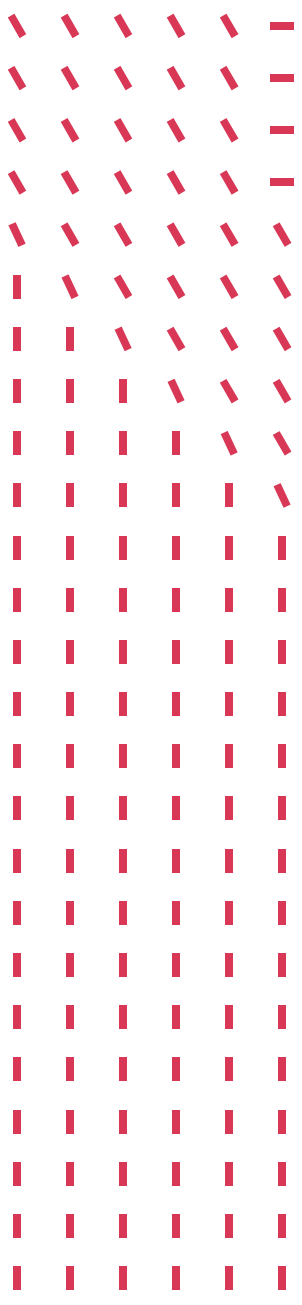




Evaluation Planung von Bahninfrastrukturvorhaben – Ergebnisse der Online-Befragung

**Bericht zuhanden der Parlamentarischen Verwaltungskontrolle
(PVK)**

Luzern, den 6. Juni 2025

I Autoren

Tobias Arnold, Dr. (Projektleitung)
Jake Stephan, MA (Projektmitarbeit)
Ueli Haefeli, Prof. Dr. (Qualitätssicherung)

INTERFACE Politikstudien
Forschung Beratung AG

Seidenhofstrasse 12
CH-6003 Luzern
Tel +41 (0)41 226 04 26

Rue de Bourg 27
CH-1003 Lausanne
Tel +41 (0)21 310 17 90

www.interface-pol.ch

I Auftraggeber

Parlamentarische Verwaltungskontrolle (PVK)

I Zitiervorschlag

Arnold, Tobias; Stephan, Jake; Haefeli, Ueli (2025): Evaluation Planung von Bahninfrastruktur-vorhaben – Ergebnisse der Online-Befragung. Bericht zuhanden der Parlamentarischen Verwaltungskontrolle (PVK), Interface Politikstudien Forschung Beratung, Luzern.

I Projektreferenz

Projektnummer: 20-027

1. Executive Summary	5
2. Ausgangslage und Zielsetzung des Berichts	7
2.1 Ausgangslage und Zweck des vorliegenden Berichts	7
2.2 Zielsetzung und Aufbau des Berichts	8
2.3 Abgrenzung und Begrifflichkeiten	8
3. Methodisches Vorgehen für die Online-Befragung	9
3.1 Zielgruppen und Adressbeschaffung	9
3.2 Durchführung der Online-Befragung	9
3.3 Vorgehensweise bei Auswertung	10
4. Beschrieb der Stichproben	11
4.1 Kantone	11
4.2 Gemeinden	11
4.3 Bundesamt für Verkehr (BAV)	12
4.4 Infrastrukturbetreiberinnen (ISB)	12
5. Ergebnisse zum Einbezug von Kantonen und Gemeinden	13
5.1 Bewertung der Gremien	14
5.2 Bewertung des Einbezugs der Anliegen von Kantonen und Gemeinden in die Umsetzung	21
5.3 Fazit	35
6. Ergebnisse zur Koordination der Umsetzung innerhalb des BAV	37
6.1 Bewertung der internen Koordination innerhalb des BAV durch das BAV	37
6.2 Bewertung der internen Koordination innerhalb des BAV durch die ISB	38
6.3 Fazit	39
7. Ergebnisse zur Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB	40
7.1 Wissensstand beim BAV und bei den ISB zur RUBA	40
7.2 Bewertung der RUBA durch das BAV und die ISB	41
7.3 Bewertung der Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB durch das BAV und die ISB	42
7.4 Fazit	43
8. Ergebnisse zur Steuerung und Aufsicht der Umsetzung durch das BAV	44
8.1 Ermittlung der Mehrkosten	44
8.2 Massnahmen des BAV zur Reduktion von Mehrkosten	44
8.3 Bewertung der Massnahmen des BAV zur Reduktion von Mehrkosten durch die ISB	45
8.4 Fazit	46

9. Gesamtfazit	47
Anhang	48
A 1 Abkürzungsverzeichnis	48
A 2 Glossar	49
A 3 Auswertungen im Detail	50
A 4 Fragebogen Kantone und Gemeinden	76
A 5 Fragebogen BAV und ISB	107

1. Executive Summary

Die Geschäftsprüfungskommissionen (GPK) haben die Parlamentarische Verwaltungskontrolle (PVK) mit einer Evaluation der Planung von Bahninfrastrukturvorhaben beauftragt. Als Teil dieser Evaluation wurde eine Online-Befragung bei Vertretern/-innen von Kantonen und Gemeinden sowie des Bundesamts für Verkehr (BAV) und der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) durchgeführt. In 25 der insgesamt 26 Kantone hat mindestens eine Person an der Befragung teilgenommen; auch der Rücklauf beim BAV (95%), den ISB (54%) und den Gemeinden (39%) kann als hoch bis sehr hoch bewertet werden.

Die Akteursgruppen wurden zum Einbezug von Kantonen und Gemeinden in die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten befragt. Dazu zählten Fragen zu den Gremien (Lenkungsausschuss, Koordinationsausschuss, Knotenorganisation) sowie Fragen zum Einbezug von Anliegen der Kantone und Gemeinden. Gemäss der «Richtlinie Umsetzung Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) soll in allen drei Gremien über die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten informiert werden, wobei die Kantone in allen drei Gremien Einsitz nehmen und die Gemeinden nur im Gremium der Knotenorganisation. Der Lenkungsausschuss dient gemäss RUBA zusätzlich der Eingabe und Behandlung der Bedürfnisse der einzelnen Kantone.

Die Vertreter/-innen des BAV und der ISB wurden zusätzlich zur Koordination der Umsetzung innerhalb des BAV, zur Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB und zur Steuerung und Aufsicht der Umsetzung durch das BAV befragt.

Ergebnisse zum Einbezug von Kantonen und Gemeinden in die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten

Die befragten Akteursgruppen sind sich in der Mehrheit einig darin, dass in allen drei Gremien angemessen über die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten informiert wird. Es kann somit festgehalten werden, dass die Gremien bezüglich der Information ihre gemäss RUBA vorgesehene Funktion erfüllen. Auch die organisatorischen Aspekte in Zusammenhang mit den Gremien (Zusammensetzung, vorgängige Zustellung von Unterlagen, Sitzungsführung, Protokollierung, Sitzungskadenz) werden mehrheitlich positiv bewertet.

Die Kantone und Gemeinden können ihre Anliegen vor allem gut in Knotenorganisationen einbringen. Diese werden im Vergleich zum Lenkungs- und Koordinationsausschuss positiver bewertet. So fällt beim Lenkungsausschuss – der gemäss RUBA «der Eingabe und Behandlung der Bedürfnisse der einzelnen Kantone» dient – auf, dass eine knappe Mehrheit der Kantone nicht zufrieden damit ist, wie die kantonalen Anliegen behandelt werden. Eine knappe Mehrheit der Vertreter/-innen des BAV und der ISB wiederum ist der Ansicht, dass dieses Gremium gar nicht geeignet ist, um die Anliegen von Kantonen entgegenzunehmen.

Ein Teil der befragten Kantons- und Gemeindevertreter/-innen moniert eine uneinheitliche Praxis und fehlende Transparenz bei der Behandlung ihrer Anliegen. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass die Rollenverteilung bei der Behandlung von kantonalen und kommunalen Anliegen zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten beim BAV beziehungsweise bei den ISB teilweise unterschiedlich interpretiert wird.

Die Kantone und Gemeinden sind der Ansicht, dass sie über wichtiges zusätzliches Know-how verfügen und ihre Anliegen zu einer Qualitätssteigerung der Bahninfrastruktur-Ausbauten führen. Das BAV und die ISB sind diesbezüglich in der Tendenz etwas skeptischer.

Insgesamt sind die Kantone und Gemeinden weniger zufrieden mit der aktuellen Situation als das BAV und die ISB. Einigkeit besteht darin, dass die Anliegen der Kantone und insbesondere auch der Gemeinden zu einem früheren Zeitpunkt abgeholt werden müssten und dass Fragen der Finanzierung besser zu klären sind.

Ergebnisse zur Koordination der Umsetzung innerhalb des BAV

Die befragten Vertreter/-innen des BAV bewerten die BAV-interne Koordination zwischen den einzelnen Sektionen mehrheitlich positiv. Auch die Mehrheit der Vertreter/-innen der ISB nimmt die BAV-interne Koordination positiv wahr. Allerdings bewertet rund ein Viertel der ISB-Vertreter/-innen die Koordination eher negativ. Hierbei wird auf die zum Teil unterschiedlichen Interessen der Sektionen innerhalb des BAV sowie auf die zum Teil starke Abhängigkeit der Prozesse von einzelnen Personen hingewiesen.

Ergebnisse zur Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB

Generell bewerten die Vertreter/-innen der ISB die Zusammenarbeit mit dem BAV als positiv. Ein Teil der Befragten sieht Potenzial darin, dass das BAV aktiver Massnahmen ergreifen könnte, um die Zusammenarbeit zu optimieren. Ebenfalls gibt es ISB-Vertreter/-innen, die sich eine weniger bürokratische Zusammenarbeit und schnellere Reaktionszeiten des BAV wünschen. Es handelt sich dabei jedoch um keine Mehrheitsmeinungen.

Ergebnisse zur Steuerung und Aufsicht der Umsetzung durch das BAV

Mehrkosten kommen bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten häufig vor. Hauptkostentreiber sind aus Sicht der ISB Änderungen bei Normen und Standards sowie zu wenig detaillierte Abklärungen in der Planungsphase im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP). Das BAV erkennt die Mehrkosten genügend früh und ergreift Massnahmen dagegen – so die Meinung der Mehrheit der befragten Vertreter/-innen der ISB. Die ergriffenen Massnahmen werden mehrheitlich als geeignet betrachtet.

Gesamtfazit

Die Gremien Lenkungs- und Koordinationsausschuss sowie Knotenorganisation sind gut strukturiert und erfüllen ihre Funktion als Informationsplattformen effizient. Die Informationsverteilung verläuft in der Regel zeitgerecht, was von Kantonen und Gemeinden überwiegend positiv bewertet wird. Kritischer wird jedoch der Einbezug kantonaler und kommunaler Anliegen gesehen, da viele Akteure die Einflussmöglichkeiten als begrenzt empfinden. Die Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB wird insgesamt als gut wahrgenommen, auch wenn vereinzelt Optimierungsbedarf bei Bürokratie und Reaktionszeiten geäussert wird.

2. Ausgangslage und Zielsetzung des Berichts

2.1 Ausgangslage und Zweck des vorliegenden Berichts

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) plant, bestellt, begleitet und beaufsichtigt den Ausbau der Bahninfrastruktur. Hierfür erstellt es in Abstimmung mit den Kantonen und den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) Ausbauprogramme für einzelne Ausbauschritte. Die Finanzierung der Ausbauschritte erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Ausbauschritte inklusive der Kredite werden vom Parlament bewilligt. Im Jahr 2019 hat das Parlament für den Ausbauschritt 2035 12,9 Milliarden Franken für die Finanzierung von mehr als 200 Projekten bewilligt.

Nach dem Parlamentsbeschluss zu einem Ausbauprogramm folgen eine *Planungs-*, *Projektierungs-* und *Realisierungsphase* zur Umsetzung der gemäss Ausbauprogramm beschlossenen Bahninfrastruktur-Ausbauten:

- In der *Planungsphase* legt das BAV im Sinne einer Steuerungsfunktion die Umsetzungsstrategie fest und präzisiert Leistungen, Kosten und Termine. Das BAV bestellt die zu erbringenden Leistungen bei den ISB über sogenannte Umsetzungsvereinbarungen. Anschliessend werden die einzelnen Projekte von den ISB geplant.
- In der *Projektierungsphase* werden die Projekte von den ISB ausgearbeitet und Grundlagen für das Vor-, Auflage- und Bauprojekt erarbeitet. Hierbei kommt dem BAV eine Aufsichts- und Steuerungsfunktion zu. In dieser Phase erfolgt das Plangenehmigungsverfahren. In diesem Rahmen prüft das BAV, ob das Projekt den technischen Vorschriften entspricht, die Rechte der Betroffenen wahrt und die bundesrechtlichen Bestimmungen zu Raumplanung sowie Umwelt-, Natur- und Heimatschutz einhält.¹
- Nach der Projektierungsphase folgt die *Realisierungsphase*, welche die eigentlichen Bauarbeiten für ein Projekt (in der Regel gestützt auf eine weitere Umsetzungsvereinbarung) umfasst.

Die Geschäftsprüfungskommissionen (GPK) haben die Parlamentarische Verwaltungskontrolle (PVK) im Januar 2024 mit einer Evaluation der Planung und Projektierung von Bahninfrastruktur-Ausbauten beauftragt. Die Evaluation umfasst zwei Teile: Im ersten Teil untersucht die PVK die Rolle des BAV bei der Steuerung und Aufsicht, die Koordination innerhalb des BAV sowie die Zusammenarbeit zwischen BAV und den ISB. Im zweiten Teil der Evaluation wird untersucht, inwiefern der Einbezug von Kantonen und Gemeinden, die von Bahninfrastruktur-Ausbauten betroffen sind, angemessen ist. Die PVK hat dazu die Firma Interface Politikstudien Forschung Beratung AG mit der Durchführung einer Online-Befragung beauftragt. Der Grossteil der Fragen der Online-Befragung dient dem zweiten Teil der Evaluation, einzelne Fragen dienten auch der Beantwortung der Evaluationsfragen des ersten Teils.

Der vorliegende Bericht informiert über das methodische Vorgehen für die Durchführung der Online-Befragung und präsentiert die Ergebnisse.

¹ Vgl. *Bundesamt für Verkehr, Informationen zum Plangenehmigungsverfahren*, Zugriff am 9.3.2025.

