

Interview mit

Christa Hostettler, Direktorin Bundesamt für Verkehr



Maurice Lindgren, suisse.ing: Frau Hostettler, Sie sind seit August 2024 neue Direktorin des Bundesamts für Verkehr (BAV). Wie steht es um die Schweizer (Bahnverkehrs-)Infrastruktur?

Christa Hostettler: Unsere Infrastrukturen sind grundsätzlich auf einem sehr guten Stand, das gilt auch für die Schieneninfrastruktur. Moderne, bedürfnisgerechte Infrastrukturen sind aber eine Daueraufgabe. Vorrangig gilt es, die Substanz der bestehenden Netze zu pflegen und hierfür genügend Mittel bereit zu stellen. Im Bereich des Verkehrs erfordert das prognostizierte Mobilitätswachstum mehr Kapazität und damit auch zusätzliche Infrastrukturausbauten. Ohne diese werden wir bei der Bahn an einen Punkt kommen, wo wir die Kundinnen und Kunden manchmal nur mit Wartezeiten transportieren können.

Die Schweiz ist weltbekannt für ihre Top-Infrastruktur. Gleichzeitig spüren wir eine gewisse Infrastrukturskepsis: Volks-Nein zum Autobahnausbau, prominente SBB-Stimmen gegen Bahnausbau und lokaler Widerstand bei Energieprojekten. Wie nehmen Sie das wahr?

Man kann die kritischen Stimmen nicht in einen Topf werfen. Die SBB unterstützen selbstverständlich den Infrastrukturausbau. Gleichzeitig ist es ihre Aufgabe, auf Limiten im System hinzuweisen. Wir können nur so viel gleichzeitig bauen, wie es die Produktion des heutigen Angebots zulässt. Anders gelagert sind grundsätzlich kritische Stimmen. Es muss uns besser gelingen aufzuzeigen, welchen Nutzen Infrastrukturprojekte generieren. Beispielsweise sprechen wir fast nie über Güterlogistik, dabei ist diese zentral für unsere Volkswirtschaft. Und dann gibt es natürlich auch Kritik von Privatpersonen oder Organisationen, die ein konkretes Anliegen vertreten. Wir setzen alles daran, die Interessen jeweils gut gegeneinander abzuwägen und Lösungen zu finden. Aber ohne Eingriffe kann niemand Infrastruktur bauen, das ist klar.

Auf übergeordneter politischer Ebene ist die Zustimmung oft noch vorhanden. Sobald es aber konkret wird, ist es schwieriger («es braucht nicht immer mehr»; «ja, aber nicht hier»; ...). Welche politische Verantwortung sehen Sie hier für das BAV?

Wir müssen unseren Beitrag leisten, indem wir möglichst gut und nachvollziehbar erklären, dass ein gutes öV-Angebot entsprechende Infrastrukturen braucht. Während bei Bahnhofsneubauten oder neuen Doppelspuren eine gewisse Grund-Akzeptanz vorhanden ist, stossen die Bahnen derzeit besonders beim Aus- und Neubau von Rangier- und Abstellflächen auf Widerstand, und das ist ein grosses Problem. Ohne diese Anlagen kann das Angebot nicht wie geplant verbessert werden. Das müssen wir allen noch besser vermitteln.

Statt Ausbau wird oft höhere Effizienz gefordert, aus unserer Sicht führt dabei kaum ein Weg an Mobility Pricing vorbei. Eine Hürde ist jedoch die Datenfrage. Der Bund will eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) schaffen – wo steht dieses Projekt?

Die grosse Hürde für Mobility Pricing ist nicht die Datenfrage, sondern die politische Akzeptanz für eine Lenkung des Verkehrs über das Portemonnaie. Der Ansatz, Pendlerinnen und Pendler massiv zur Kasse zu bitten, ist aktuell nicht mehrheitsfähig, dafür ist der Leidensdruck zu tief. Andere Ansätze, die eine gewisse Lenkungswirkung erzielen können, sind beispielsweise Sparbillette im öV oder auch eine verbesserte Information über alternative Verbindungen. Hier kommt die MODI ins Spiel: Im Verkehrssystem sitzen wir heute auf einem Berg von Daten, die wir bisher wenig nutzen. Der Bund will deshalb eine Daten-Infrastruktur schaffen, wo Informationen einfach und standardisiert ausgetauscht werden können. Das ermöglicht zum Beispiel, den Individualverkehr besser in Parkhäuser zu lenken, als lokale Parkleitsysteme das können. Auch beim öV gibt es jede Menge Potenzial. So können beispielsweise Reisende unterwegs ihre Route umplanen, wenn ein Problem entsteht.

