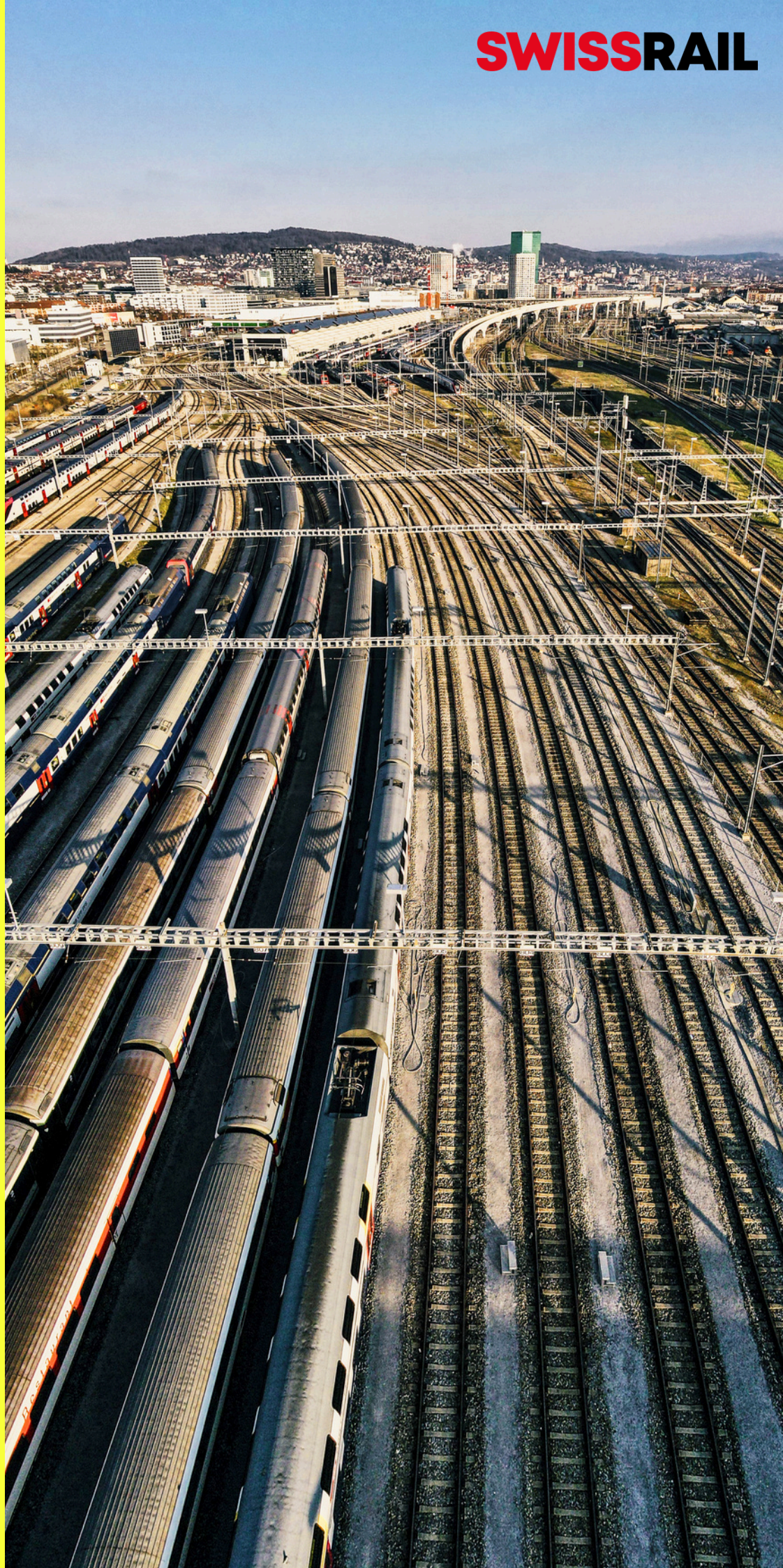


Stellungnahme zu Verkehr '45

SWISSRAIL



Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Bern, 08. Oktober 2026

Stellungnahme Swissrail zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse Stellung zu nehmen. Swissrail vertritt mit über 170 Mitgliedern die Schweizer Bahn- und Mobilitätsindustrie. Unsere Mitglieder entwickeln, produzieren und erbringen Leistungen für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz und auf internationalen Märkten.

