026). Audit de la planification financière du Fonds d'infrastructure ferroviaire (EFK-25731).

² SBB Infrastruktur (2026). Netzzustandsbericht 2025.

³ Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) (2023): Prüfung der Investitionsplanung und -steuerung bezüglich Priorisierung des Substanzerhalts (EFK-22723).

1.2. Angebotsausbauten und Ausbauschritte müssen realisierbar sein

Kernziel jeglicher Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur muss ein leistungsfähiges und zuverlässiges Eisenbahnnetz mit einem attraktiven, kundenorientierten Mobilitätsangebot sein. Grundlage dafür ist eine funktionierende, gut unterhaltene und vernetzte Eisenbahnverkehrsinfrastruktur, die Betriebssicherheit, Kapazität und Stabilität gewährleistet. Ein Angebotskonzept muss so ausgestaltet sein, dass es in technischer Hinsicht fahrbar und produzierbar ist. Das hat einen entscheidenden Einfluss auf den Arbeitsalltag der Mitarbeiter:innen, insbesondere des fahrenden Personals, der Betriebssteuerung und Verkehrsleitung. Ein pünktlicher, zuverlässiger, störungsfreier Betrieb bedeutet weniger Stress- und Ausnahmesituationen, was die Vorherseh- und Planbarkeit erhöht, und steigert die Kundenzufriedenheit merklich. Das setzt aber voraus, dass die nötigen Ausbauten innerhalb des vorgegebenen Zeithorizonts auch tatsächlich realisiert werden können. Hierzu braucht es zum einen die entsprechenden personellen und technischen Ressourcen der ISB und der Bauwirtschaft, zum andern genügend verfügbare Zeitfenster. Als Folge der ständig steigenden Netznutzung aufgrund von Angebotsausbauten wird es schwieriger, die nötigen Bauintervalle einzuplanen. Die SBB schätzt, dass unter Betrieb pro Jahr rund 2.5 Mrd. Franken verbaut werden können, ohne den Fahrplan spürbar einzuschränken. Für die nächsten 20 Jahre besteht gemäss erläuterndem Bericht ein Bauvolumen von mehr als 55 Mrd. Franken. Das maximal realisierbare Bauvolumen müsste also jedes Jahr ausgeschöpft werden, sollen die geplanten Investitionen wie vorgesehen umgesetzt werden. Inwieweit die erforderlichen Kapazitäten bei Bund, ISB, Planungsunternehmen und Bauwirtschaft vorhanden sind, wird sich zeigen. Aus unserer Sicht müsste festgelegt werden, dass die bestehenden Ressourcen in erster Priorität für den Substanzerhalt einzusetzen sind.

Bezüglich der Verfügbarkeit von bautechnischen und personellen Ressourcen stellen wir fest, dass wir feststellen, dass die ISB immer mehr Arbeiten an Drittfirmen auslagern. Diese sind in der Regel nicht dem Arbeitszeitgesetz (AZG) unterstellt. Demzufolge fehlen die entsprechenden Kontrollen. Das führt zu einem Sozialdumping, das die bestehenden Arbeitsbedingungen unter Druck setzt. Zudem nimmt die Bauqualität ab, und es kommt vermehrt zu sicherheitsrelevanten Vorfällen⁴. Kostendruck und fehlendes Personal dürfen keinesfalls zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, der Arbeitssicherheit und der Bauqualität führen.

1.3. Bedeutung des öV für die Schweiz

Wie der erläuternde Bericht zu Recht festhält, ist der öV für die Schweiz von zentraler Bedeutung. Eine sichere und leistungsfähige Bahninfrastruktur ist eine unbedingt notwendige Grundvoraussetzung für einen gut funktionierenden Alltag in der Schweiz. Sie verbindet Menschen und Regionen, ermöglicht den Transport von Personen und Gütern in die und aus der Schweiz und ist ein wichtiger Standortfaktor für den Werkplatz Schweiz. Die langfristige Sicherung und Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur sind daher wichtige strategische Ziele. Nur mit einer ausreichenden und soliden Finanzierung wird es gelingen, die Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur zu erhalten und zusätzliche Kapazitäten für den nach wie vor wachsenden Personen- und Güterverkehr zu schaffen.

Der SEV 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 so ist das Ziel von Netto-Null-Emissionen bis 2050 erreichbar. Allerdings werden in der Schweiz rund drei Viertel der Personenkilometer nach wie vor mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, wie die Zahlen des BFS zeigen.⁵ Ähnlich

⁴ Siehe dazu SBB Infrastruktur (2026): Netzzustandsbericht 2025. S. 9ff.