2.2 Zielsetzung und Aufbau des Berichts

Die Online-Befragung verfolgte die nachfolgend aufgeführten Ziele. In Klammern ist aufgeführt, in welchem Kapitel auf die Ergebnisse zu den jeweiligen Zielen eingegangen wird:

- Erstens sollte die Befragung aufzeigen, wie die Kantone und Gemeinden ihren Einbezug in die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten bewerten und welche Ansichten das BAV und die ISB diesbezüglich haben (vgl. Kapitel 5).
- Zweitens sollte die Befragung aufzeigen, wie die Koordination der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten innerhalb des BAV zu bewerten ist (vgl. Kapitel 6).
- Drittens sollte mit der Befragung aufgezeigt werden, wie BAV und ISB ihre Zusammenarbeit bewerten (vgl. Kapitel 7).
- Viertens sollte die Befragung Aufschluss über die Steuerung und Aufsicht durch das BAV aus Sicht der ISB geben (vgl. Kapitel 8).

2.3 Abgrenzung und Begrifflichkeiten

Die Fragen in der Online-Befragung beziehen sich auf die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten mit den Phasen der Planung und Projektierung. Damit gemeint sind die Teilphasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) (schwerpunktmässig SIA 112 – Phasen 2 und 3). Nicht Teil der Befragung war die Planung der Ausbauschritte vor dem Beschluss des Parlaments. Ebenfalls nicht Bestandteil der Befragung war das Plangenehmigungsverfahren (PGV).

Bei der Online-Befragung wurde der Begriff «Bahninfrastruktur-Ausbauten» anstelle der im Evaluationsbericht der PVK verwendeten Begriffe «Bahninfrastrukturvorhaben bzw. -projekte» verwendet, da Ersterer in der Richtlinie Umsetzung Bahninfrastruktur-Ausbauten (RUBA) Verwendung findet. Ausserdem wurde in der Online-Befragung darauf verzichtet, von der *Planung* und *Projektierung* von Bahninfrastruktur-Ausbauten zu sprechen, um Verwechslungen mit dem Planungsprozess der Bahninfrastruktur vor dem Parlamentsbeschluss zu vermeiden. Um bei der Beschreibung der Ergebnisse kongruent mit der Online-Befragung zu sein, ist deshalb im vorliegenden Bericht von der «Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» die Rede. Mit «Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» sind somit stets die Phasen Planung und Projektierung gemeint mit den Teilphasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt».

3. Methodisches Vorgehen für die Online-Befragung

Nachfolgend wird auf die Zielgruppen und die Adressbeschaffung (vgl. Abschnitt 3.1), auf die Durchführung (vgl. Abschnitt 3.2) und auf die Vorgehensweise bei der Auswertung (vgl. Abschnitt 3.3) der Online-Befragung eingegangen.

3.1 Zielgruppen und Adressbeschaffung

Die Zielgruppen für die Befragung waren auftragsgemäss folgende Akteursgruppen:

- Kantone
- Gemeinden
- Bundesamt für Verkehr (BAV)
- Infrastrukturbetreiberinnen (ISB)

Die E-Mail-Adressen für die Befragung wurden von der PVK zur Verfügung gestellt.

- Bei den *Kantonen* handelt es sich um die Personen, die Einsitz in den Lenkungs- und Koordinationsausschüssen haben (vgl. Abschnitt 5.1 für nähere Erläuterungen zu diesen Gremien). In der Regel handelt es sich dabei um die Amtsleitung des für den öffentlichen Verkehr in einem Kanton zuständigen Amts. Der Fokus wurde auf die Fachsicht der Kantone gelegt, weshalb auf eine Befragung von Regierungsmitgliedern verzichtet wurde. Die Kontaktliste für die Kantone wurde ergänzt mit kantonalen Vertretern/-innen, die bei laufenden Einzelprojekten im Kontakt mit den SBB und/oder Privatbahnen sowie dem BAV stehen. Ebenfalls wurden Kantonsvertreter/-innen einbezogen, die Mitglied in einer Knotenorganisation (vgl. Abschnitt 5.1 für nähere Erläuterungen zu diesem Gremium) sind.
- Bei den *Gemeinden* handelt es sich erstens um Personen, die im Rahmen von laufenden Einzelprojekten in Kontakt mit den SBB und/oder Privatbahnen sowie dem BAV stehen. Zweitens wurden Gemeindevertreter/-innen angeschrieben, die Mitglied in einer Knotenorganisation sind.
- Beim *BAV* wurden alle Mitarbeitenden der Sektionen Grossprojekte und Planung kontaktiert (mit Ausnahme einzelner Mitarbeitenden der Sektion Planung, die keine Funktion bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten haben).
- Bei den *ISB* wurden bei den SBB und bei den Privatbahnen die Regionalverantwortlichen (Besteller) und die Gesamtprojektleitenden (Ersteller) für die Umsetzung von laufenden Bahninfrastruktur-Ausbauten befragt.

Die Adressdaten wurden aus den verschiedenen Quellen zusammengetragen. Anschliessend wurden die Adresslisten je Akteursgruppe bereinigt, indem Doppel- oder Mehrfachnennungen gelöscht wurden. Die finale Liste umfasste 51 Kontakte bei den Kantonen, 49 bei den Gemeinden, 22 beim BAV und 123 bei den ISB.

3.2 Durchführung der Online-Befragung

Es wurden drei Versionen von Online-Befragungen erstellt und durchgeführt:

- Eine Version für die Vertreter/-innen der Kantone und Gemeinden: Am Anfang der Online-Befragung wurde eine Frage gestellt, um die Kantons- und Gemeindevertreter/-innen voneinander zu unterscheiden. Dies erlaubte es in der Folge, bei Fragen zwischen den beiden Akteursgruppen zu filtern.

- Eine Version für die Vertreter/-innen des BAV
- Eine Version für die Vertreter/-innen der ISB

Alle drei Online-Befragungen wurden auf Deutsch, Französisch und Italienisch programmiert. Die Fragebogen der Online-Befragungen finden sich in den Abschnitten A 4 (Kantone und Gemeinden) und A 5 (BAV und ISB) im Anhang.

Bei allen Online-Befragungen wurde im Vorfeld ein Pretest durchgeführt. Der Pretest diente dazu, die Verständlichkeit der Fragen, die Funktionalität des Fragebogens und die Dauer für das Beantworten der Fragen zu ermitteln. Die Erkenntnisse aus dem Pretest dienten einer letzten Überarbeitung des Fragebogens.

Die Links für die Online-Befragungen wurden am 28. Januar 2025 versendet. Die Befragung dauerte bis und mit 27. Februar 2025.

3.3 Vorgehensweise bei Auswertung

Für die Auswertung wurde wie folgt vorgegangen.

In einem ersten Schritt fand die *Datenplausibilisierung* statt. Es wurden jene Personen ausgeschlossen, die den Fragebogen nur kurz geöffnet, aber nicht weiter ausgefüllt haben.

In einem zweiten Schritt folgte die *Datenauswertung*. Alle Antworten wurden deskriptiv ausgewertet und es wurden die Häufigkeitstabellen sowie die prozentualen Verteilungen berechnet. Die Auswertung erfolgte separiert für die einzelnen Akteursgruppen (Kantone, Gemeinden, BAV und ISB). Im Sinne einer Verdichtung der Ergebnisse für den Bericht wurden bei den Fragen mit einer Skala (z.B. [1] stimme überhaupt nicht zu, [2] stimme eher nicht zu, [3] stimme eher zu, [4] stimme voll und ganz zu) Mittelwerte berechnet, um das Antwortverhalten zwischen mehreren Akteursgruppen einfacher und übersichtlicher vergleichen zu können. Mittelwerte grösser als 2,5 deuten auf eine in der Tendenz positive Bewertung eines Aspekts, Mittelwerte kleiner als 2,5 auf eine in der Tendenz negative Bewertung eines Aspekts hin. Zusätzlich zu den deskriptiven Auswertungen wurde ein sogenanntes Aktionsportfolio berechnet: Mit dem Aktionsportfolio wird die Zufriedenheit zu einzelnen Aspekten dargestellt (anhand der Mittelwerte). Gleichzeitig wird aufgezeigt, wie wichtig dieser einzelne Aspekt für die Gesamtzufriedenheit ist (anhand Korrelation des einzelnen Aspekts mit der Frage zur Gesamtzufriedenheit).

In einem letzten Schritt folgte die *Berichterstattung* zu den Ergebnissen. Im vorliegenden Bericht werden alle Ergebnisse präsentiert und eingeordnet. Es wurden hierfür Darstellungen zur Verdichtung (z.B. Vergleich von Mittelwerten zwischen Akteursgruppen) verwendet.² Im Anhang sind für alle Fragen die detaillierten Auswertungen in absoluten und prozentualen Zahlen aufgeführt. Zusätzlich zu den quantitativen Ergebnissen werden im Bericht auch die Antworten zu den offenen Fragen eingeordnet. Im Bericht wird hierfür auf Antworten aus den offenen Fragen eingegangen, sofern diese der Einordnung der quantitativen Ergebnisse dienen.

² Auf eine Darstellung von Auswertungen nach Planungsregionen wurde verzichtet, da erstens die Fallzahlen pro Planungsregion sehr gering sind. Zweitens weisen vereinzelte Planungsregionen nur eine Antwort auf, wodurch die Anonymität der Antworten nicht gewährleistet werden kann. Falls sich aufgrund eines Vergleichs der Antworten zwischen den Planungsregionen sehr deutlich Unterschiede zeigen, wird dies im Text entsprechend vermerkt.

4. Beschrieb der Stichproben

Nachfolgend werden die Stichproben der vier Akteursgruppen im Detail beschrieben.

4.1 Kantone

37 der 51 kontaktierten Kantonsvertreter/-innen haben geantwortet, wobei eine Person angegeben hat, einen Kanton zu vertreten, diesen jedoch nicht spezifiziert hat. Der Rücklauf beträgt somit 73 Prozent. In 25 der insgesamt 26 Kantone hat mindestens eine Person an der Befragung teilgenommen (vgl. Darstellung DA 1 im Anhang).³ Der Rücklauf nach Kantonen beträgt damit 96 Prozent.⁴

Rund 76 Prozent der Befragten sind Mitglied in einem Koordinationsausschuss. Rund 43 Prozent sind in einem Lenkungsausschuss und rund 41 Prozent in einer Knotenorganisation tätig (vgl. Darstellung DA 2 im Anhang). 42 Prozent geben auch weitere Gremien an, worunter lokale und regionale Koordinationsgremien, projektbezogene Gremien, grenzüberschreitende Gremien oder Gremien auf politischer Ebene fallen. Nur 8 Prozent geben an, in keinem Gremium tätig zu sein.

Die meisten Kantonsvertreter/-innen verfügen über umfangreiche Erfahrung (vgl. Darstellung DA 3 im Anhang). 75 Prozent der Befragten sind seit mehr als fünf Jahren in diesem Bereich tätig, während 19,4 Prozent zwischen einem und fünf Jahren Erfahrung haben. Nur rund 6 Prozent der befragten Kantonsvertreter/-innen verfügen über weniger als ein Jahr Berufserfahrung in diesem Themenbereich.

4.2 Gemeinden

An der Online-Befragung der Gemeinden haben 19 Personen aus sieben Kantonen teilgenommen. Dies entspricht einem Rücklauf von rund 39 Prozent (vgl. Darstellung DA 4 im Anhang). Die meisten Befragten stammen aus den Kantonen Bern und Luzern (jeweils 26,3%). Mit geringeren Anteilen ebenfalls vertreten sind Gemeindevertreter/-innen aus den Kantonen Zürich, Aargau, Waadt, Genf und Tessin.⁵

Wie erwartet, sind die befragten Gemeindevertreter/-innen Mitglied in Knotenorganisationen, nicht aber in Lenkungs- und Koordinationsausschüssen (vgl. Darstellung DA 5 im Anhang). 30 Prozent der Befragten sind in Knotenorganisationen, 55 Prozent in einem anderen Gremium aktiv und 15 Prozent der Befragten sind in keinem Gremium aktiv. Als «andere Gremien» wurden in erster Linie Projektorganisationen für lokale Projekte

³ Aus dem Kanton Appenzell Innerrhoden ist keine Antwort eingegangen.

⁴ Den grössten Rücklauf weist der Kanton Luzern auf. Vertreter/-innen des Kantons Luzern haben von sich aus angefragt, zusätzliche Links für die Befragung zu erhalten. Auf eine Gewichtung der Antworten wurde bewusst verzichtet. Separate Auswertungen ohne die Antworten aus dem Kanton Luzern zeigen auf, dass die Endergebnisse nicht systematisch durch die Antworten aus dem Kanton Luzern beeinflusst werden.

⁵ Bei der Interpretation des Rücklaufs bei den Gemeinden gilt es zu berücksichtigen, dass erstens Gemeinden angeschrieben wurden, die im Rahmen von laufenden Einzelprojekten in Kontakt mit den SBB und/oder Privatbahnen sowie dem BAV standen. Zweitens wurden Gemeindevertreter/-innen angeschrieben, die Mitglied in einer Knotenorganisation sind. Der vergleichsweise hohe Rücklauf in den Kantonen Bern und Luzern hängt damit zusammen, dass in diesen Kantonen am meisten Gemeindevertreter/-innen kontaktiert wurden.

(z.B. Bahnhof-Projekte) genannt. Zum Teil wurden auch internationale Gremien in den Grenzregionen erwähnt.

Auch auf Gemeindeebene verfügen viele Befragte über langjährige Erfahrung in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten (vgl. Darstellung DA 6 im Anhang). So sind rund 58 Prozent der Befragten bereits seit mehr als fünf Jahren in diesem Bereich aktiv, während rund 37 Prozent eine Erfahrung von einem bis fünf Jahre aufweisen. Nur rund 5 Prozent haben weniger als ein Jahr Erfahrung in diesem Themenbereich.

4.3 Bundesamt für Verkehr (BAV)

21 der 22 angeschriebenen Mitarbeitenden des BAV haben an der Online-Befragung teilgenommen. Dies entspricht einem Rücklauf von 95 Prozent. 81 Prozent der Befragten sind bereits seit mehr als fünf Jahren in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten tätig, während 19 Prozent eine Berufserfahrung zwischen einem und fünf Jahren aufweisen (vgl. Darstellung DA 7 im Anhang). Da es sich beim BAV nahezu um eine Vollerhebung handelt, sind alle Gremien und Planungsregionen im Sample vertreten (vgl. Darstellungen DA 8 und DA 9 im Anhang).

4.4 Infrastrukturbetreiberinnen (ISB)

An der Online-Befragung der ISB haben 67 Personen teilgenommen. Dies entspricht einem Rücklauf von 54 Prozent. Rund drei Viertel der Befragten sind bereits seit mehr als fünf Jahren in diesem Bereich tätig (77,3%), während rund ein Viertel eine Berufserfahrung zwischen einem und fünf Jahren hat (vgl. Darstellung DA 10 im Anhang).