Grundsätzliche Beurteilung

Swissrail unterstützt die Stossrichtung von Verkehr '45. Die gemeinsame Planung von Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr ist sinnvoll. Sie erleichtert die Abstimmung der Angebote und macht Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern sichtbar. Angesichts der künftigen Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und der Wirtschaft sowie des substanziellen Beitrages zu den Klimazielen soll der Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur und öffentlichen Verkehrs prioritär und weiterhin mit Nachdruck gefördert werden.

Das fehlende langfristige Angebotskonzept ist aus Sicht von Swissrail jedoch ein Problem für die nachhaltige Entwicklung der Bahn- und öV-Infrastruktur. Nachfrage und Nutzen müssen im Zentrum stehen: Aus einem fundierten Angebotskonzept für Personen- und Güterverkehr ist abzuleiten, welche Infrastruktur langfristig benötigt wird und wie die einzelnen Ausbauschritte aufeinander aufbauen.

Zugleich braucht die Bahn- und öV-Infrastruktur eine verlässliche langfristige Perspektive: Unterhalt und Erneuerung sichern die Qualität des bestehenden Netzes - gezielte Ausbauten ermöglichen zusätzliche Kapazität dort, wo Nachfrage und Angebotsziele dies erfordern. Beide Aufgaben müssen finanzierbar und umsetzbar bleiben. Insbesondere vor dem Hintergrund steigender Kosten ist es wichtig, die langfristige Finanzierung zu sichern sowie Mechanismen zu fördern, die kostentreibende Faktoren reduzieren.

Nachfrage und Angebot als Grundlage der Investitionen

Die Planung muss von der Nachfrage über das Angebot zur Infrastruktur führen. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass attraktive und leistungsfähige Angebotsverbesserungen ihrerseits auch neue Nachfrage generieren und damit zusätzliche Verkehrsverlagerungen auf die Schiene ermöglichen. Bahn- und öV-Infrastrukturausbauten sollten weiterhin auf detailliert ausgearbeiteten Angebots- und

Betriebskonzepten für Personen- und Güterverkehr basieren und einen fachlich fundiert ermittelten, möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen im Verhältnis zu ihren Kosten aufweisen. Schlüsselprojekte («strategische Netzelemente») müssen vor einem Beschluss aus einem langfristigen Gesamtkonzept für Bahn- und öV-Angebot und Infrastruktur hervorgehen, welches ihre Zweckmässigkeit nachweist. Die einzelnen Ausbauschnitte müssen aufeinander aufbauen und das Angebot im Gesamtverkehrssystem verbessern. Szenarien für unterschiedliche Entwicklungen der Mobilitätsbedürfnisse und der Technologie erhalten dabei die notwendige Flexibilität. Eine langfristige Planung ist auch für die Industrie wichtig, damit sie Investitionen in Technologieentwicklungen, Fachpersonal und Produktionskapazitäten entsprechend ausrichten kann, beziehungsweise kostenoptimiert Projekte umsetzen kann.

Zum langfristigen Zielbild gehört der Schienengüterverkehr ausdrücklich dazu. Ausreichende Trassen, leistungsfähige Korridore und erreichbare Umschlag- und Anschlussanlagen tragen zur Versorgungssicherheit und zur Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft bei.

Zudem ist die Betrachtung der gesamten öV-Kette inklusive multimodalen öV-Lösungen mit Tram, Bus und urbanen Seilbahnsystemen zentral für ein attraktives Angebot und soll in die langfristige Planung miteinbezogen werden. Sie sind anhand ihres verkehrlichen Nutzens, Potenzial der Angebotsverbesserung und ihrer Gesamtkosten zu prüfen; die Finanzierungslogik des jeweiligen Verkehrsträgers sollte eine wirtschaftliche Lösung nicht verdrängen.