⁵ Bundesamt für Statistik (BFS). Verkehrsleistung im Personenverkehr 2024

verhält es sich im Güterverkehr. Rund zwei Drittel der Transportleistung erfolgen auf der Strasse.⁶ Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs hängen wesentlich von der Funktionstüchtigkeit und der Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur ab. Investitionen in den Substanzerhalt und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sind nicht nur notwendig, sondern zahlen sich gesellschaftlich und volkswirtschaftlich aus, weil sie einen Mehrwert für Kund:innen und Wirtschaft schaffen.

2. Zum erläuternden Bericht

2.1. Strategiewechsel

Den angestrebten Strategiewechsel beurteilen wir eher kritisch. Wir sehen zwar die Notwendigkeit einer Neubeurteilung der bereits beschlossenen Ausbauprojekte angesichts der sich abzeichnenden Mehrkosten von bis zu 14.7 Mrd. Franken. Die Investitionskosten zur Realisierung des AK 35 würden sich damit beinahe verdoppeln. Ausserdem hat sich in den letzten Jahren immer deutlicher gezeigt, dass die Planung der Eisenbahnverkehrsinfrastruktur insgesamt überladen ist. Der Bestand möglicher Ausbauprojekte bis 2045 übersteigt 60 Mrd. Franken. Dieses Volumen kann im vorgegebenen Zeithorizont weder finanziert noch gebaut werden.

Dass der Bundesrat das strategische Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (STEP) fortschreiben will, ist zu begrüssen. Wichtige strukturelle Bahnprojekte müssen trotz der aktuellen Herausforderungen im Bahnbereich weitergeführt werden. Ausserdem haben sich die bestehenden Prozesse zur Berichterstattung, Planung und Entscheidungsfindung etabliert und bewährt. Das Festhalten am STEP schafft Kontinuität und die nötige Planungssicherheit bei Bahnunternehmen und den Kantonen. Es ist richtig, dass der Ausbau auch zukünftig schrittweise erfolgen soll. Die verstärkte Verknüpfung an konkrete Angebotskonzepte ist einleuchtend und nachvollziehbar. Ein Ausbau macht unseres Erachtens nur dann Sinn, wenn damit auch ein Kundennutzen geschaffen wird, indem Kapazität und Qualität verbessert werden.

Angesichts der Erkenntnis, dass der AS 2035 unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht innerhalb des Planungshorizonts umgesetzt werden kann, ist eine Priorisierung der Ausbauprojekte unausweichlich. Dass der Fokus zukünftig auf strukturenbenden Schlüsselprojekten liegen soll statt auf kleinteiligen Verbesserungen, erscheint uns grundsätzlich sinnvoll. Die Unterscheidung zwischen strategischen Netzelementen und technisch notwendigen Ergänzungsmassnahmen ist in diesem Sinne folgerichtig. Leider fehlt aber im erläuternden Bericht eine klare Definition, was strukturenbende Schlüsselprojekte sind.

Aus unserer Sicht ist entscheidend, dass die Priorisierung aufgrund sachlich überzeugender, transparenter und eindeutiger Kriterien erfolgt. Bei der Auswahl der Projekte müssen die Kriterien konsequent angewendet werden, sollen die Entscheide die nötige Legitimation und Relevanz haben. Für uns ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb der Grimseltunnel in den AS 2027 aufgenommen worden ist. Im erläuternden Bericht hält der Bundesrat fest, dass dieses Projekt nicht nachhaltig ist.

Auch wenn wir die Notwendigkeit einer Neubeurteilung der Ausbauprojekte einsehen und eine Fokussierung auf strukturell wirksame Schlüsselprojekte grundsätzlich nachvollziehen können, haben wir Bedenken, was den Strategiewechsel und seine Konsequenzen betrifft. Im erläuternden Bericht wird zu Recht darauf hingewiesen, dass ein funktionierendes Angebotskonzept nur mit den entsprechenden Ergänzungsmassnahmen, wie Weichen, Abstellanlagen oder Kreuzungsstellen,

⁶ Bundesamt für Statistik (BFS). Kennzahlen Güterverkehr 2024

realisiert werden kann.⁷ Folglich kann ein strukturgebendes Schlüsselprojekt seine volle Netzwerke nur entfalten, wenn die technisch notwendigen Ergänzungsmassnahmen ebenfalls umgesetzt werden. Das bedingt unseres Erachtens, dass strukturgebende Schlüsselprojekte und die technisch notwendigen Ergänzungsmassnahmen integral geplant und beurteilt werden müssen. Gerade die Erfahrung mit dem AK 35 zeigen, dass der Mehrbedarf für solche notwendigen Zusatzmassnahmen sehr teuer werden kann. Die Folgekosten strukturgebender Schlüsselprojekte müssen seriös berechnet und realistisch budgetiert werden, um untragbare Mehrkosten möglichst zu vermeiden. Wir verstehen deshalb nicht, wieso im Verpflichtungskredit für den AS 2027 für die Ergänzungsmassnahmen lediglich mit 10% Folgekosten gerechnet wird, obwohl im erläuternden Bericht festgehalten ist, dass erfahrungsgemäss mit Folgeinvestitionen im Umfang von 40% der Gesamtkosten für das strukturgebende Schlüsselprojekt zu rechnen ist.