Rund 37 Prozent der Befragten sind in einem Koordinationsausschuss tätig, rund 30 Prozent arbeiten in einer Knotenorganisation mit (vgl. Darstellung DA 11 im Anhang). 28 Prozent der Befragten sind in kein Gremium involviert, ebenfalls 28 Prozent wählen die Antwortkategorie «Anderes Gremium / Weitere Gremien».

52 Prozent der Befragten haben innerhalb ihrer ISB die Rolle eines Gesamtprojektleiters oder einer Gesamtprojektleiterin inne. Es handelt sich dabei um die sogenannten Ersteller von Bahninfrastruktur-Ausbauten. Bei den restlichen 48 Prozent handelt es sich um die Besteller innerhalb der ISB. Hinsichtlich dieser beiden Rollen ist die Stichprobe für die ISB somit sehr ausgeglichen.

Alle befragten Gesamtprojektleiter/-innen geben an, dass sie über direkte Kontakte zu Gemeinden verfügen.

Die meisten Befragten sind in der Westschweiz (40,3%) aktiv, gefolgt von der Nordwestschweiz (32,8%) und der Zentralschweiz (28,4%) (vgl. Darstellung DA 12 im Anhang). Die Stichprobe der ISB-Vertreter/-innen verteilt sich gut auf die verschiedenen Planungsregionen und berücksichtigt die Grössenverhältnisse der Planungsregionen gut.

5. Ergebnisse zum Einbezug von Kantonen und Gemeinden

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse zum Einbezug von Kantonen und Gemeinden in die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten präsentiert. Die RUBA sieht folgende Gremien vor, über welche die Kantone und zum Teil auch die Gemeinden in die Umsetzung eingebunden werden:⁶

- Der Lenkungsausschuss (LA) Planung / Umsetzung der Ausbauten (im Folgenden «Lenkungsausschuss») ist das Planungs- und Umsetzungsgremium auf strategischer Ebene. Es existiert für jede Planungsregion.⁷ Gemäss RUBA ist der Lenkungsausschuss vorgesehen für i) die Information der Kantone über den Stand der Umsetzung der Projekte und ii) die Eingabe und Behandlung der Bedürfnisse der einzelnen Kantone. Im Lenkungsausschuss haben die Kantone Einsitz, die Gemeinden nicht.
- Der Koordinationsausschuss (KA) Umsetzung Ausbauten (im Folgenden «Koordinationsausschuss») ist das Umsetzungsgremium auf operativer Ebene. Es existiert für jede Planungsregion. Gemäss RUBA ist der Koordinationsausschuss vorgesehen für die Information der Kantone über den Stand der Umsetzung der Projekte. Im Koordinationsausschuss haben die Kantone Einsitz, die Gemeinden nicht.
- Für die Umsetzung der Ausbauten in Knotenbahnhöfen werden bei Bedarf Knotenorganisationen mit weiteren Beteiligten gebildet. Diese dienen der Information und Koordination. In den Knotenorganisationen haben sowohl die Kantone als auch die Gemeinden Einsitz.

In Abschnitt 5.1 wird zuerst auf die Bewertung der einzelnen Gremien eingegangen. Gemäss RUBA dienen alle drei Gremien der Information der Kantone über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten. In den Knotenorganisationen werden zusätzlich auch die Gemeinden informiert. In Abschnitt 5.2 wird aufgezeigt, wie der Einbezug von Anliegen von Kantonen und Gemeinden zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten zu bewerten ist. Gemäss RUBA dient der Lenkungsausschuss der Eingabe und Behandlung von Bedürfnissen der Kantone. Weiter ist vorgesehen, dass Kantone und Gemeinden in den Knotenorganisationen Anliegen eingeben können und diese dort koordiniert werden. Der Koordinationsausschuss dient gemäss RUBA ausschliesslich der Information.

⁶ Vgl. UVEK (2022): Richtlinie Umsetzung Bahninfrastruktur-Ausbauten (RUBA), Version 4.0 / 01.12.2022, Zugriff am 13.3.2025.

⁷ Für die Erarbeitung der Angebotskonzepte des regionalen Personenverkehrs für den Ausbauschnitt 2035 haben sich die Kantone in sechs Planungsregionen organisiert.

5.1 Bewertung der Gremien

Im Folgenden wird auf Ergebnisse zum Lenkungsausschuss (vgl. Abschnitt 5.1.1), zum Koordinationsausschuss (vgl. Abschnitt 5.1.2) und zur Knotenorganisation (vgl. Abschnitt 5.1.3) im Detail eingegangen.

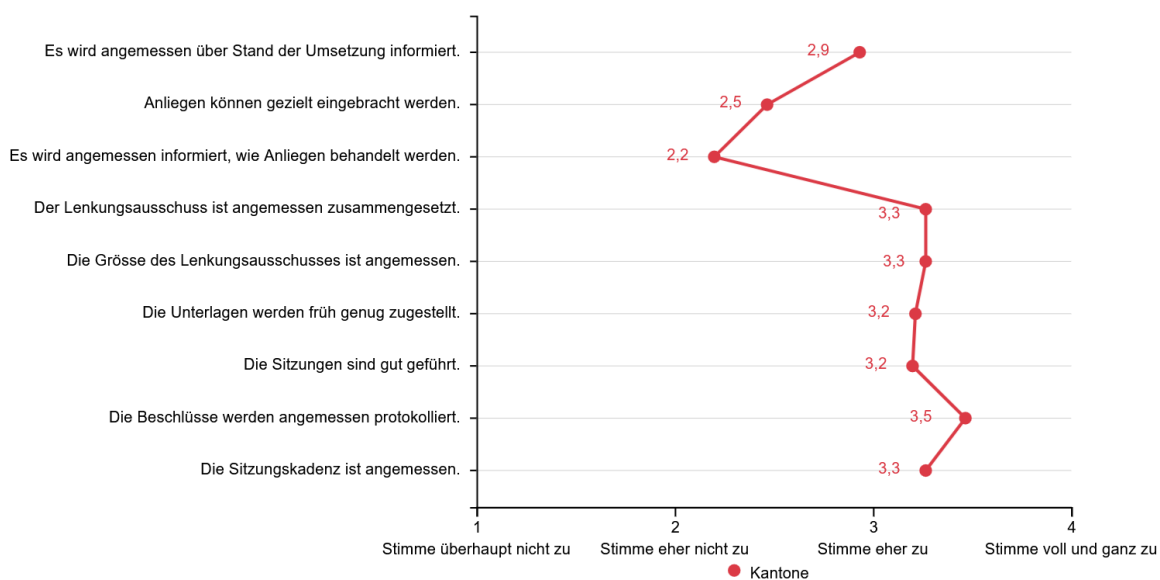
5.1.1 Lenkungsausschuss

Zuerst wird die Sicht der Kantone auf den Lenkungsausschuss präsentiert. Anschliessend werden die Antworten von ISB und BAV aufgezeigt. Die Gemeindevertreter/-innen wurden nicht zum Lenkungsausschuss befragt, da Gemeinden keinen Einsitz in diesem Gremium haben.

I Sicht Kantone

Darstellung D 5.1 zeigt, wie die Kantone den Lenkungsausschuss hinsichtlich unterschiedlicher Aspekte bewerten.

D 5.1: Kantone: Bewertung des Lenkungsausschusses



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. Die Sätze wurden zwecks besserer Darstellung gekürzt. n = 16. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in Darstellung DA 13 aufgeführt.

Die Mehrheit der befragten Kantonsvertreter/-innen ist der Meinung, dass im Lenkungsausschuss angemessen über den Stand der Umsetzung informiert wird, wenn auch der Mittelwert von 2,9 (auf einer Skala von 1 bis 4) darauf hindeutet, dass eine Minderheit die Information nicht angemessen findet.

Ebenfalls mehrheitlich positiv bewertet werden organisatorische Aspekte des Lenkungsausschusses. So sind die Kantonsvertreter/-innen in der Mehrheit zufrieden mit dem Protokollieren von Beschlüssen (3,5), der Führung der Sitzungen (3,2) und der rechtzeitigen Zustellung von Unterlagen (3,2). Auch die Grösse und die Zusammensetzung des Lenkungsausschusses sowie die Sitzungskadenz (je 3,3) werden überwiegend positiv bewertet.

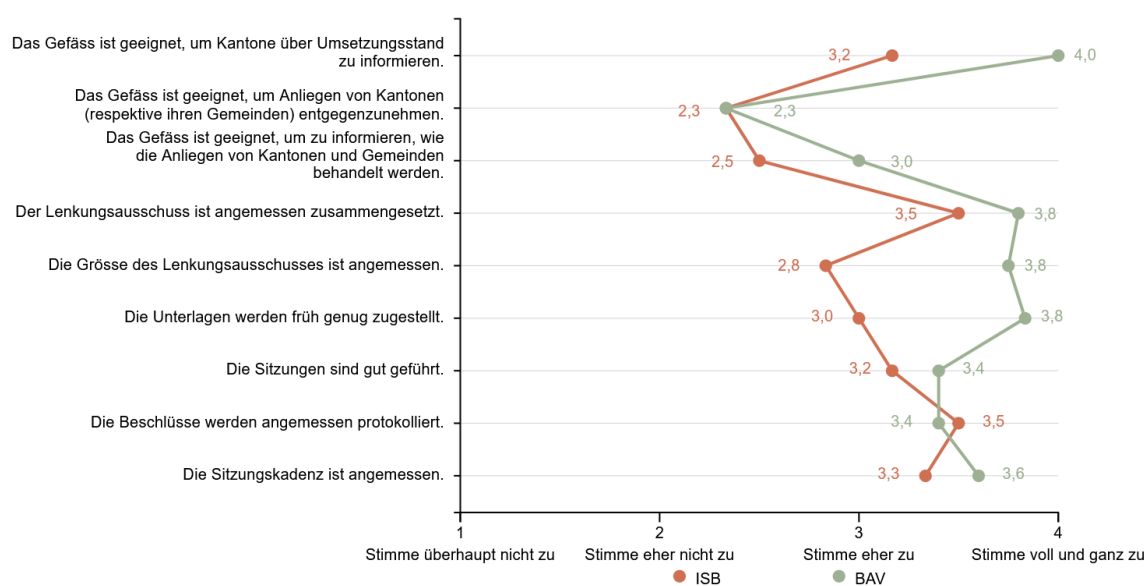
Kritischer beurteilt werden die Möglichkeit, als Kanton die eigenen Anliegen respektive die Anliegen der Gemeinden in den Lenkungsausschuss einzubringen (2,5) sowie die Information innerhalb des Ausschusses über die Behandlung dieser Anliegen (2,2) (vgl. dazu ausführlicher die Ergebnisse in Abschnitt 5.2).

Ein Vergleich der Planungsregionen zeigt keine nennenswerten Unterschiede auf (nicht dargestellt).

I Sicht BAV und ISB

Darstellung D 5.2 zeigt auf, wie die Vertreter/-innen des BAV und der ISB die einzelnen Aspekte zum Lenkungsausschuss bewerten.

D 5.2: BAV und ISB: Bewertung des Lenkungsausschusses



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. Die Sätze wurden zwecks besserer Darstellung gekürzt. ISB: n = 6; BAV: n = 6. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 14 und DA 15 aufgeführt.

Es zeigt sich in der Tendenz ein ähnliches Muster wie bei den Kantonsvertreter/-innen: Sowohl die Vertreter/-innen des BAV als auch der ISB sind mehrheitlich der Ansicht, dass der Lenkungsausschuss geeignet ist, um über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten zu informieren. Beim BAV wird dieser Aspekt mit einem Mittelwert von 4,0 einstimmig positiv bewertet, die Vertreter/-innen der ISB bewerten diesen Aspekt in der Mehrheit positiv (3,2).

Ebenfalls mehrheitlich positiv bewertet werden die organisatorischen Aspekte beim Lenkungsausschuss, so etwa die Sitzungskadenz (BAV: 3,6; ISB: 3,3), das Protokollieren von Beschlüssen (BAV: 3,5; ISB: 3,4) oder die Führung der Sitzungen (BAV: 3,4; ISB: 3,2). Die Vertreter/-innen des BAV sind ausserdem der Ansicht, dass die Sitzungsunterlagen frühzeitig zugestellt werden und die Grösse sowie die Zusammensetzung des Lenkungsausschusses angemessen ist (je 3,8). Die ISB-Vertreter/-innen bewerten diese drei Punkte kritischer, in der Tendenz aber immer noch positiv.

Sowohl die Vertreter/-innen des BAV wie auch des ISB stimmen mehrheitlich knapp *nicht* zu, dass der Lenkungsausschuss ein geeignetes Gefäss ist, um die Anliegen von Kantonen (respektive ihren Gemeinden) entgegenzunehmen (je 2,3). Dazu passt die tendenziell kritische Einschätzung beider Akteursgruppen zur Eignung des Lenkungsausschusses, um über die Behandlung von kantonalen und kommunalen Anliegen zu informieren. Während beim BAV noch eine Mehrheit den Lenkungsausschuss hierfür als geeignet betrachtet (3,0) sieht rund die Hälfte der ISB-Vertreter/-innen diesen Aspekt kritisch (2,5).