«Beispielsweise sprechen wir fast nie über Güterlogistik, dabei ist diese zentral für unsere Volkswirtschaft.»

Kurz: Das Ziel der MODI ist, dass Privatpersonen, wirtschaftliche Akteure, aber beispielsweise auch staatliche Stellen wie Blaulichtorganisationen bessere Entscheidungen treffen können. Wir bringen das Thema schon bald in den Bundesrat und danach ins Parlament, denn noch fehlen uns die gesetzlichen Grundlagen.

Für gute Projekte braucht es auch eine gute Zusammenarbeit zwischen den Akteuren BAV – Ingenieurbüros – Bahnen. Wie schauen Sie auf Ihre Zusammenarbeit mit den Ingenieurbüros?

Der regelmässige Austausch mit den Bahnen und z.T. den Ingenieurbüros bzw. suisse.ing ist für uns sehr wichtig und kann uns wertvolle Hinweise geben, zum Beispiel zum Abgleich von Projektstätigkeiten auf Strasse und Schiene. Das BAV selber agiert nie als Bauherrin, unsere Rolle ist die Bewilligung und auch die Finanzierung der Projekte. Im Plangenehmigungsverfahren tragen die Bahnen als Gesuchstellerinnen die volle Verantwortung und müssen die fachlich korrekte Ausarbeitung der Projekte sicherstellen.

Die Vereinigung suisse.ing führt jährlich einen Austausch mit dem BAV (Stufe Abteilungsleiter) durch – was wir sehr schätzen! Dabei ist auch immer wieder die sog. Dossierqualität ein Thema. Einerseits wird die (mangelnde) Vollständigkeit der Dossiers bei Projektanmeldung bemängelt, andererseits wird die Detailtiefe bei der Prüfung durch das BAV hinterfragt ...

Es trifft zu, dass die Qualität der Projekte nicht immer zufriedenstellend ist. Dies führt zu Nachfragen, Zusatzrunden und mehr Komplexität in den Bewilligungsverfahren. Letztlich kommt es zu Projektverzögerungen, Mehrkosten und manchmal auch Frust bei den Beteiligten. Auf den ersten Blick scheint es eine Huhn-Ei-Frage zu sein: Müssen wir viel prüfen, weil die Qualität unzureichend ist? Oder würden die Büros von Anfang an besser arbeiten, wenn sie wüssten, dass niemand mehr genau hinsieht und folglich kein «Backup» besteht? Mein Eindruck ist, dass diese Frage nicht genügend geklärt ist und auch die Rollenteilung nicht immer gleich gelebt wird. Gerade mit Blick auf die grossen Volumen, die wir in den nächsten Jahren bewältigen müssen, müssen wir hier Klarheit schaffen.

Die Planungsgenehmigungsverfahren (PGV) werden komplizierter und länger. Das ist in der Praxis schwierig für die Planer – aber auch nicht im Interesse des BAV. Sind Ihrerseits dazu Massnahmen geplant?

Die Optimierung der Plangenehmigungsverfahren ist im BAV eine Daueraufgabe. Wir haben in den letzten Jahren verschiedene Erleichterungen eingeführt und zum Beispiel den Kreis der Bauten ausgeweitet, die ohne Verfahren umgesetzt werden können. Es gibt in den Verfahren aber auch Faktoren, die wir nicht beeinflussen können, etwa die gestiegenen umweltrechtlichen Anforderungen an Projekte oder die Tatsache, dass es bei Bauten in dicht besiedeltem Gebiet viele Einsprachen gibt und Akteure zunehmend bereit sind, für ihre Anliegen bis vor Bundesgericht zu gehen. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass das BAV jährlich rund 500 Plangenehmigungsverfahren durchführt. Viele davon können problemlos abgewickelt werden.

Die Digitalisierung der Planungsprozesse ist ein Hoffnungsträger der Branche für schnellere und bessere Verfahren, dabei braucht es aber auch das BAV. Wie weit sind Sie da?

