transfair
Dein Personalverband

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

Bern, 9. Oktober 2026

Stellungnahme transfair zur Vorlage «Verkehr ’45»

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Gerne nutzen wir die Gelegenheit, zum Projekt «Verkehr ’45» Stellung zu nehmen. Als Personalverband des Service Public und des öffentlichen Verkehrs begrüssen wir grundsätzlich den Ansatz des Bundesrates, ein Gesamtprojekt zur Entwicklung der Mobilität vorzulegen. transfair unterstützt den notwendigen Ausbau der multimodalen Mobilität, um der Bevölkerung und dem Wirtschaftsstandort Schweiz einen zuverlässigen und zugänglichen Service zu bieten, der Regionen miteinander verbindet.

transfair erachtet es als prioritär, eine ausreichende und nachhaltige Finanzierung für den öffentlichen Verkehr inklusive des Strassen-öV sicherzustellen. Die Finanzierung soll dabei in erster Priorität **dem Unterhalt und der Erneuerung der bestehenden Infrastrukturen dienen**, in zweiter Priorität der weiteren **Digitalisierung**, die eine bessere Ausschöpfung der vorhandenen Kapazitäten ermöglicht und in dritter Priorität den bereits bewilligten Projekten sowie einem **nachfrageorientierten Ausbau des Netzes**. Dieser letzte Punkt bleibt wesentlich, um die Entwicklung und den Betrieb des Netzes aufgrund der prognostizierten steigenden Nachfrage langfristig zu bewältigen. Die Erweiterungen sollen zudem zur Erhöhung des Modalsplits und dadurch zu den Klimazielen der Schweiz beitragen.

Die Finanzierung darf nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Infrastruktur betrachtet werden; das beteiligte Personal muss **zwingend mitberücksichtigt werden**. Das Personal ist für die Entwicklung

auf der ganzen Mobilitätskette ein Schlüsselfaktor. Eine übergreifende Betrachtung vom Angebot über die technische Infrastruktur bis zum Betrieb (Produktion) muss stets mit dem Personal gedacht werden. transfair hat an seinem Branchenkongress öffentlicher Verkehr 2025 diesbezüglich eine Resolution gefasst, welche wir Ihnen im Anhang gerne zur Verfügung stellen.

Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Für transfair ist die Alimentierung des BIF zentral, da dieser zunehmend unterfinanziert sein wird. Dies ist auch dem Entlastungspaket EP27 des Bundes geschuldet, welches dem BIF ab 2027 weniger Mittel zuführt. Der BIF wird in den nächsten Jahren weder den Bedarf für den Unterhalt und die Erneuerung der bestehenden Infrastrukturen noch deren Ausbau und Digitalisierung finanzieren können. Gemäss Bahninfrastrukturfondsgesetz hat die Finanzierung von Unterhalt und Erneuerung Priorität. Im Vorschlag des Bundesrates zu «Verkehr ’45» sind die Mittel für Unterhalt und Erneuerung zu tief angesetzt. Allein die Leistungsvereinbarungen für die Infrastrukturbetreiberinnen müssen künftig deutlich über dem Anstieg der Bahnbauteuerung von geschätzten 1.7% pro Jahr liegen. Damit Unterhaltsarbeiten und Erneuerungen sichergestellt werden können, müssen der aktuelle Rückstand, der laufende Unterhalt sowie der aufgrund des Netzausbaus ebenfalls zunehmende Unterhalts- und Erneuerungsbedarf einberechnet werden. Nebst der Bahnbauteuerung sollte auch der Landesindex der Konsumentenpreise einbezogen werden, welcher den steigenden Personalkosten Rechnung trägt.