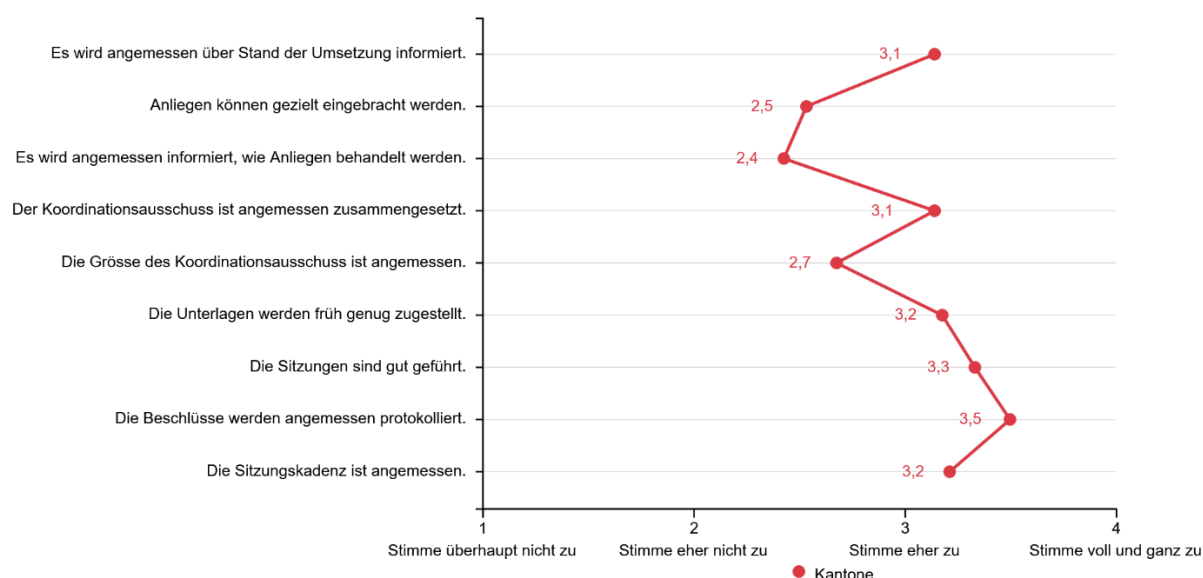
5.1.2 Koordinationsausschuss

Nachfolgend wird aufgezeigt, wie Kantone, ISB und BAV den Koordinationsausschuss beurteilen. Zuerst wird die Sicht der Kantone präsentiert. Anschliessend werden die Antworten von ISB und BAV aufgezeigt. Die Gemeindevertreter/-innen wurden nicht zum Koordinationsausschuss befragt, da Gemeinden keinen Einsitz in diesem Gremium haben.

I Sicht Kantone

Darstellung D 5.3 zeigt, wie die Kantone den Koordinationsausschuss hinsichtlich unterschiedlicher Aspekte beurteilen.

D 5.3: Kantone: Bewertung des Koordinationsausschusses



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. Die Sätze wurden zwecks besserer Darstellung gekürzt. n = 28. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in Darstellung DA 16 aufgeführt.

Es zeigt sich ein ähnliches Muster wie beim Lenkungsausschuss, mit einigen Ausnahmen: Wie beim Lenkungsausschuss ist auch beim Koordinationsausschuss eine Mehrheit der Kantonsvertreter/-innen der Meinung, dass angemessen über die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten informiert wird (3,1).

Auch die organisatorischen Aspekte werden beim Koordinationsausschuss, wie beim Lenkungsausschuss, in der Tendenz positiv bewertet. Dazu zählen das Protokollieren von Beschlüssen (3,5), die Führung der Sitzungen (3,3), die Sitzungskadenz (3,2) sowie die frühzeitige Zustellung von Sitzungsunterlagen (3,2). Ausserdem wird die Zusammensetzung

des Koordinationsausschusses mehrheitlich positiv beurteilt (3.1). Ebenfalls sind die Befragten mehrheitlich zufrieden mit der Information über den aktuellen Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten.

Die Grösse des Koordinationsausschusses wird im Vergleich zur Grösse des Lenkungs-ausschusses etwas negativer bewertet (2,7 im Vergleich zu 3,3). Mehrere Befragte gehen in den offenen Antworten nochmals explizit auf die Grösse des Koordinationsausschusses ein: Sie erachten den Ausschuss als zu gross.

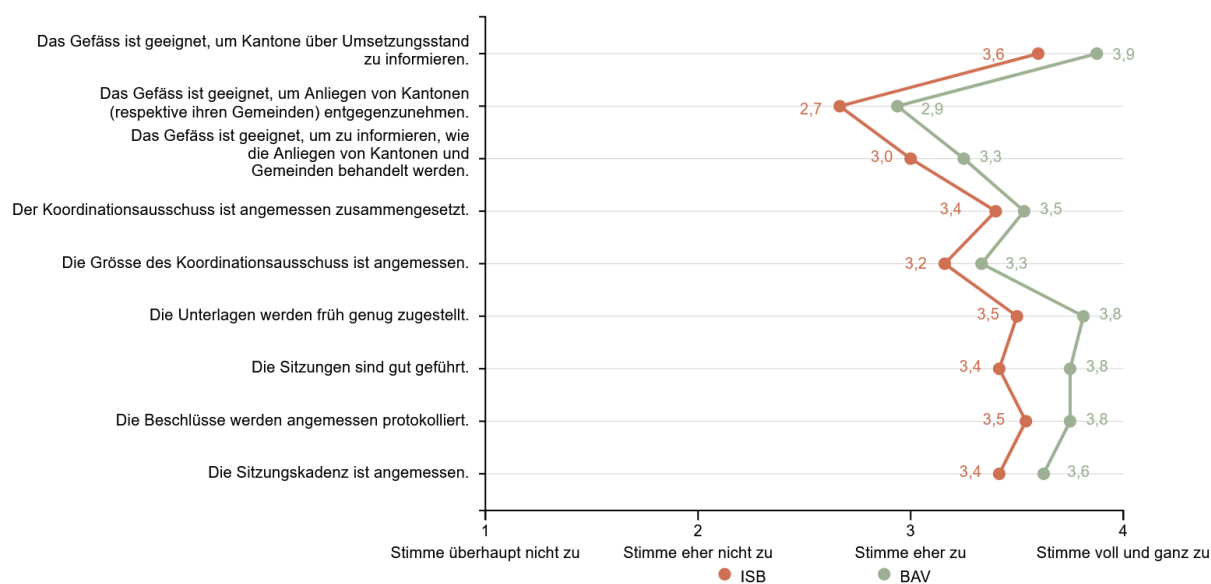
Nur mittelmässig zufrieden sind die Kantonsvertreter/-innen damit, wie kantonale und kommunale Anliegen entgegengenommen werden (2,5) sowie wie über die Behandlung dieser Anliegen informiert wird (2,4). Bezogen auf den Koordinationsausschuss erstaunt diese Einschätzung wenig, da gemäss RUBA der Koordinationsausschuss der Information dient und nicht der Entgegennahme und Behandlung von kantonalen und kommunalen Anliegen.

Der Vergleich zwischen den Planungsregionen zeigt – wie auch schon beim Lenkungs-ausschuss – keine nennenswerten Unterschiede auf.

I Sicht BAV und ISB

Darstellung D 5.4 zeigt auf, wie die Vertreter/-innen des BAV und der ISB die einzelnen Aspekte zum Koordinationsausschuss bewerten.

D 5.4: BAV und ISB: Bewertung des Koordinationsausschusses



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. Die Sätze wurden zwecks besserer Darstellung gekürzt. ISB: n = 25, BAV: n = 17. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 17 und DA 18 aufgeführt.

Sowohl die Vertreter/-innen des BAV als auch der ISB sind in der grossen Mehrheit der Ansicht, dass im Koordinationsausschuss angemessen informiert wird über den Umsetzungsstand (BAV: 3,9; ISB 3,6) sowie über die Behandlung von kantonalen und

kommunalen Anliegen (BAV: 3,3; ISB: 3,0). Bezüglich Letzteren zeigt sich eine Diskrepanz zu den Einschätzungen der Kantone, die diesen Aspekt deutlich negativer beurteilen (2,4).

Die organisatorischen Aspekte – konkret die Sitzungskadenz, das Protokollieren von Beschlüssen, die Sitzungsführung, die frühzeitige Zustellung von Sitzungsunterlagen, die Zusammensetzung und die Grösse des Gremiums – werden sowohl von Vertretern/-innen des BAV als auch der ISB in der Mehrheit positiv bewertet. Die Befragten des BAV bewerten die Aspekte leicht positiver als die Befragten der ISB.

Ähnlich kritisch wie die Kantone bewerten sowohl das BAV wie auch die ISB die Funktion des Koordinationsausschusses, um Anliegen von Kantonen und Gemeinden aufzunehmen. Insbesondere bei den ISB stimmt nur knapp mehr als die Hälfte der Befragten der Aussage zu, dass der Koordinationsausschuss geeignet ist, um Anliegen von Kantonen und Gemeinden entgegenzunehmen (2,7). Eine Ausnahme bildet die Planungsregion Tessin: Die in dieser Planungsregion tätigen ISB-Vertreter/-innen sind mehrheitlich der Ansicht, dass der Koordinationsausschuss geeignet ist für die Entgegennahme von kantonalen und kommunalen Anliegen (nicht dargestellt). Die vergleichsweise kritischen Einschätzungen zu diesem Punkt korrespondieren mit der RUBA, gemäss welcher der Koordinationsausschuss der Information dienen soll und nicht der Entgegennahme und Behandlung von kantonalen und kommunalen Anliegen. Dies wird auch in den offenen Antworten betont. So wird mehrfach darauf hingewiesen, dass die formellen Gremien in erster Linie eine Informationsfunktion haben und es sich nicht um Gremien mit Entscheidungskompetenzen handelt – die Entscheide würden zwischen BAV und ISB gemäss Vorgaben der RUBA getroffen. Entsprechend betonen auch mehrere Vertreter/-innen, dass es keine zusätzlichen Gremien brauche. Eher wird die Meinung vertreten, dass es aktuell gewisse Doppelspurigkeiten zwischen den Gremien gebe. Mit anderen Worten: Die Unterscheidung zwischen der operativen und der strategischen Ebene ist zum Teil unklar. Vereinzelt wird deshalb sogar die Frage aufgeworfen, ob die Anzahl Gremien reduziert werden könnte.

In den offenen Antworten erkennen sowohl Vertreter/-innen des BAV als auch der ISB einzelne Verbesserungsmöglichkeiten in organisatorischer Hinsicht. Vereinzelt Befragte wünschen sich eine Verkleinerung des Gremiums, einzelne wünschen sich online oder hybrid geführte Sitzungen.

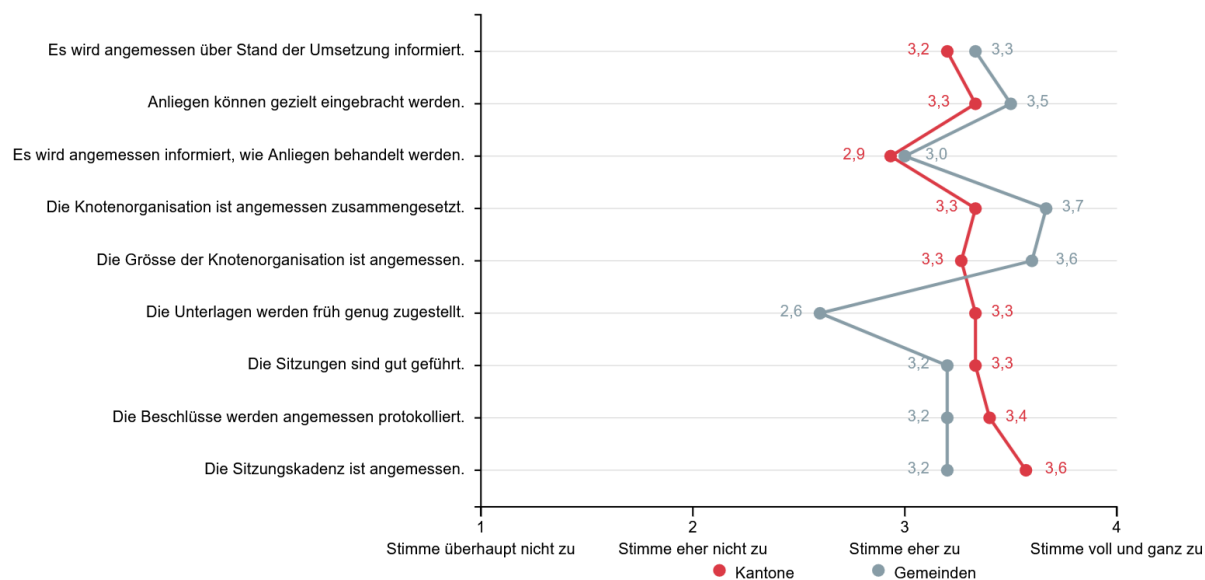
5.1.3 Knotenorganisation

Nachfolgend wird aufgezeigt, wie Kantone, Gemeinden, ISB und BAV das Gremium auf Ebene eines Knotens (nachfolgend Knotenorganisation genannt) beurteilen. Zuerst wird die Sicht der Kantone und Gemeinden präsentiert, anschliessend diejenige von ISB und BAV.

I Sicht Kantone und Gemeinden

Darstellung D 5.5 zeigt auf, wie Kantons- und Gemeindevertreter/-innen unterschiedliche Aspekte der Knotenorganisation bewerten.

D 5.5: Kantone und Gemeinden: Bewertung der Knotenorganisation



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. Die Sätze wurden zwecks besserer Darstellung gekürzt. Kantone: n = 15; Gemeinden: n = 6. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 19 und DA 20 aufgeführt.

Alle abgefragten Aspekte werden von beiden Akteursgruppen in der Mehrheit positiv bewertet. Sowohl Kantone als auch Gemeinden bewerten die Knotenorganisation mehrheitlich positiv in Bezug auf die Informationen, die vermittelt werden; sowohl was die Information zur Behandlung der eingebrachten Anliegen betrifft (Kantone: 2,9; Gemeinden 3,0) und noch mehr, was die Information zum Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten betrifft (Kantone: 3,2; Gemeinden: 3,2).

Die Kantonsvertreter/-innen bewerten die Sitzungskadenz (3,6), das Protokollieren von Beschlüssen (3,4), die Sitzungsführung (3,3), die frühzeitige Zustellung von Sitzungsunterlagen (3,3) sowie die Grösse und Zusammensetzung des Gremiums (je 3,3) positiv. Die Gemeindevertreter/-innen bewerten die Sitzungskadenz (3,2), die Sitzungsführung (3,2) und das Protokollieren von Beschlüssen (3,4) im Durchschnitt positiv, wenn auch leicht negativer als die Kantonsvertreter/-innen. Besonders positiv werden von den Gemeinden die Grösse (3,6) und die Zusammensetzung (3,7) der Knotenorganisation bewertet. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass die Knotenorganisation das einzige formelle Gremium gemäss RUBA ist, in dem die Gemeinden Einsitz haben. Eine Diskrepanz zur Bewertung der Kantone zeigt sich bei der Frage der vorgängigen Zustellung der Sitzungsunterlagen. Die Gemeinden bewerten diesen Aspekt eher mittelmässig (2,6), während die Kantone diesen Aspekt mehrheitlich positiv bewerten (3,3).

Anders als beim Lenkungs- und beim Koordinationsausschuss bewerten die Kantonsvertreter/-innen bei der Knotenorganisation die Möglichkeit, eigene Anliegen einzubringen,

mehrheitlich positiv (3,3). Auch die Gemeinden sind mehrheitlich zufrieden damit, wie sie eigene Anliegen in diesem Gremium einbringen können (3,5).