Finanzierung

Die langfristig angelegte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist eine Stärke der Schweiz. Swissrail äussert sich als Industrievertretung weder zur Höhe einzelner Finanzierungsquellen noch zur Wahl eines konkreten Instruments. Für die Umsetzung ist entscheidend, dass Planung, Beschaffung und Bau über lange Zeiträume verlässlich aufeinander abgestimmt werden können. Eine wiederholte Stückelung von Projektphasen führt zu höheren Kosten aufgrund von Unterbrüchen, erneuten Anläufe und zusätzlichen Schnittstellen. Sie erschwert es auch der Industrie, Fachkräfte, Entwicklungskapazitäten und Lieferketten effizient zu planen. Eine Befristung der Finanzierung würde entsprechend zu höheren Systemkosten führen.

Lebenszykluskosten bei Investitionen und Beschaffungen berücksichtigen

Ein Investitionsentscheid darf nicht allein von den Erstellungskosten abhängen. Betrieb, Energieverbrauch, Instandhaltung, Erneuerung und Rückbau verursachen über Jahrzehnte Kosten. Werden diese bereits bei der Planung und in der Beschaffung berücksichtigt, können technische Varianten sachgerecht verglichen werden. Das ist gerade im Bahnsystem wichtig, in dem Produkte lange genutzt und in bestehende Anlagen integriert werden. Es ist deshalb wichtig, früh im Projekt die Industrie miteinzubeziehen und gemeinsame Risiken, kostentreibende Faktoren und Auswirkungen von bestimmten Anforderungen zu diskutieren.

Öffentliche Beschaffungen sollten deshalb den wirtschaftlichen Nutzen über den gesamten Lebenszyklus nachvollziehbar bewerten. Das schafft Wettbewerb um Qualität, Zuverlässigkeit und geringere Folgekosten. Funktionale Anforderungen und offene Schnittstellen geben den Unternehmen Raum, unterschiedliche Lösungen anzubieten. Swissrail dient gerne als Plattform für den Austausch vor Ausschreibungen und veröffentlicht Erkenntnisse öffentlich zugänglich auf der Website www.swissrail.com.

Kosten des Unterhalts und des Gesamtsystems senken

Der wachsende Mittelbedarf für den Substanzerhalt macht strukturelle Kostensenkungen erforderlich. Dabei sollte die gesamte Wertschöpfungskette betrachtet werden: Anforderungen und Normen, Projektierung, Beschaffung, Herstellung, Bau, Betrieb und Unterhalt. Technische Vorgaben, die keine entsprechende Wirkung auf Sicherheit, Leistung oder Lebensdauer haben, verursachen vermeidbare Kosten. Ihre Überprüfung muss die sicherheitsrelevanten Anforderungen wahren und die tatsächlichen Folgen einer Vereinfachung belegen.

Auch die Verteilung von Aufgaben zwischen Transportunternehmen und Industrie ist zu prüfen. Make-or-buy-Entscheidungen sollten danach getroffen werden, wo Leistungen bei gleicher Qualität über den Lebenszyklus wirtschaftlicher erbracht werden können. Wo Wettbewerb, Standardisierung und Skaleneffekte wirken, kann eine industrielle Leistungserbringung Kosten senken. Wo die betriebliche Verantwortung oder besondere Systemkenntnisse dagegen eine Eigenleistung nahelegen, ist dies ebenfalls zu berücksichtigen.

Stabile Anforderungen, ein abgestimmter und pragmatischer Umgang mit Risiken und gute Ausschreibungsunterlagen verringern Unsicherheitszuschläge und Nachträge. Ein erster Beitrag von Swissrail ist das Positionspapier der jungen Generation zur Kostensenkung im Bahnsystem¹. Ausserdem steht Swissrail im engen Austausch mit dem Bundesamt für Verkehr und dem Verband öffentlichen Verkehr, um Massnahmen zu entwickeln und umzusetzen, die die steigenden Systemkosten reduzieren sollen. Swissrail wird seine Position zur Senkung der Gesamtsystemkosten im November 2026 in einem eigenen Papier vertiefen und veröffentlichen.