Damit gleichzeitig mit den technischen Ausbauschritten auch die Beschäftigten gute Arbeitsbedingungen behalten, die Arbeitgeber soziale Verantwortung wahrnehmen können und für die von ihnen benötigten Fachkräfte attraktiv bleiben, fordert transfair die Umsetzung folgender Massnahmen:

- MWST-Promille: Wie vom Bundesrat vorgeschlagen, soll das derzeit bis 2030 befristete zusätzliche Mehrwertsteuerpromille als Einnahmequelle für den BIF unbefristet um 0,1 Prozentpunkte weitergeführt werden (total 0.2 Prozentpunkte).
- Zusätzliche Finanzierung: Allein für die Aufrechterhaltung der Infrastrukturqualität werden gemäss den im erläuternden Bericht vorgelegten Zahlen bis 2045 rund 8 Milliarden fehlen. Gegenwärtig belastet die Rückzahlung der «FinöV»-Schulden die Infrastrukturfinanzierung. Da sich die Situation stark eintrüben wird, schlägt transfair vor, die Tilgung der Verzinsung und Rückzahlung der Schulden per 31.12.2027 zu beenden und das verbleibende Rest-Darlehen abzuschreiben. Die entsprechenden Artikel zur Tilgung der Bevorschussung im BIF-Gesetz sowie in den Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung Art. 196, 3. Teil sind

anzupassen oder zu streichen. Alternativ und schuldenbremsenkonform unterstützt transfair ebenfalls die Forderung des VöV einer Sistierung der Rückzahlung bis 2045.

- Selbst bei einer Umsetzung der zuvor vorgeschlagenen Massnahmen auf der Finanzierungsseite wären weiterhin zusätzliche Mittel erforderlich. transfair empfiehlt daher, auch weitere Finanzierungsquellen zu prüfen und zu erschliessen.

Planung und Transparenz bei den BIF-Mitteln

Planungssicherheit ist für die Finanzierung von Infrastrukturen, die langfristige Perspektiven benötigen, von entscheidender Bedeutung. Dies gilt auch parallel für das beteiligte Personal; eine verlässliche strategische Personalplanung zur Sicherung der Ressourcen und des Know-hows verhindert Unsicherheiten. **Um extreme Personalschwankungen zu vermeiden, muss die Bewirtschaftung der BIF-Mittel zudem transparent und langfristig gewährleistet sein**. transfair empfiehlt daher für den BIF eine Finanz- und Liquiditätsplanung nach dem Modell des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).

Digitalisierung: European Rail Traffic Management System (ERTMS)

transfair sieht in der Digitalisierung des Normalspurnetzes im Rahmen der ERTMS-Strategie eine Möglichkeit, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Die Kosten für die dafür erforderlichen Ausrüstungen sind zwar enorm, aber wohl notwendig, um auch die anvisierte Kompatibilität mit der europäischen Infrastruktur zu gewährleisten. transfair betont jedoch, dass die Digitalisierungsschritte und die flächendeckende Einführung des Zugsicherungssystems ETCS Level 2 zahlreiche Verwundbarkeiten und Abhängigkeiten mit sich bringen werden. transfair beurteilt die möglichen Folgen in dieser Hinsicht kritisch.

In finanzieller Hinsicht schliesst sich transfair dem Vorschlag an, der in der Stellungnahme des VöV formuliert wurde. Für die Botschaft 2027 sollte ein Betrag von 1 Milliarde Franken beantragt werden; hinzu kommt eine zweite Tranche von rund 6 Milliarden Franken in der Botschaft 2031. Damit sollen die effektiven Kosten gedeckt und die langfristige Umsetzung der ERTMS-Strategie sichergestellt werden. Um Transparenz über die tatsächlichen Digitalisierungskosten zu gewährleisten, fordert transfair zudem, diese als separaten Teil im Portfolio des BIF zu bewirtschaften.

Ausbau des Bahnnetzes

transfair unterstützt den Ausbau von strategischen Netzelementen und den dazugehörigen Ergänzungsmassnahmen, die auf Angebotsverbesserungen und Kundennutzen abzielen. Bei den Ausbauschritten und den Inhalten orientiert sich transfair an den Ausführungen und Priorisierungen des

VöV (Antrag 2 der VöV-Stellungnahme). Entsprechend unterstützt transfair auch den Vorschlag der Stellungnahme des VöV (Antrag 3 und Abschnitt 4.). In der Betrachtung von Ausbauschritten sollen auch immer bereits personalbezogene Überlegungen einfliessen, damit zum Beispiel rechtzeitige Personalaufwuchsstrategien hinterlegt werden können.