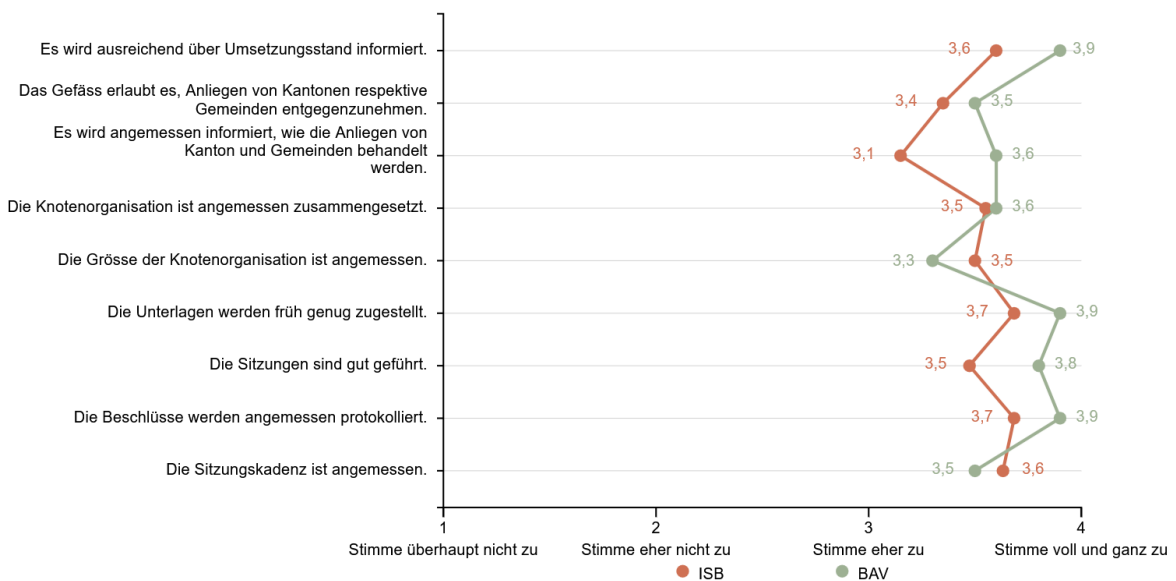
Vereinzelte Befragte weisen in den offenen Antworten darauf hin, dass wichtige Entscheide bereits vorgängig zu den Sitzungen vom BAV und von den ISB gefällt würden und das Einbringen der eigenen Bedürfnisse deshalb schwierig sei. Diese Einzelmeinungen stehen jedoch eher im Kontrast zu den quantitativen Ergebnissen, bei denen der Aspekt des Einbringens von kantonalen und kommunalen Anliegen im Vergleich zu den anderen Gremien positiver beurteilt wird. Insofern kann von diesen einzelnen offenen Antworten nicht auf eine allgemeine Unzufriedenheit geschlossen werden.

Der Vergleich zwischen den Planungsregionen deutet darauf hin, dass die Bewertung der Knotenorganisation in allen Regionen in etwa gleich positiv ausfällt.

I Sicht BAV und ISB

Darstellung D 5.6 zeigt auf, wie Vertreter/-innen des BAV und der ISB unterschiedliche Aspekte der Knotenorganisation bewerten.

D 5.6: BAV und ISB: Bewertung der Knotenorganisation



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. Die Sätze wurden zwecks besserer Darstellung gekürzt. ISB: n = 20; BAV: n = 10. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 21 und DA 22 aufgeführt.

Beide Akteursgruppen bewerten alle Aspekte in der Mehrheit positiv. Dies trifft auf die Information der Kantone und Gemeinden, auf organisatorische Aspekte (Aspekte der Sitzungsgestaltung, Grösse und Zusammensetzung des Gremiums) und auf die Behandlung von kantonalen und kommunalen Anliegen zu.

In den offenen Antworten äussern einzelne Befragte Verbesserungspotenziale, es handelt sich dabei jedoch um Einzelnennungen und es lassen sich keine klaren Muster aus den Antworten ableiten.

5.2 Bewertung des Einbezugs der Anliegen von Kantonen und Gemeinden in die Umsetzung

Die RUBA sieht vor, dass Kantone und Gemeinden während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten Anliegen eingeben können und diese anschliessend vom BAV und von den ISB behandelt werden müssen. Kantone können gemäss RUBA ihre Anliegen über die Gremien Lenkungsausschuss und Knotenorganisation einbringen, die Gemeinden können gemäss RUBA über die Knotenorganisation direkt Anliegen einbringen.

Nachfolgend wird auf die Ergebnisse zur Eingabe und Behandlung von kantonalen und kommunalen Anliegen eingegangen. Abschnitt 5.2.1 zeigt auf, *welche* Anliegen Kantone und Gemeinden einbringen. In Abschnitt 5.2.2 wird darauf eingegangen, *wie* die Kantone und Gemeinden ihre Anliegen einbringen können. Abschnitt 5.2.3 geht darauf ein, *wie* die Anliegen von BAV und ISB *behandelt* werden und in Abschnitt 5.2.5 werden die *Auswirkungen* der Anliegen auf die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten thematisiert.

5.2.1 Welche Anliegen bringen Kantone und Gemeinden ein?

Darstellung D 5.7 fasst die Anliegen zusammen, die von den Teilnehmenden der Online-Befragung angegeben wurden und ordnet sie nach Akteursgruppe und thematischen Kategorien. Die Anliegen konnten in einem Textfeld frei eingegeben werden. Aus den Texteingaben konnten schliesslich fünf Kategorien gebildet werden.

D 5.7: Kantone, Gemeinden, BAV und ISB: häufigste Beispiele von Anliegen von Kantonen und Gemeinden (in Kategorien)

	<i>Infrastruktur und Planung</i>	<i>Umsetzung und Koordination</i>	<i>Mobilitäts-angebot</i>	<i>Finanzierung und Kostenverteilung</i>	<i>Umweltschutz und Nachhaltigkeit</i>	<i>Sonstiges</i>
<i>Was sind Beispiele für Anliegen, die Ihr Kanton respektive Ihre Gemeinde in der Umsetzung bereits angebracht hat?</i>						
Gemeinden	16	12	7	1	5	0
Kantone	33	22	13	9	0	2
<i>Was sind die häufigsten Anliegen, die von Kantonen respektive Gemeinden in der Umsetzung angebracht werden?</i>						
BAV	15	16	7	2	2	4
ISB	36	24	36	18	23	9
Total	100 (32%)	74 (24%)	63 (20%)	30 (10%)	30 (10%)	15 (5%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Befragten konnten freie Antworten in ein Textfeld schreiben. Die Antworten wurden anschliessend in Kategorien eingeteilt. Die Befragten konnten maximal drei Angaben machen.

Am häufigsten werden von Kantonen und Gemeinden Anliegen zu *Infrastruktur und Planung* eingebracht. Die Kategorie umfasst Anliegen zur baulichen Gestaltung, zum Ausbau und zur langfristigen Planung von Bahninfrastruktur (z.B. Optimierung von Bahnstrukturen, neue Bahnquerungen).

Am zweithäufigsten werden Anliegen zu *Umsetzung und Koordination* erwähnt. Diese Anliegen beziehen sich auf die praktische Durchführung von Projekten und die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren (z.B. bessere Abstimmung der Planungsprozesse mit kommunalen Projekten).

Am dritthäufigsten bringen Kantone und Gemeinden Anliegen zum *Mobilitätsangebot* ein. Dazu zählen Anliegen zur Erreichbarkeit von Bahnhöfen, zur Verbesserung der Anbindung von Bus und Bahn, zur Fussgängermobilität, zur barrierefreien Erschliessung oder zur besseren Abstimmung mit regionalen Mobilitätskonzepten.

Am vierthäufigsten werden Anliegen zu *Finanzierung und Kostenverteilung* geäussert. Diese Kategorie umfasst Anliegen zu Fragen der Verteilung der Kosten zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und weiteren Akteuren.

Gleich häufig werden Anliegen zu *Umweltschutz und Nachhaltigkeit* eingebracht. Dazu zählen Massnahmen wie Lärmschutzwände, landschaftsverträgliche Bauweisen und die Begrünung von Bahnanlagen.

Die Kategorie *Sonstiges* umfasst Anliegen, die nicht eindeutig den anderen Kategorien zugeordnet werden konnten.

5.2.2 Wie bringen Kantone und Gemeinden ihre Anliegen ein?

Darstellung D 5.8 zeigt die Wichtigkeit der Gremien sowie weiterer Kanäle für das Einbringen (aus Sicht Kantone und Gemeinden) respektive Entgegennehmen (aus Sicht BAV und ISB) von kantonalen und kommunalen Anliegen auf. Dabei wird immer zwischen den Antworten der vier Akteursgruppen Kantone, Gemeinden, BAV und ISB unterschieden.

Es zeigt sich, dass bilaterale Kontakte zwischen Kantonen und Gemeinden mit dem BAV und insbesondere mit den ISB von allen vier Akteursgruppen in der Tendenz als wichtiger beurteilt werden als die formellen Gremien des Lenkungs- und Koordinationsausschusses. Allerdings werden die formellen Gremien nicht als irrelevant beurteilt; innerhalb aller Akteursgruppen beurteilt eine Mehrheit die Gremien zumindest als «eher wichtig». Der Blick in die RUBA dient der Einordnung dieser Ergebnisse: Der Koordinationsausschuss dient gemäss RUBA in erster Linie der Information zum Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten. In diesem Gremium ist das Einbringen und Behandeln von Anliegen von Kantonen und Gemeinden nicht explizit vorgesehen. Anders beim Lenkungsausschuss: Gemäss RUBA ist im Lenkungsausschuss auch die Eingabe und Behandlung der Bedürfnisse der einzelnen Kantone vorgesehen. Die Ergebnisse in Darstellung D 5.8 verdeutlichen, dass zumindest ein Teil der befragten Kantonsvertreter/-innen der Ansicht ist, dass der Lenkungsausschuss diese Funktion nicht angemessen erfüllt.

Der Blick in die offenen Antworten gibt mehr Aufschluss über diesen Befund: Mehrere Befragte der Kantone sowie des BAV und der ISB weisen darauf hin, dass der Lenkungsausschuss eher ein Informationsgremium sei und über wenig Entscheidungskompetenzen verfüge. Entsprechend sei der Lenkungsausschuss nicht oder nur mässig geeignet, um Anliegen von Kantonen und Gemeinden aufzunehmen. Bei den offenen Antworten weisen mehrere Befragte des BAV und der ISB darauf hin, dass es angemessen sei, dass der Fokus des Lenkungsausschusses auf der Information liege.

D 5.8: Kantone, Gemeinden, BAV und ISB: Bewertung der Wichtigkeit der Gremien und Kanäle zur Einbringung (aus Sicht Kantone und Gemeinden) respektive Entgegennahme (aus Sicht von BAV und ISB) von Anliegen in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten

Wie beurteilen Sie die Wichtigkeit der Gremien respektive Kanäle für Ihren Kanton / Ihre Gemeinde, um Anliegen in der Umsetzung von Bahninfrastruktur- Ausbauten anzubringen / um von Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu erfahren?	Mittelwert auf einer Skala von 1 (überhaupt nicht wichtig) bis 4 (sehr wichtig)			
	Kantone (n = 37)	Gemeinden (n = 19)	BAV (n = 21)	ISB (n = 66)
Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	3,1	3	2,7	3
Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI)	3,3	3	2,7	3
Gremium auf Ebene eines Knotens (Knoten-organisa- tion)	3,3	3,5	3,3	3,2
Bilateraler Kontakt mit ISB	3,6	3,8	3,6	3,4
Bilateraler Kontakt mit dem BAV	3,5	3,5	3	3
Ad-hoc-Gremien	3,3	3,3	2,6	2,6
Weitere Gremien / Kanäle	3,4	3,1	2,3	2,4

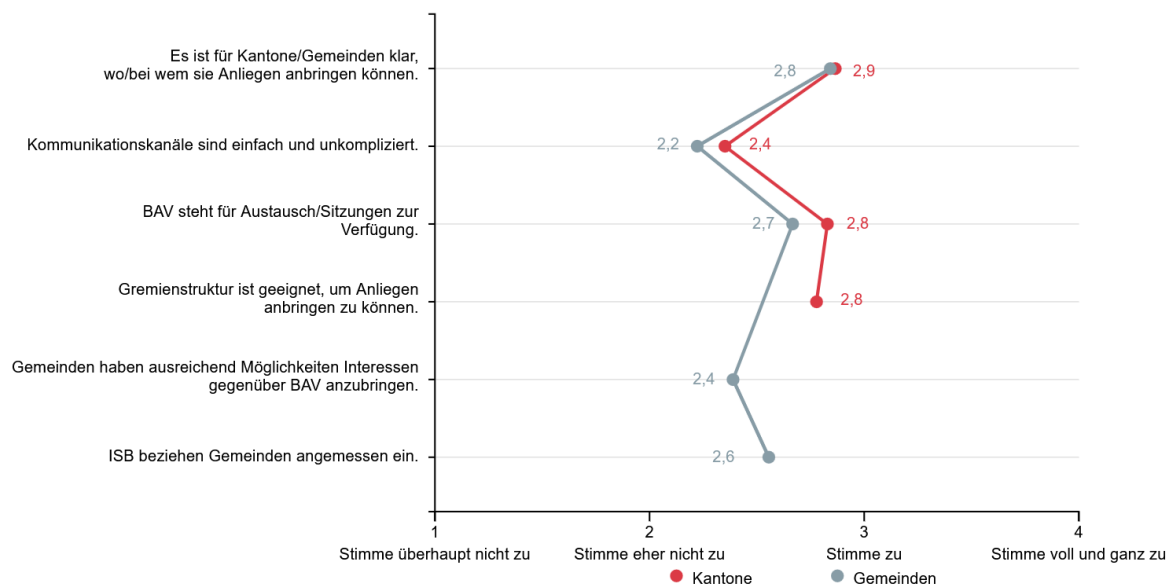
Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 23 bis DA 26 aufgeführt.

Eine Diskrepanz zwischen den Einschätzungen von Kantonen und Gemeinden einerseits und BAV und ISB andererseits zeigt sich bei Ad-hoc-Gremien. Diese werden von Kantonen und Gemeinden als eher wichtig bis sehr wichtig beurteilt (Mittelwert je 3,3). Befragte des BAV und der ISB erachten diese Gremien als eher nicht wichtig bis eher wichtig (je 2,6). Ebenfalls unterschiedlich werden «Weitere Gremien / Kanäle» bewertet. Aus Sicht der Kantone und Gemeinden sind diese eher wichtig bis sehr wichtig (Kantone: 3,4; Gemeinden: 3,1). Eine knappe Mehrheit der Vertreter/-innen des BAV und der ISB erachten diese in der Tendenz als nicht wichtig (BAV: 2,3; ISB: 2,4). Bei der offenen Frage zu den weiteren Gremien geben die Befragten von Kantonen und Gemeinden an, insbesondere lokale und regionale Koordinationsgremien als wichtig zu erachten.