Das BAV hat vor einiger Zeit untersuchen lassen, wie gut die digitalen Möglichkeiten durch das Amt schon genutzt werden. Wir haben noch deutlich Luft nach oben. Einige Prozesse funktionieren gut: Schon heute müssen Plangenehmigungsgesuche elektronisch beim BAV eingereicht werden, und die Verfügungen werden ebenfalls digital ausgestellt. Weitere Digitalisierungsschritte bedingen Investitionen. Die Sparvorgaben des Parlaments setzen uns hier im Moment enge Grenzen. Es geht deshalb zwar stetig, jedoch leider eher gemächlich vorwärts.

Es sei geplant, die Richtlinie zur Verordnung über die PGV – die aus dem 2013 stammt – zu überarbeiten. Soll da auch BIM integriert werden? Wie ist der Zeitplan? Sind Sie dazu auch auf das E-ID-Gesetz angewiesen, gegen das das Referendum ergriffen wurde?

Die Bearbeitung der Richtlinie zur Verordnung über die PGV läuft. Wir sind in engem Kontakt unter anderem mit suisse.ing. BIM ist ein Thema. Wir tauschen unsere Erkenntnisse dazu regelmässig mit den SBB und dem Bundesamt für Strassen aus. Im PGV ist sicherzustellen, dass die öffentliche Planaufgabe mit digitalen Unterlagen für alle Menschen verständlich und weitgehend unabhängig von bestimmten Softwarelösungen erfolgen kann. Dieser Anspruch ist mit BIM herausfordernd. Möglicherweise gibt es Lösungsansätze aus anderen Branchen. Mit dem E-ID-Gesetz hat das Vorhaben keinen Zusammenhang.



Welches Potential sehen Sie für organisatorische Weiterentwicklungen, etwa bei neuen, partnerschaftlichen Zusammenarbeitsmodellen wie beispielsweise dem Allianzmodell?

Grosse Infrastrukturprojekte sind immer mit Unabwägbarkeiten und Risiken verbunden. Die Kostenentwicklung und auch die Termintreue sind bei manchen Projekten unbefriedigend. Das Allianzmodell basiert auf der Idee, dass die Akteure früher und enger kooperieren. Das ist interessant und kann den Lösungsraum vergrössern. Als BAV unterstützen wir deshalb die Branche, solche Zusammenarbeitsformen auszuprobieren. Für uns bleibt gleichzeitig wichtig, dass Verantwortlichkeiten sauber geregelt sind und klar ist, wer unser Ansprechpartner ist. Das BAV wird weiterhin Umsetzungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Bahnen bzw. den Infrastrukturbetreibenden abschliessen, daran ändert sich nichts. Und auch nicht an der Pflicht zum haushälterischen Umgang mit den Finanzmitteln. Die Bahn wählt das optimale Vertragsmodell: Das kann ein Werkvertrag oder ein GU-Vertrag und eben auch ein Allianzmodell sein. Es wird sich in Zukunft zeigen, welches die Rahmenbedingungen sind, bei welchen das Allianzmodell letztlich aus einer Gesamtsicht das geeignete Vertragsmodell sein wird.

Zum Schluss – Wenn Sie bei den Ingenieurbüros einen Wunsch frei hätten, welcher wäre das?

Ich habe sogar zwei! Nutzen Sie den Spielraum, der im Rahmen der bestehenden Gesetze und Normen besteht und leisten Sie mit entsprechenden Vorschlägen an die Bauherrschaft einen Beitrag zum effizienten und kostengünstigen Bauen. Und führen Sie junge Fachkräfte sorgfältig in die verantwortungsvollen Aufgaben ein!

Das werden wir uns zu Herzen nehmen! Besten Dank für die Möglichkeit zu diesem Interview. Wir wünschen Ihnen gutes Gelingen in Ihrer neuen Funktion und freuen uns auf eine konstruktive Zusammenarbeit.

«Nutzen Sie den Spielraum, der im Rahmen der bestehenden Gesetze und Normen besteht.»



Christa Hostettler ist seit dem 1. August 2024 Direktorin des Bundesamts für Verkehr. Die 50-jährige Solothurnerin und Juristin war als Generalsekretärin der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) tätig und zuletzt für die Postauto AG als Leiterin Markt und Kunden und Mitglied der Geschäftsleitung.