Agglomerationsverkehr

Um den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen, ist ein Ausbau des multimodalen Mobilitätsangebots unerlässlich. Aus diesem Grund hält es transfair für grundlegend wichtig, den Ausbau des strassengebundenen öV (Trambahnen, U-Bahnen und Busse) umfassend zu unterstützen. Diese Strategie muss sowohl in den Städten als auch in den Agglomerationen sowie im ländlichen Gebiet verfolgt werden. transfair unterstützt dazu die Forderung des VöV (Erhöhung des NAF-Bundesanteils), um den Fehlanreiz bei der Finanzierung des Strassen-öV zu korrigieren. Derzeit tragen Kantone und Gemeinden bei Tram-/Metroprojekten zwischen 50% und 70% der Kosten. Bei Projekten der Eisenbahninfrastruktur (z.B. einer S-Bahn) beträgt dieser Anteil 0%, da der Bund die Kosten vollständig übernimmt. Obwohl Tram-/Metroprojekte oft kostengünstiger, schneller umsetzbar und flächensparender wären, besteht für Kantone und Gemeinden ein finanzieller Vorteil, sich für eine Eisenbahninfrastruktur zu entscheiden.

Hinweis zur demokratischen Akzeptanz von «Verkehr ´45»

Die Vorlage sieht die Wiederaufnahme von Autobahnvorhaben vor, gegen die sich das Schweizer Volk vor zwei Jahren in einer Volksabstimmung ausgesprochen hatte. Der von der ETHZ vorgelegte technische Bericht wird in diesem Zusammenhang über den Volkswillen gestellt. transfair ist der Ansicht, dass ein solches Vorgehen die demokratische Akzeptanz der gesamten zur Abstimmung stehenden Vorlage gefährden könnte. Vor einem allfälligen Abstimmungsgang muss die Bevölkerung transparent über diesen Umstand aufgeklärt werden.

Fazit

Angesichts des steigenden Bedarfs an öffentlichem Verkehr und seiner Bedeutung für die Klimaziele unterstützen wir die Botschaft «Verkehr ´45». transfair legt Wert auf die Berücksichtigung des beteiligten Personals und seiner langfristigen Entwicklung. Die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) und öffentlichen Transportunternehmen (TU) sind für ihre Personalstrategie verantwortlich, und ihre Ressourcenplanung hängt von einer verlässlichen und langfristigen Finanzierung ab. Das Risiko einer unsicheren Finanzierung für die ISB aber auch für die TU muss daher auf ein Minimum reduziert werden. Finanzierungslücken können zu abruptem Personalabbau führen. Wenn in Leistungsvereinbarungen zu tiefe Mittel eingestellt sind, hat dies rasch personalrelevante Folgen.

Im Hinblick auf Effizienzgewinne bei ISB und TU können Möglichkeiten zur Vereinfachung von Regulatorien und zu deren pragmatischer Anwendung geprüft werden. Für transfair ist aber klar: Effizienz- und Sparmassnahmen dürfen nicht auf dem Rücken des Personals umgesetzt werden. Das Personal ist für die Entwicklung, den Betrieb und die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrsangebots in der Schweiz ein Schlüsselfaktor. Es leistet unter teilweise sehr schwierigen Bedingungen einen erheblichen Einsatz und verdient gute Arbeitsbedingungen. Auch um diese zu gewährleisten, ist eine ausreichende und nachhaltige Finanzierung der Infrastrukturen und des öffentlichen Verkehrsangebots als Ganzes erforderlich.

Freundliche Grüsse

transfair – Dein Personalverband

Greta Gysin
Präsidentin und Nationalrätin

Bruno Zeller
Leiter Branche öffentlicher Verkehr

Beilage:

Resolution des Branchenkongresses öVk transfair 2025