

Engler Stefan (C, GR):

Ich lege meine Interessenbindung offen: Ich bin Präsident des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn. Entsprechend bin ich an der Eisenbahn, am System Eisenbahn interessiert und auch am Infrastrukturausbau unseres Schienennetzes. Ich verzichte darauf, zu betonen oder zu unterstreichen, dass die Ostschweiz nicht in St. Gallen aufhört. Es gibt auch östlich davon Gegenden, die bewohnt sind. Ich möchte in diesem Zusammenhang immerhin feststellen, dass die gesetzlichen Ziele des Infrastrukturausbaus, die in Artikel 48a des Eisenbahngesetzes festgehalten sind, erfüllt werden. Zu diesen Zielen gehört auch die Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen. Wenn man sich den Katalog der Projekte ansieht, dann wird man feststellen, dass auch diesem Ziel des Infrastrukturausbaus Beachtung geschenkt wurde.

Ich möchte aber mein Augenmerk auf vier Aspekte dieser durchaus gelungenen Vorlage richten und damit auf künftige Entwicklungen im Eisenbahnsystem aufmerksam machen.

1. Der erste Aspekt betrifft die Investitionsfolgekosten und die Sicherheit des Systems. Die aktuellen Prognosen zum Erhaltungs- und Ersatzbedarf für die Verkehrsinfrastrukturen zeigen, dass künftig mehr als bisher investiert werden muss, um das bestehende Netz nicht zu verschleissen, sondern auf hohem Niveau zu erhalten. Ein dichteres Netz, längere und damit schwerere Züge sowie schnellere Züge werden den Unterhaltsbedarf der Infrastrukturen tendenziell erhöhen. Nur wenn wir konsequent beim Substanzerhalt bleiben, wahren wir auch in hinreichendem Masse das verkehrspolitische Ziel der Sicherheit des Eisenbahnsystems. Richtigerweise stärkt deshalb die Vorlage auch das Prinzip "Erhalt vor Ausbau und Neubau".

2. Der zweite Aspekt betrifft die digitale Schiene Schweiz. Der Vorlage über den Ausbau der Bahninfrastruktur liegen im Wesentlichen Erwartungen zur künftigen Nachfrageentwicklung zugrunde. Mehr Menschen würden mehr reisen, worauf infrastrukturseitig reagiert werden müsse. Nur am Rande erwähnt die Botschaft, welche Möglichkeiten die digitale Technik künftig beitragen kann, um das vorhandene Bahnnetz effizienter zu nutzen.

Die Steigerung der Kapazität durch den Ausbau des Netzes und durch neue Leit- und Sicherungstechnik steht heute im Vordergrund. In naher Zukunft ist aber damit zu rechnen, dass mit den Möglichkeiten der digitalen Kapazitätssteigerung der Nutzen vorhandener Infrastrukturmassnahmen durch die gezieltere Dimensionierung und Ortung von Engpässen auf

Strecken und in Knoten des Schienennetzes noch erhöht werden kann. Digitale Kapazitätssteigerung beinhaltet auch die optimierte Planung der Trassen zur Steigerung des Nutzungsgrades der Infrastruktur.

3. Der dritte Aspekt betrifft die Auswirkungen der Vorlage auf den Betrieb und auf die Betriebskosten. Was mir in Bezug auf die Zukunft etwas Sorgen macht, ist die Frage, ob wir auch bereit sind, den Betrieb eines dichteren Fahrplanangebotes im Regionalverkehr sowie den Ersatz und die Ergänzungen des dafür benötigten Rollmaterials zu finanzieren, ohne den Nutzer durch höhere Billettpreise unverhältnismässig belasten zu müssen. Die Preissensitivität der Bahnbenutzerinnen und Bahnbenutzer hat sich am Preis des motorisierten Individualverkehrs messen zu lassen. Tendenziell öffnet sich hier eine Schere zwischen dem teurer werdenden Eisenbahnsystem und dem Strassenverkehr. Der Bund wie auch die Kantone werden es sich deshalb nicht leisten können und nicht leisten dürfen, beim Ausbau der Infrastruktur zwar grosszügig zu sein, dann aber bei den Abgeltungen des Betriebes sparen zu wollen. Hier sind in gleichem Masse Bund wie auch Kantone angesprochen.

4. Mein vierter Punkt betrifft den Prozess der künftigen Ausbauschritte. Im Jahre 2026 soll dem Parlament ein nächster Beschluss über die Infrastrukturausbauten - dann mit einem mutmasslichen Zeithorizont bis zum Jahre 2050 - vorgelegt werden. Im Hinblick darauf und generell auf künftige Ausbauschritte sind verschiedene Fragen, die sich nun auch aus der Erfahrung der ersten beiden Ausbauschritte stellen, kritisch zu beleuchten. Wie genau soll die in der Botschaft erwähnte rollende Planung zwischen den Entwicklungsschritten abgewickelt werden? Wie verhindert man, dass Präjudizien geschaffen werden und damit die Gestaltungs- und Handlungsfreiheit des Parlamentes beschränkt wird? Wie werden die verschiedenen Ausbauprogramme, nämlich jenes der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur mit dem Ausbauschritt 2025 und jetzt jenes des Ausbauschrittes 2035, miteinander realisiert? Im Übrigen dürfte es nicht nur für das Bundesamt für Verkehr, sondern auch für die Bahnen selber eine hohe Herausforderung sein, all diese Entwicklungsmassnahmen zu begleiten und zu kontrollieren. Die Bahnen übernehmen ja den Lead bei der Aufgabe, diese Infrastrukturmassnahmen dann überhaupt umzusetzen. Wie lässt sich die Wirkung der erfolgten Investitionen messen? Was sind die Konsequenzen, und was für politische Möglichkeiten soll der Zwischenbericht, der periodisch erstellt wird, schaffen? Auch die

verkehrsträgerübergreifende Sicht mit dem Ausbau des Strassen- und des Eisenbahnnetzes ist eine Herausforderung, die sich für künftige Ausbauschritte stellt.

Ich komme zum Schluss. Ich glaube, wir dürfen stolz darauf sein, dass die Schweiz absolute Spitzenreiterin ist, wenn es um den Pro-Kopf-Beitrag an das Eisenbahnsystem geht. Es gibt einen Vergleich aus dem Jahre 2018, wonach die Schweiz mit 362 Euro pro Kopf einsame Spitze ist. Als zweites Land wird da Österreich mit 187 Euro geführt. Italien bzw. Deutschland investieren pro Kopf gerade einmal 73 bzw. 69 Euro in ihr Eisenbahnsystem. Es gibt also durchaus Grund dafür, stolz darauf zu sein, dass die Schweiz Spitzenreiterin bei der Eisenbahn ist.

So bin ich für Eintreten und möchte mich auch für diese gelungene Vorlage bedanken.