Die Vertreter/-innen der Kantone und Gemeinden wurden zu einzelnen Aspekten des Prozesses, wie Anliegen zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten eingebracht werden können, befragt. Die Ergebnisse sind in Darstellung D 5.9 aufgeführt.

D 5.9: Kantone und Gemeinden: Bewertung des Prozesses zur Einbringung von Anliegen in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. Die Sätze wurden zwecks besserer Darstellung gekürzt. Kantone: n = 37; Gemeinden: n = 19. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 27 und DA 28 aufgeführt.

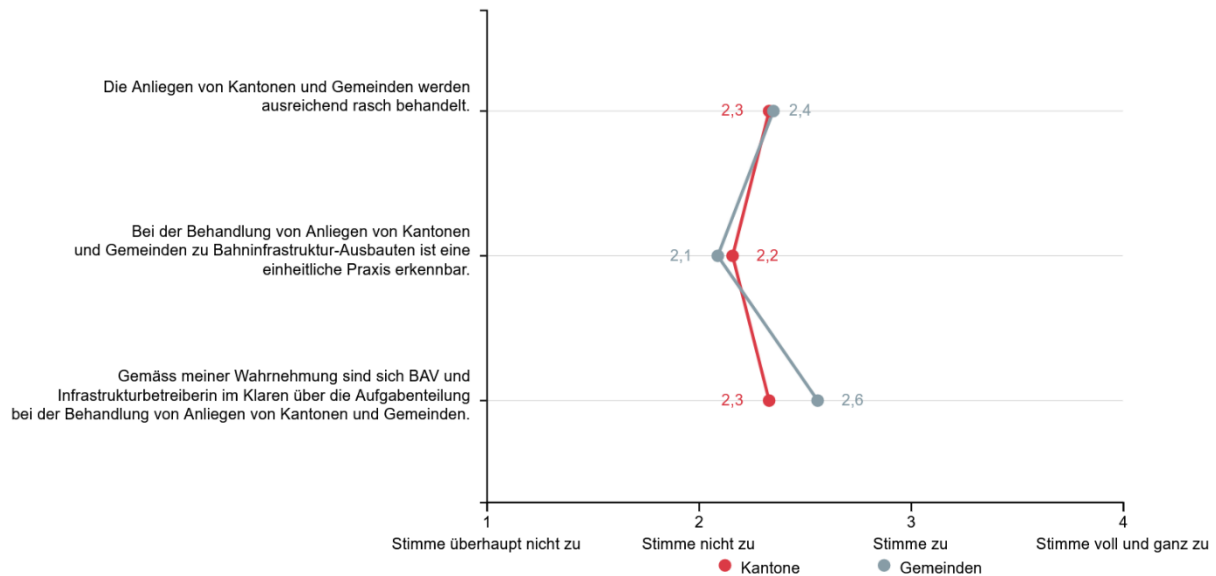
Das Gesamtbild zeigt: Die Kantone und Gemeinden sind nur mittelmässig damit zufrieden, wie sie ihre Anliegen in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten einbringen können. Die Gremienstruktur wird nur von einer knappen Mehrheit der Kantonsvertreter/-innen positiv bewertet. Ein beträchtlicher Anteil der Befragten äussert sich kritisch dazu (2,8). Ebenfalls gibt es einen gewissen Anteil von Kantons- und Gemeindevertreter/-innen, für die nicht klar ist, wo / bei wem sie Anliegen anbringen können. Davon zeugen die Mittelwerte 2,9 (Kantone) und 2,8 (Gemeinden). Ebenfalls wird die Offenheit des BAV für einen Austausch oder für zusätzliche Sitzungen eher mittelmässig bewertet (Kantone: 2,8; Gemeinden: 2,7). Allgemein werden die Kommunikationskanäle sowohl von den Kantonen als auch von den Gemeinden in der Tendenz eher als schwierig und kompliziert bewertet (Kantone: 2,3; Gemeinden: 2,2). Des Weiteren sind die Gemeinden nur mittelmässig zufrieden mit ihren Möglichkeiten, Interessen gegenüber dem BAV anzubringen (2,4) respektive damit, wie ihre Interessen von den ISB berücksichtigt werden (2,6).

Einen vertieften Einblick darüber, weshalb die Zufriedenheit der Kantone und Gemeinden eher mittelmässig ausfällt, geben die offenen Antworten: So wird mehrfach erwähnt, dass die Gremien in erster Linie der Information dienen. Die Möglichkeit, eigene Bedürfnisse einzubringen, sei nur bedingt gegeben. Vereinzelte Befragte erwähnen sogar, dass kantonale und kommunale Anliegen innerhalb der Gremien ignoriert würden. Die Gemeindevertreter/-innen weisen auch auf ihre institutionell schwierige Situation hin: Sie seien in den Lenkungs- und Koordinationsausschüssen nicht vertreten und könnten sich daher oft erst zu spät Zeitpunkt einbringen.

5.2.3 Wie behandeln BAV und ISB die Anliegen aus Sicht der Kantone und Gemeinden?

Darstellung D 5.10 zeigt auf, wie Kantone und Gemeinden die Behandlung ihrer Anliegen zu Bahninfrastruktur-Ausbauten durch das BAV und die ISB wahrnehmen.

D 5.10: Kantone und Gemeinden: Bewertung der Behandlung von Anliegen durch BAV und ISB



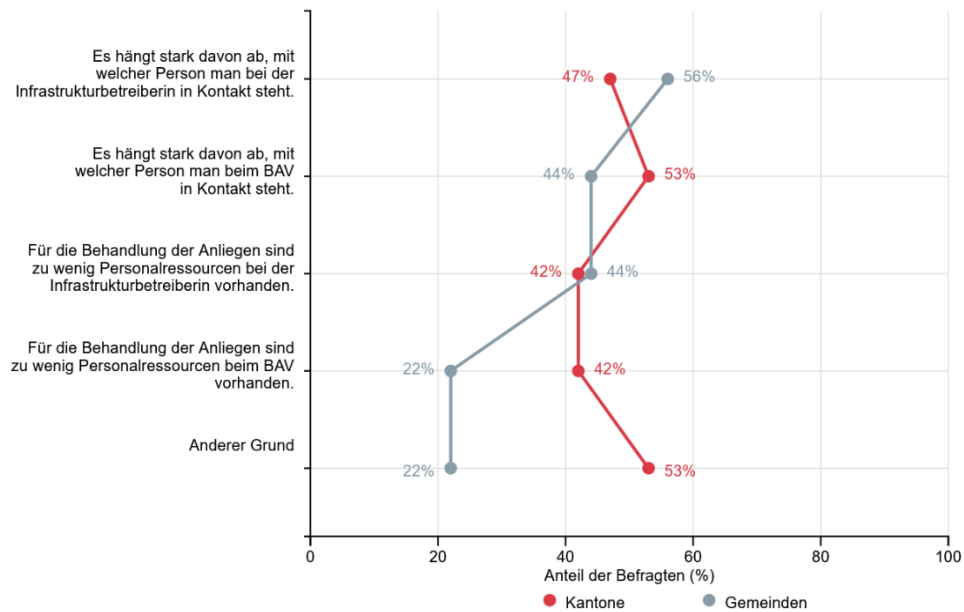
Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. Kantone: n = 37; Gemeinden: n = 19. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 29 und DA 30 aufgeführt.

Die Antworten der Kantons- und Gemeindevertreter/-innen unterscheiden sich kaum. Die Ergebnisse zeigen eher moderate Bewertungen, die weder auf starke Unzufriedenheit noch auf ausgeprägte Zufriedenheit hindeuten: Sowohl Kantone wie auch Gemeinden sind nur mittelmässig zufrieden damit, wie rasch Anliegen von Kantonen und Gemeinden behandelt werden (Kantone: 2,3; Gemeinden: 2,4). Ebenfalls ist die Meinung sowohl bei den Kantonen wie auch bei den Gemeinden zweigeteilt bei der Frage, ob sich das BAV und die ISB im Klaren sind über die Aufgabenteilung bei der Behandlung ihrer Anliegen (Kantone: 2,3; Gemeinden: 2,6). Schliesslich gibt sowohl bei den Kantonen wie auch bei den Gemeinden nur eine knappe Minderheit an, eine einheitliche Praxis bei der Behandlung ihrer Anliegen zu erkennen (Kantone: 2,1; Gemeinden: 2,2). Zwischen den Planungsregionen gibt es keine nennenswerten Unterschiede.

Jene Befragte, die angegeben haben, dass Anliegen von Kantonen und Gemeinden nicht ausreichend rasch behandelt werden, wurden zusätzlich nach den Gründen für die zu wenig rasche Behandlung gefragt. Die Ergebnisse sind in Darstellung D 5.11 aufgeführt.

D 5.11: Kantone und Gemeinden: Gründe für Verzögerungen bei der Behandlung von Anliegen



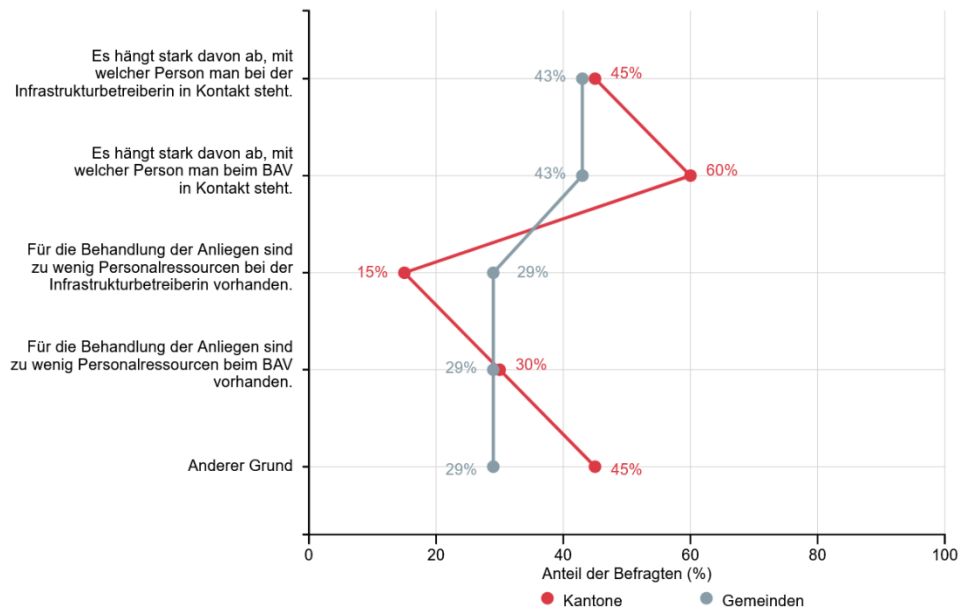
Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den prozentualen Anteil Personen je Akteursgruppe an, die die Antwort ausgewählt haben (Mehrfach-antworten möglich). Kantone: n = 19; Gemeinden: n = 9.

Insgesamt zeigt sich kein eindeutiges Bild: Es werden unterschiedliche Gründe genannt, wieso Anliegen von Kantonen und Gemeinden verzögert behandelt werden. Relevant sind aus Sicht von Kantonen und Gemeinden die starke Abhängigkeit von einzelnen Personen beim BAV (Kantone: 53%; Gemeinden: 44%) und bei den ISB (Kantone: 47%; Gemeinden: 56%) und die zu geringen Personalressourcen bei den ISB (Kantone: 42%; Gemeinden: 44%). Die Kantonsvertreter/-innen erkennen auch in den aus ihrer Sicht zu geringen Personalressourcen innerhalb des BAV Herausforderungen (42%), während die Gemeindevorteiler/-innen hier weniger Probleme verorten (22%). In den offenen Antworten erwähnen mehrere Befragte als zusätzlicher Grund die Rolle der ISB: Sie würden eine starke Rolle im Prozess einnehmen und es würde an einer effektiven Kontrolle durch das BAV fehlen.

Jene Befragte, die angegeben haben, dass bei der Behandlung von Anliegen keine einheitliche Praxis erkennbar sei, wurden zusätzlich nach den Gründen für diese uneinheitliche Praxis gefragt. Die Ergebnisse sind in Darstellung D 5.12 aufgeführt. Sowohl die Befragten von Kantonen wie auch der Gemeinden nennen vor allem die Abhängigkeit von einzelnen Personen beim BAV (Kantone: 60%; Gemeinden 43%) sowie bei den ISB (Kantone 45%; Gemeinden 43%) als Grund für die fehlende einheitliche Praxis. Zu geringe Personalressourcen werden ebenfalls genannt, jedoch weniger häufig.

D 5.12: Kantone und Gemeinden: Gründe für fehlende einheitliche Praxis bei der Behandlung von Anliegen

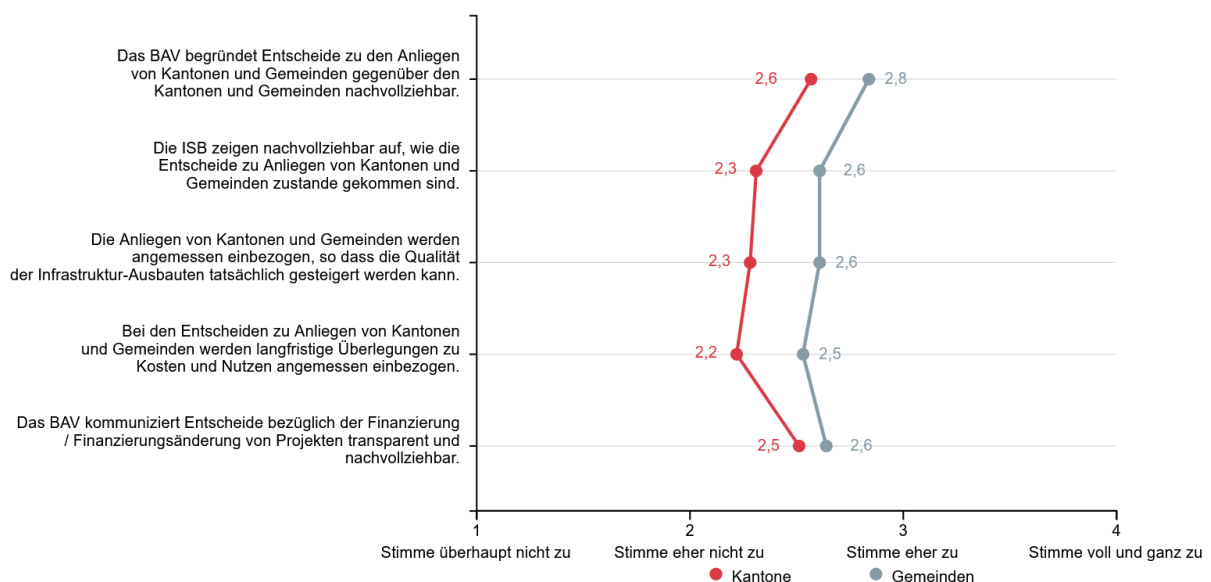


Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den prozentualen Anteil Personen je Akteursgruppe an, die die Antwort ausgewählt haben (Mehrfach-antworten möglich). Kantone: n = 20; Gemeinden: n = 7.