Zusammenarbeit bei komplexen Projekten und Digitalisierung verbessern

Das Wissen der Industrie sollte bereits in der frühen Planungsphase genutzt werden, solange Anforderungen und Lösungswege noch überprüft werden können. Ein wettbewerbskonformer Marktdialog vor der Ausschreibung hilft, technische Machbarkeit, Kostenfolgen und Risiken besser zu beurteilen. Bei komplexen Vorhaben können Design-to-Cost und Allianzmodelle oder vergleichbare Formen der Zusammenarbeit geeignet sein. Insbesondere bei digitalen Transformationen wie der Einführung von European Train Control System (ETCS) ist eine geeignete Form der Zusammenarbeit entscheidend für den Erfolg. Klare Rollenverständnisse, nachvollziehbare Zielkosten und eine angemessene Risikoverteilung können die Planung und Umsetzung verbessern.

Das gilt besonders für die Digitalisierung der Bahninfrastruktur. Swissrail befürwortet die in Verkehr '45 vorgesehene erste Finanzierungstranche für die Umsetzung der European Rail Traffic Management System (ERTMS) Strategie, namentlich die korridorweise Digitalisierung des Netzes und die Einführung der Führerstandsignalisierung. Digitalisierung kann zusätzliche Kapazitäten auf bestehender Infrastruktur ermöglichen und die Stabilität des Betriebs verbessern. Ausserdem ist die erfolgreiche Umsetzung eine Voraussetzung für die langfristige Einbindung des Schweizer Bahnnetzes in das europäische Bahnsystem, was wiederum zukünftige Integrationskosten senkt, die Einführung neuer Lösungen erleichtert sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Industrie auf europäischer Ebene stärkt.

Die Umstellung betrifft Infrastruktur, Fahrzeuge, Betrieb und Zulassung gleichzeitig. Deshalb sollten Transportunternehmen und Industrie technische Anforderungen, Schnittstellen, Etappen und Risiken früh gemeinsam klären. Für geeignete Teile der Umsetzung sollten

¹ NextGen, «Kostenreduktion im Gesamtbahnsystem», 2026:

https://www.swissrail.com/images/Positionspapier_NextGen-Swissrail-Final_V4.pdf

auch risikoorientierte Zusammenarbeitsmodelle geprüft werden, um Kalkulationsrisiken und Koordinationsaufwände zu minimieren und so die Kosten zu senken. Die erste Tranche deckt die längerfristige ERTMS-Umsetzung nicht vollständig ab. Ein transparenter, verlässlicher Umsetzungspfad ist nötig, damit Unternehmen Kompetenzen und Produktionskapazitäten aufbauen können und kostspielige Unterbrüche vermieden werden.

Hierbei ist es wichtig zu erwähnen, dass dieses Technologie-Upgrade eine Voraussetzung für weitere Digitalisierungsschritte darstellt. Die eigentliche Effizienz- und Kapazitätsgewinne entstehen erst in den Anwendungen wie z.B. automatisierte Disposition und Betriebsführung, vorausschauender Unterhalt, datenbasierte Kapazitätssteuerung und multimodale Verknüpfungen. Diese gilt es gezielt voranzutreiben, um die steigende Mobilitätsnachfrage langfristig zu bewältigen.

Schweizer Heimmarkt und Exportfähigkeit stärken

Die langfristige Sicherung der Schweizer Bahninfrastruktur ist auch für die Exportstärke der Bahn- und Mobilitätsindustrie von Bedeutung. Das Schweizer Bahn- und öV-System ist für die Mitglieder von Swissrail ein wichtiger Referenzmarkt: Rund 95 Prozent sind im Export tätig, ihre Systeme, Produkte und Dienstleistungen kommen in mehr als 110 Ländern zum Einsatz und die Wertschöpfung durch den Export leisten einen wichtigen Beitrag zum Wohlstand der Schweiz.² Ein verlässlich unterhaltenes und gezielt weiterentwickeltes Netz ermöglicht es, neue Lösungen unter realen Betriebsbedingungen zu erproben. Bewähren sie sich in der Schweiz, können sie auch international eingesetzt werden. Umgekehrt fließen Erfahrungen aus dem Ausland in die Weiterentwicklung des Schweizer Systems zurück.