Wir sind der Überzeugung, dass der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in erster Linie den Kunden nützen muss. Ziel muss deshalb ein leistungsfähiges, stabiles Bahnnetz sein, auf dem zuverlässig ein funktionierendes Angebot gefahren werden kann, ob es sich um eine kleinteilige Massnahme oder um ein strukturgebendes Schlüsselprojekt handelt. Gerade das AK 35 hat mit systematischen Taktverbesserungen und Kapazitätssteigerungen auf überlasteten Strecken den Anspruch, den Kundennutzen zu steigern. Es muss verhindert werden, dass diese beschlossenen Angebotsziele im Zuge der Neupriorisierung abgeändert werden. So ist bspw. unbedingt an der angestrebten Fahrzeitverkürzung auf der West-Ost-Achse festzuhalten.

Wir begrüssen deshalb die im erläuternden Bericht erörterten Angebotsausbauten per 2030 und 2035. Es ist uns aber wichtig zu betonen, dass Angebotsausbauten keinesfalls zu Kostendruck auf das Personal und die Arbeitsbedingungen führen dürfen. Es ist klar, dass die Kosten in der Folge von Angebotsausbauten insgesamt steigen, auch wenn die Abgeltungseffizienz stabil bleibt oder sogar etwas steigt. Die zusätzlich entstehenden Kosten dürfen nicht auf Kosten des Personals eingespарт werden.

2.2. Nachhaltige Finanzierung der Bahninfrastruktur ist zwingend

Der SEV unterstützt die Vorschläge für die langfristige Finanzierung einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur. Die unbefristete Verlängerung der bereits zu erhebenden 0.2 MWST-Prozentpunkte erachten wir als sinnvolle und sozialverträgliche Massnahme, um zusätzliche Finanzmittel für den BIF zu generieren.

Es stellt sich allerdings die Frage, ob die zu erwartenden Zusatzeinnahmen von 8 Mrd. Franken ausreichen, um die nachhaltige Finanzierung des BIF sicherzustellen. Aus den folgenden Gründen haben wir Bedenken: Erstens weist der Bundesrat im erläuternden Bericht einen finanziellen Mehrbedarf von rund 10 Mrd. aus, wohingegen die Verlängerung der MWST nur rund 8 Mrd. Mehreinnahmen bringt. Daraus ergibt sich bereits eine Finanzierungslücke von 2 Mrd. Franken. Zweitens geht der VöV in seiner Stellungnahme davon aus, dass beim Substanzerhalt bis 2045 ein Mehrbedarf von bis zu 8 Mrd. Franken besteht. Auch die EFK weist in ihrem Bericht von 2023 darauf hin, dass der Substanzerhaltungsrückstand bisher nicht in die BIF-Planung eingerechnet ist. Bei einem Rückstand von 9.5 Mrd. Franken alleine bei der SBB scheint die Prognose des VöV durchaus realistisch. Es stellt sich deshalb dringend die Frage nach weiteren Finanzierungsquellen. Sowohl der VöV als auch die ständerätliche Verkehrskommission⁸ schlagen einen Verzicht oder eine Sistierung der Rückzahlung der FinöV-Schulden vor.

⁷ s. Kap.2.1.7.4 Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45. Erläuternder Bericht.

⁸ S. Motion 25.3953 KVF-S Alimentierung und Liquidität des Bahninfrastrukturfonds sicherstellen.

2.3. Finanzielle Mittel für Betrieb und Substanzerhalt absichern

Der Grundsatz Betrieb und Substanzerhalt vor Ausbau muss stärker verankert werden. Zwar sieht Art. 4 Abs. 2 BIFG vor, dass die Mittel vorrangig für Betrieb und Substanzerhalt zu verwenden sind. Wie aber die EFK in ihrem Bericht EFK-22723 von 2023 zeigt, wird der Finanzierungsbedarf des Substanzerhalts in der BIF-Planung zu wenig berücksichtigt, insbesondere allfällige Substanzerhaltungsrückstände. Die Schätzung des maximalen Bauvolumens unter Betrieb muss in der Planung verstärkt berücksichtigt werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass auch tatsächlich genügend Mittel in den Substanzerhalt fließen.