Darstellung D 5.13 zeigt auf, wie die Kantone und die Gemeinden die Entscheidungen zu ihren Anliegen sowie die Begründungen dazu beurteilen.

D 5.13: Kantone und Gemeinden: Bewertung der Entscheide zu Anliegen



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. Kantone: n = 37; Gemeinden: n = 19. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 31 und DA 32 aufgeführt.

Am positivsten wird sowohl von den Kantonen wie auch von den Gemeinden die nachvollziehbare Begründung von Entscheiden durch das BAV bewertet. Mit einem Mittelwert von 2,8 (Gemeinden) respektive 2,6 (Kantone) wird dieser Aspekt in der Tendenz leicht positiv beurteilt, es gibt aber einen nicht zu vernachlässigenden Anteil von Befragten, die diesen Aspekt negativ beurteilen. Ebenfalls eine in der Tendenz mittlere Zufriedenheit weisen Kantone und Gemeinden mit der Kommunikation des BAV zu Entscheiden bezüglich der Finanzierung / Finanzierungsänderung von Projekten auf (Kantone: 2,5; Gemeinden: 2,6).

Die Kantonsvertreter/-innen äussern sich in der Tendenz eher negativ dazu, wie die ISB das Zustandekommen von Entscheiden aufzeigen (2,3), wie die Anliegen von Kantonen und Gemeinden einbezogen werden (2,3) und wie langfristige Überlegungen zu Kosten und Nutzen berücksichtigt werden (2,2). Die Gemeinden bewerten die drei Aspekte nur leicht positiver (2,6; 2,6 und 2,5).

Insgesamt ist das Meinungsbild von Kantons- und Gemeindevertretern/-innen zu den erwähnten Aspekten heterogen. Bei beiden Akteursgruppen bewertet je eine Hälfte die Nachvollziehbarkeit und die Transparenz zu den Entscheidungen von BAV und ISB positiv, die andere negativ.

Die offenen Antworten geben Aufschluss darüber, wieso die Zufriedenheit nur mittelmässig ausfällt. Häufig sowohl von Kantons- wie auch von Gemeindevertretern/-innen genannte Punkte sind, dass bei den Entscheiden oft die Langfristperspektive fehle und dass die Interessen der ISB zu stark gewichtet würden.

5.2.4 Wie bewerten BAV und ISB ihre Zuständigkeiten bei der Behandlung von Anliegen von Kantonen und Gemeinden?

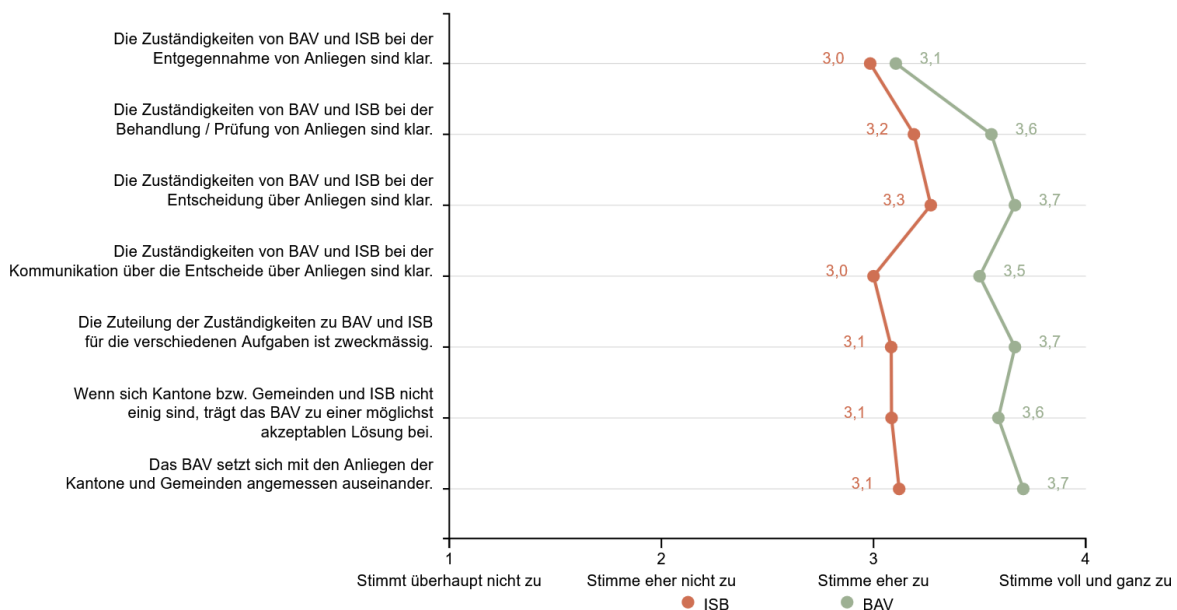
Darstellung D 5.14 zeigt, wie die Vertreter/-innen des BAV und der ISB die Frage des Leads bei der Behandlung der Anliegen von Kantonen und Gemeinden in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten beurteilen.

D 5.14: BAV und ISB: Einschätzung zur Frage des Leads bei einzelnen Prozessschritten

Wer hat im Prozess bei den folgenden Schritten den Lead: das BAV oder die ISB?	BAV	ISB	BAV und ISB gemeinsam	Von Fall zu Fall unterschiedlich
BAV				
Kommunikation zu Entscheidung über Anliegen	1 (5,6%)	8 (44,4%)	3 (16,7%)	6 (33,3%)
Entscheidung über Anliegen	1 (5,6%)	7 (38,9%)	7 (38,9%)	3 (16,7%)
Behandlung / Prüfung	13 (72,2%)	0	2 (11,11%)	3 (16,7%)
Entgegennahme von Anliegen	3 (16,7%)	5 (27,8%)	3 (16,7%)	7 (38,9%)
ISB				
Kommunikation zu Entscheidung über Anliegen	16 (25%)	26 (40%)	15 (23,4%)	8 (12,5%)
Entscheidung über Anliegen	8 (12,5%)	22 (34,4%)	29 (45,3%)	6 (9,23%)
Behandlung / Prüfung	38 (59,4%)	3 (4,7%)	16 (24,62%)	8 (12,5%)
Entgegennahme von Anliegen	20 (31,3%)	15 (23,4%)	23 (35,9%)	6 (9,4%)
Legende: Die Zahl gibt die Anteile je Akteursgruppe an. ISB: n = 66; BAV: n = 21 (exkl. Antwort «Weiss nicht»)				
Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.				

Sowohl innerhalb des BAV wie auch innerhalb der ISB gibt es unterschiedliche Ansichten darüber, welcher Akteur bei welchem Prozessschritt den Lead hat. Mit anderen Worten: Es herrscht innerhalb der beiden Akteursgruppen keine einhellige Meinung darüber, ob nun das BAV, die ISB oder beide Akteure gemeinsam im Lead sind. Am ehesten herrscht bei der Behandlung und Prüfung von Anliegen Klarheit: Die befragten BAV-Vertreter/-innen sind sich grossmehrheitlich einig darin, dass das Bundesamt für diesen Schritt zuständig ist. Bei den ISB ist ebenfalls eine Mehrheit dieser Ansicht, wenn auch das Meinungsbild nicht ganz so homogen ist. Bezüglich der Entgegennahme von Anliegen, der Entscheidung über Anliegen und der Kommunikation zu Entscheidungen über Anliegen gibt es innerhalb beider Akteursgruppen hingegen unterschiedliche Ansichten über die Frage des Leads. Die Ergebnisse deuten somit darauf hin, dass die Rollenaufteilung zwischen BAV und ISB innerhalb der beiden Akteursgruppen bis zu einem gewissen Grad unterschiedlich interpretiert wird.

Die Vertreter/-innen des BAV und der ISB wurden ebenfalls direkt danach gefragt, wie sie die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen BAV und ISB in Bezug auf Anliegen von Kantonen und Gemeinden in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten bewerten. Die Ergebnisse zu dieser Frage sind in Darstellung D 5.15 aufgeführt.

D 5.15: ISB und BAV: Bewertung der Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Behandlung von Anliegen

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. ISB: n = 37; BAV: n = 19. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 33 und DA 34 aufgeführt.

Die Ergebnisse in Darstellung D 5.15 zeigen auf, dass die Vertreter/-innen des BAV und der ISB selbst mehrheitlich der Ansicht sind, dass die Aufgabenteilung zwischen den beiden Akteuren klar sei. Dies trifft auf alle Prozessschritte zu, am ehesten herrscht bei der Entgegennahme der Anliegen eine gewisse Unklarheit zwischen BAV und ISB. Aber auch in diesem Punkt ist sich eine Mehrheit der BAV-Vertreter/-innen gemäss eigenen Angaben in der Online-Befragung im Klaren darin, wie die Zuständigkeiten aufgeteilt sind.

Die Vertreter/-innen der ISB bewerten die Klarheit der Zuständigkeiten etwas negativer. In der Mehrheit sind aber auch die Vertreter/-innen der ISB der Ansicht, dass die Aufgabenteilung zwischen BAV und ISB klar ist (BAV: 3,5; ISB: 3,0).

Eine Mehrheit bei beiden Akteursgruppen ist der Ansicht, dass die aktuelle Zuteilung der Zuständigkeiten zwischen BAV und ISB angemessen ist. Ebenfalls ist eine Mehrheit bei beiden Akteursgruppen der Meinung, dass sich das BAV mit den Anliegen der Kantone und Gemeinden angemessen auseinandersetzt (BAV: 3,7; ISB: 3,1) und dass sich das Bundesamt für akzeptable Lösungen einsetzt, wenn sich ISB und Kantone respektive Gemeinden nicht einig sind (BAV: 3,7; ISB: 3,1).

Unterscheidet man bei den Antworten der ISB zwischen Vertreter/-innen der SBB und der privaten Bahnen zeigen sich keine nennenswerten Unterschiede (keine Darstellung). Einzige Ausnahme: Die Vertreter/-innen der privaten Bahnen sind eher der Ansicht, dass sich das BAV mit den Anliegen der Kantone und Gemeinden angemessen auseinandersetzt (3,3), als die Vertreter/-innen der SBB (2,88).

Insgesamt lässt sich festhalten, dass aus Sicht sowohl des BAV wie auch der ISB die Aufgabenteilung zwischen den beiden Akteuren klar ist. Zwar fällt die Bewertung diesbezüglich auf Seiten BAV noch etwas positiver aus als bei den ISB. Doch auch bei den ISB ist

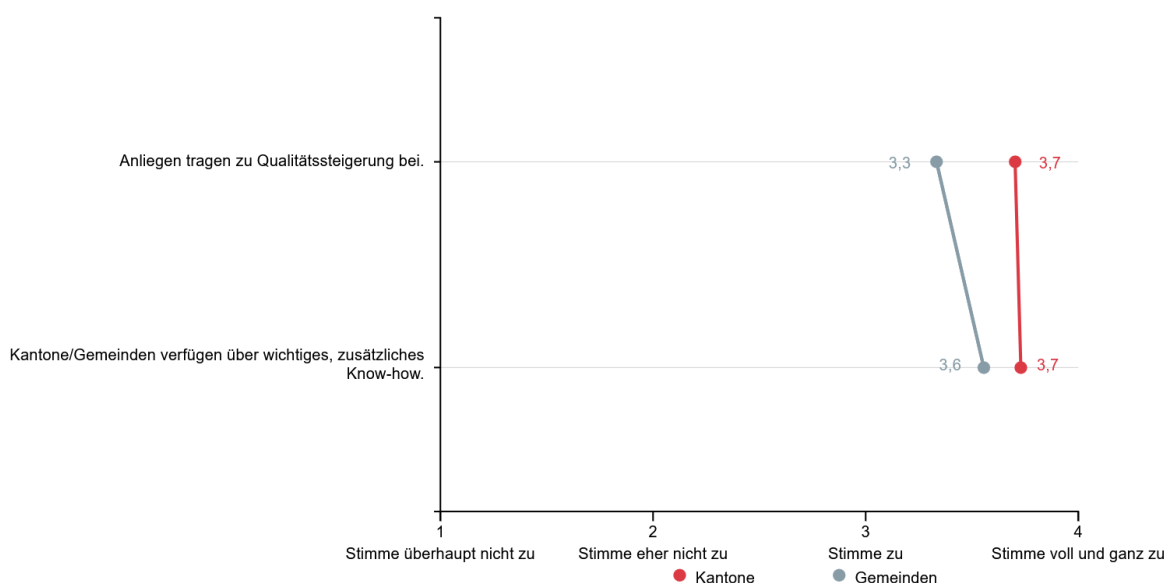
eine Mehrheit der Befragten der Ansicht, dass die Zuständigkeiten klar sind. Diese Einschätzung kontrastiert mit der Einschätzung der Kantone und Gemeinden, bei denen rund die Hälfte der Befragten der Ansicht ist, dass die Aufgabenteilung zwischen BAV und ISB bei der Behandlung von kantonalen und kommunalen Anliegen zu wenig klar ist (vgl. Darstellung D 5.10). Ebenfalls zeigt sich ein Kontrast zu den Ergebnissen in Darstellung D 5.14, die aufzeigen, dass die Frage des Leads bei einzelnen Prozessschritten auch innerhalb des BAV und den ISB bis zu einem gewissen Grad unterschiedlich interpretiert werden.

5.2.5 Welche Auswirkungen haben die Anliegen von Kantonen und Gemeinden?

Die Akteursgruppen wurden danach gefragt, wie sie die Auswirkungen von Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten bewerten. Darstellung D 5.16 zeigt die Ergebnisse für die Kantone und Gemeinden, Darstellung D 5.17 für das BAV und die ISB auf.