Damit dieser Kreislauf funktioniert, brauchen Infrastrukturbetreiberinnen und Industrie eine langfristige Planungsperspektive sowie die besten Rahmenbedingungen. Frühe Marktdialoge, geeignete Erprobungsmöglichkeiten und Innovationsförderung helfen, Lösungen zu entwickeln, die das Angebot in der Schweiz verbessern und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie im Ausland sichern. Der Erhalt von Schweizer Kompetenzen durch die Förderung von Aus- und Weiterbildung sowie die Entwicklung innovativer Zusammenarbeitsmethoden für die Umsetzung komplexer Projekte ist entscheidend für die Stärkung der Wechselwirkung vom Schweizer System mit den Erfahrungen und Erfolgen der Industrie auf dem Weltmarkt.

Bahninfrastruktur als Standortfaktor langfristig sichern

Und schliesslich ist ein leistungsfähiges Bahn- und Mobilitätssystem mit langfristig gesicherter Qualität die Referenz für Schweizer Unternehmen. Wir beobachten immer mehr, dass Firmen aus dem Ausland eine Niederlassung in der Schweiz eröffnen, um auf dem Weltmarkt mit dem Schweizer Bahn- und Mobilitätssystem in Verbindung gebracht zu werden.

Eine leistungsfähige und zuverlässige Bahninfrastruktur ist für die Erreichbarkeit der Schweiz und ihrer Wirtschaftsräume von zentraler Bedeutung. Ihre hohe Zuverlässigkeit ist ein entscheidender Standortvorteil für Unternehmen. Zudem generiert die öV-Branche einen volkswirtschaftlichen Nutzen, der einen wesentlichen Beitrag zum Wohlstand der Schweiz beiträgt.³ Der Schienengüterverkehr stärkt zudem die Versorgungssicherheit; für bestimmte Güter ist die Schiene aufgrund ihrer Menge, ihres Gewichts oder der

² Swissrail, «Volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizer öV-Industrie und ihres Exportes», 2025: <https://www.swissrail.com/de/themen/studie-2025-export-oev>

³ Litra, «öV – ein wichtiger Teil der Schweizer Volkswirtschaft», 2025: <https://www.litra.ch/de/oev-fakten/volkswirtschaftsstudie-2025/>

Transportanforderungen besonders wichtig. Schliesslich ist die Verlagerung von Personen und Güter von der Strasse auf die Schiene ein politisches Ziel mit gesellschaftlichem Rückhalt und trägt zum Schutz der Alpen und der Natur bei und unterstützt die Klimaziele der Schweiz.

Damit diese Leistungen langfristig erbracht werden können, müssen Qualität und Zuverlässigkeit der bestehenden Bahninfrastruktur gesichert werden. Unterhalt und Erneuerung haben deshalb Priorität; ihr steigender Mittelbedarf ist in der langfristigen Planung vollständig zu berücksichtigen. Unterhalt vor Ausbau bedeutet jedoch keinen Verzicht auf Ausbau. Wo wachsende Mobilitätsbedürfnisse, Kapazitätsengpässe und ein belastbares Angebotskonzept dies begründen, muss die Infrastruktur gezielt weiterentwickelt werden.

Fazit

Swissrail unterstützt Verkehr '45. Der Erhalt der bestehenden Infrastruktur und ein nachfrageorientierter Ausbau müssen auf einem langfristigen Angebotskonzept beruhen. Für die Industrie sind insbesondere verlässliche Umsetzungsbedingungen, die Berücksichtigung der Lebenszykluskosten und eine frühe Zusammenarbeit bei komplexen Projekten wichtig. So lassen sich die Mittel für die Bahn- und öV-Infrastruktur wirksam einsetzen und die Kosten des Gesamtsystems begrenzen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Christian Schnyder
Präsident



Andreas Haas
Geschäftsführer