Angesichts der knappen finanziellen Mittel und einer mutmasslichen Finanzierungslücke ist auch für den Ausbau im Speziellen eine Prioritätenordnung für die Mittelverwendung im BIFG festzuschreiben. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die Mittel vorrangig in Projekte investiert werden, die sich im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren befinden, sowie in damit zusammenhängenden Ergänzungsmassnahmen und Digitalisierungsmassnahmen.

2.4. Planungsprozess

Der SEV befürwortet die Anpassungen im Planungsprozess, die darauf abzielen, die Projektreife und Kostengenauigkeit zu erhöhen.

2.5. Agglomerationsverkehr: Tramprojekte

Die geltenden Finanzierungsregeln für Tram- und Metroprojekte schaffen finanzielle Fehlanreize, die dazu führen, dass Investitionsentscheide nach finanziellen statt verkehrstechnischen Überlegungen gefällt werden. Während beim Bau von Eisenbahninfrastruktur in der Regel der Bund vollständig für die Kosten aufkommt, beträgt der Bundesanteil bei Tramprojekten nur zwischen 30 und 40 Prozent. Damit steigt der Anreiz, die S-Bahn anstelle des Tramnetzes auszubauen. Das verursacht Mehrkosten für den BIF ohne grösstmöglichen Kundennutzen. Sowohl die Mittelallokation als auch die verkehrstechnischen Entscheidungen sind in diesem Fall suboptimal. Das ist umso ärgerlicher, als Tramprojekte in aller Regel günstiger sind, weniger Fläche benötigen und sich rascher umsetzen lassen. Dieser Fehlanreiz soll aufgehoben werden, indem der Bundesanteil an der Finanzierung auf bis zu 80% erhöht werden.

3. Zu den einzelnen Änderungen

3.1. Art. 130 Abs. 3^{bis} BV

Zustimmung

3.2. Art. 196 Ziff. 14 Abs. 4 und 5

Zustimmung

3.3. Art. 48c Abs. 2^{bis} EBG

Zustimmung

3.4. Art. 58 Abs. 4 EBG

Zustimmung

4. Anträge

4.1. Zusätzliche Mittel für den BIF

Der Bundesrat soll sowohl eine Sistierung der Rückzahlung der FinöV-Schuld als auch einen vollständigen Verzicht darauf prüfen.

4.2. Prioritätenordnung Mittelverwendung

Art. 4 Abs. 1 Bst. b BIFG soll wie folgt geändert werden:

b. Ausbau: Innerhalb des Ausbaus gilt folgende Prioritätenordnung

- Infrastrukturprojekte, die sich im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren befinden
- Notwendige Ergänzungsmassnahmen zur Umsetzung des geltenden Angebotskonzepts
- Massnahmen zur Umsetzung der ERTMS-Strategie
- Bereits beschlossene strategische Netzelemente, die noch nicht im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren sind
- Zusätzliche notwendige Ergänzungsmassnahmen
- Weitere, neue Ausbaumassnahmen

4.3. Priorisierung des Substanzerhalts in der BIF-Planung

Die Empfehlung der EFK aus dem Bericht EFK-2273 sind vollständig umzusetzen.

4.4. Erhöhung des Verpflichtungskredits zum AS 2027

Die Folgeinvestitionen sollen gemäss Erfahrungswerten mit 40% der Gesamtkosten der jeweiligen strategischen Netzelemente berechnet und der Verpflichtungskredit entsprechend angepasst werden.

4.5. Morges-Perroy prioritär behandeln

Dieses Ausbauprojekt wurde vom Parlament bereits beschlossen. Es ist unbestritten und bringt eine Kapazitätssteigerung. Das Vorprojekt ist unverzüglich anzugehen.

4.6. Keine Fehlanreize bei der Finanzierung von Tramprojekten

Erhöhung des Bundesanteils auf bis zu 80%.

4.7. Keine Abschreibung der Motion 24.4037 Entwicklung eines Angebotskonzepts 2050 auf nationaler und internationaler Ebene und der Motion 24.4042 Entwicklung eines Angebotskonzepts 2050 auf nationaler und internationaler Ebene

Ein verbindliches Angebotskonzepts 2050 liegt derzeit nicht vor. Die Motionen sind deshalb bisher nicht umgesetzt. Eine Abschreibung ist deshalb nicht angezeigt.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Matthias Hartwich
Präsident SEV



Simon Burgunder
Koordinator Politik