Sowohl die Kantons- (3,7) als auch die Gemeindevertreter/-innen (3,6) sind überzeugt, über wertvolles Know-how zu verfügen, das relevant für die erfolgreiche Umsetzung der Bahninfrastruktur-Ausbauten ist. Beide Akteursgruppen betonen auch, dass ihre Anliegen zu einer Qualitätssteigerung der Projekte beitragen (Kantone: 3,7; Gemeinden: 3,3).

D 5.16: Kantone und Gemeinden: Bewertung der Auswirkungen der Anliegen von Kantonen und Gemeinden



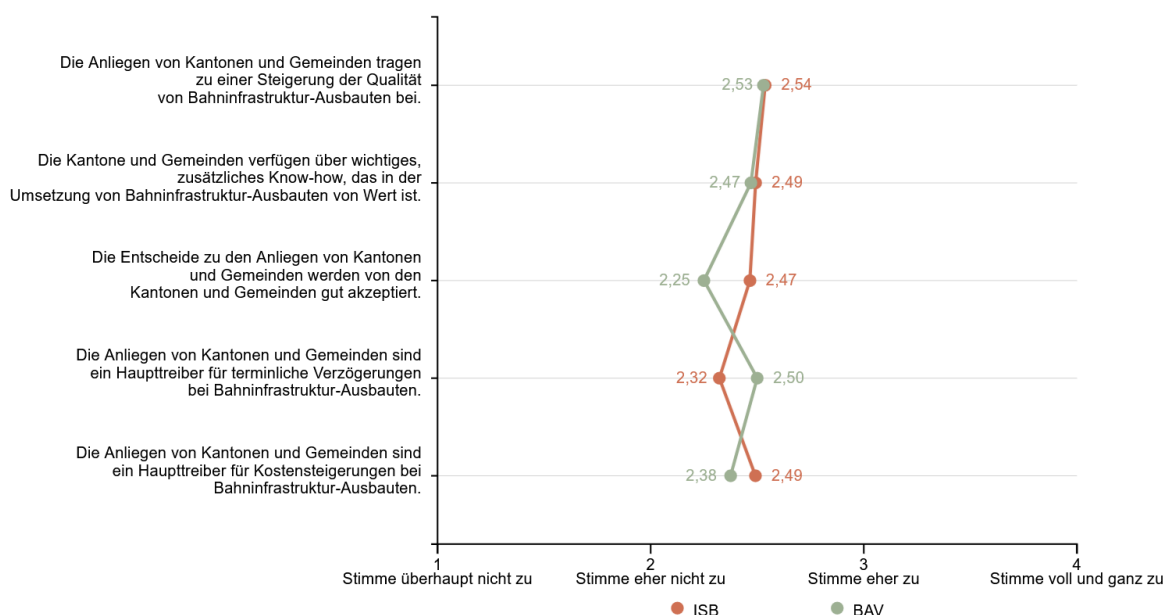
Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. Die Sätze wurden zwecks besserer Darstellung gekürzt. Kantone: n = 37; Gemeinden; n = 19. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 27 und DA 28 aufgeführt.

Die Vertreter/-innen des BAV und der ISB bewerten die Auswirkungen der Anliegen von Kantonen und Gemeinden praktisch gleich, wobei innerhalb beider Akteursgruppen ein heterogenes Meinungsbild vorherrscht. Je rund die Hälfte beider Akteursgruppen ist der Ansicht, dass die kantonalen und kommunalen Anliegen ein Haupttreiber für Kostensteigerungen sowie terminliche Verzögerungen bei Bahninfrastruktur-Ausbauten sind. Die andere Hälfte wiederum teilt diese Ansicht nicht. Ebenfalls ist die Meinung bei beiden Akteursgruppen zweigeteilt bei der Frage, ob die Kantone und Gemeinden mit ihren

Anliegen wichtiges zusätzliches Know-how einbringen respektive zu einer Qualitätssteigerung von Bahninfrastruktur-Ausbauten beitragen. Dies steht in einem gewissen Kontrast zu den Einschätzungen der Kantone und Gemeinden, die der Ansicht sind, dass ihr Know-how sehr wichtig sei und sie mit ihren Anliegen zu einer Qualitätssteigerung bei Bahninfrastruktur-Ausbauten beitragen (vgl. Darstellung D 5.16).

D 5.17: ISB und BAV: Bewertung der Auswirkungen der Anliegen von Kantonen und Gemeinden



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. ISB: n = 67; BAV: n = 21. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 35 und DA 36 aufgeführt.

5.2.6 Wie gross ist die Gesamtzufriedenheit der Kantone und Gemeinden?

In Darstellung D 5.18 wird anhand der Methode des Aktionsportfolios die Zufriedenheit der Kantone und Gemeinden mit den einzelnen Aspekten bei der Behandlung von kantonalen und kommunalen Anliegen zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten zusammengefasst und es wird aufgezeigt, wie wichtig die einzelnen Aspekte für eine hohe Gesamtzufriedenheit ist (vgl. folgende Infobox).

Das Aktionsportfolio kurz erklärt

Das Aktionsportfolio dient dazu, die Zufriedenheit mit einzelnen Aspekten eines Gegenstands (vorliegend der Prozess zur Einbringung von kantonalen und kommunalen Anliegen in die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten) aufzuzeigen und gleichzeitig die Wichtigkeit dieser einzelnen Aspekte für die Gesamtzufriedenheit darzustellen. Hierfür kommen zwei statistische Auswertungen zur Anwendung:

Erstens werden für die einzelnen Aspekte die Mittelwerte berechnet. In der Online-Befragung wurden die Aspekte mittels Zustimmung zu einer Aussage auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) abgefragt. Daraus resultiert ein Mittelwert zwischen 1 bis 4. Aus Gründen der Darstellung wird dieser Mittelwert umgerechnet auf einen Wert zwischen 0 bis 100, wobei Werte kleiner als 50 auf eine

tendenziell negative Bewertung (Schwäche) und Werte grösser als 50 auf eine tendenziell positive Bewertung (Stärke) hindeuten.

Zweitens werden für die einzelnen Aspekte die jeweiligen Korrelationen mit der Gesamtzufriedenheit mit dem Untersuchungsgegenstand berechnet.⁸ Hierfür wird der Pearson-Korrelationskoeffizient berechnet, der von –1 bis 1 variiert. Korrelationen kleiner als 0,5 deuten auf eine tendenziell geringe Priorität eines Aspekts für die Gesamtzufriedenheit hin. Korrelationen grösser als 0,5 deuten eine tendenziell hohe Priorität an.

Aus den beiden Berechnungsschritten können die Aspekte anschliessend in vier Gruppen eingeteilt werden: i) Stärken mit hoher Priorität, ii) Stärken mit geringer Priorität, iii) Schwächen mit hoher Priorität, iv) Schwächen mit geringer Priorität.

Das Aktionsportfolio zeigt auf, dass die Verfügbarkeit des BAV, die Kommunikation des BAV und Begründungen von Entscheidungen des BAV in der Tendenz als Stärken mit hoher Priorität bezeichnet werden können. Die Struktur der Gremien sowie die Klarheit darüber, wo / bei wem Anliegen angebracht werden können, sind ebenfalls in der Tendenz Stärken, allerdings mit geringerer Bedeutung für die Gesamtzufriedenheit. Die erwähnten Stärken stehen im Einklang mit den Ergebnissen in Abschnitt 5.1: Die Gremien werden als zweckmässig betrachtet, wenn es darum geht, Kantone (und in der Knotenorganisation auch die Gemeinden) über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten zu informieren.

Aus Sicht der Kantone und Gemeinden zählen zu den Schwächen mit hoher Priorität die zu wenig rasche Behandlung von Anliegen, die unklare Aufgabenteilung zwischen BAV und ISB, die fehlende Nachvollziehbarkeit des Zustandekommens von Entscheidungen sowie der zu wenig angemessene Einbezug von Anliegen. Die Gemeinden erkennen zusätzlich in ihren begrenzten Möglichkeiten für das Anbringen von Interessen gegenüber dem BAV eine weitere Schwäche mit Priorität.

⁸ Die Gesamtzufriedenheit wurde mit der Zustimmung zu folgender Aussage abgefragt: «Ich bin zufrieden mit dem Prozess, wie Kantone und Gemeinden ihre Anliegen während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten anbringen können.» (Skala von 1 «stimme überhaupt nicht zu» bis 4 «stimme voll und ganz zu»).

D 5.18: Kantone und Gemeinden: Aktionsportfolio

	Mittelwert Zufriedenheit (0 = sehr unzufrieden; 100 = sehr zufrieden)		Bemerkungen
	Kantone	Gemeinden	
Stärken mit hoher Priorität			
Verfügbarkeit BAV für Austausch / zusätzliche Sitzungen (n = 56)	61	56	Kantone: Weniger relevante Stärken
Transparente und nachvollziehbare Kommunikation des BAV (n = 56)	51	55	
Nachvollziehbare Begründung von Entscheidungen durch das BAV (n = 56)	53	62	
Stärken mit geringer Priorität			
Klarheit darüber, wo / bei wem Anliegen angebracht werden können (n = 56)	63	62	
Eignung der Gremienstruktur für das Anbringen von Anliegen (n = 37)	60	–	
Schwächen mit hoher Priorität			
Möglichkeiten für Gemeinden, Interessen gegenüber BAV anzubringen (n = 19)	–	47	
Rasche Behandlung der Anliegen (n = 56)	45	46	
Klarheit der Aufgabenteilung zwischen BAV und ISB (n = 56)	45	53	
Nachvollziehbarkeit des Zustandekommens von Entscheidungen zu Anliegen (n = 56)	44	54	
Angemessener Einbezug von Anliegen (n = 56)	43	54	
Schwächen mit geringer Priorität			
Einfache und unkomplizierte Kommunikationskanäle (n = 56)	46	41	
Einbezug von langfristigen Überlegungen bei Entscheidungen (n = 56)	41	52	
Einheitliche Praxis bei der Behandlung von Anliegen (n = 56)	39	37	Gemeinden: Schwäche mit Priorität
Keine eindeutige Zuordnung möglich			
Einbezug der Gemeinden durch ISB (n = 19)	–	52	

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Mittelwerte zur Zufriedenheit errechnen sich aus der Zustimmung zu den einzelnen Aussagesätzen (stimme überhaupt nicht zu = 0; stimme eher nicht zu = 33,3; stimme eher zu = 66,6; stimme voll und ganz zu = 100). Die Sätze wurden zwecks besserer Darstellung gekürzt. In den Bemerkungen sind Unterschiede zwischen den Kantonen und Gemeinden festgehalten. Kantone: n = 37; Gemeinden: n = 19.

Ebenfalls als Schwächen – allerdings mit geringerer Wichtigkeit für die Gesamtzufriedenheit – können die aus Sicht der Kantone und Gemeinden zu komplizierten Kommunikationskanäle, die zu wenig langfristig ausgerichteten Überlegungen bei Entscheidungen sowie die uneinheitliche Praxis bei der Behandlung von Anliegen angeführt werden.

Die Gemeinden bewerten ihren Einbezug in die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten durch die ISB unterschiedlich. Die eine Hälfte bewertet diesen (eher) positiv, die andere Hälfte (eher) negativ. Insofern kann dieser Aspekt weder eindeutig als Stärke noch eindeutig als Schwäche zugeordnet werden.

Insgesamt gilt es festzuhalten, dass das Aktionsportfolio nur Tendenzen angibt. Die Aspekte, die als Stärken aufgeführt sind, werden nicht einhellig von allen Befragten so eingeschätzt. Ein nicht zu unterschätzender Anteil der Befragten äussert sich auch kritisch zu den Stärken gemäss Aktionsportfolio; dies zeigt sich daran, dass die höchsten Zufriedenheitswerte maximal knapp über 60 liegen auf einer Skala, die bis 100 geht. Gleichzeitig zeigt sich auch bei den Aspekten, die als Schwächen gekennzeichnet sind, dass es auch Befragte gibt, die eine positive Einschätzung dazu abgeben. Allgemein kann jedoch festgehalten werden: Die Kantone und Gemeinden sind in der Tendenz zufrieden damit, wie sie innerhalb der Gremien über die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten informiert werden. Tendenziell weniger zufrieden sind sie mit dem Einbezug ihrer Anliegen in die Umsetzung.

5.3 Fazit

Aus den Ergebnissen in den Abschnitten 5.1 und 5.2 lassen sich die folgenden Schlussfolgerungen ableiten:

I Die Gremien erfüllen den Zweck der Information der Kantone und Gemeinden.

Gemäss RUBA sollen alle drei Gremien – Lenkungs- und Koordinationsausschuss sowie Knotenorganisation – der Information der Kantone (und in der Knotenorganisation auch der Gemeinden) über die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten dienen. Aus Sicht einer Mehrheit der Kantone und Gemeinden wird in allen drei Gremien angemessen über die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten informiert. Auch die Vertreter/-innen des BAV und der ISB betonen in ihren Antworten, dass die Gremien wichtig sind für die Information. Insofern kann festgehalten werden, dass die Gremien bezüglich der Information ihre gemäss RUBA vorgesehene Funktion erfüllen.

I Die Organisation der Gremien ist angemessen.

Die Gremien werden hinsichtlich organisatorischer Aspekte (Zusammensetzung, vorgängige Zustellung von Unterlagen, Sitzungsführung, Protokollierung, Sitzungskadenz) mehrheitlich positiv bewertet – sowohl von den Kantonen und Gemeinden wie auch von den Vertretern/-innen des BAV und der ISB. Einzig die Grösse der Gremien wird nicht von allen Akteursgruppen einhellig positiv bewertet. So ist ein Teil der Vertreter/-innen der ISB der Ansicht, der Lenkungs- und Koordinationsausschuss sei zu gross und ein Teil der Kantonsvertreter/-innen ist der Ansicht, dass der Koordinationsausschuss zu gross ist.

I Lenkungs- und Koordinationsausschuss sind nur bedingt geeignet für das Einbringen von Anliegen.

Die Kantone sind zu einem grossen Teil der Ansicht, dass Lenkungs- und Koordinationsausschuss nicht geeignet sind, um ihre Anliegen einzubringen. Gemäss RUBA ist der primäre Zweck des Koordinationsausschusses die Information. Beim Lenkungs- und Koordinationsausschuss erwähnt die RUBA zusätzlich zur Information auch «die Eingabe und Behandlung der Bedürfnisse der einzelnen Kantone» als Zweck. Die Ergebnisse der Online-Befragung zeigen, dass aus Sicht der Kantone dieser Zweck nicht vollumfänglich zufriedenstellend erfüllt wird.

Die Vertreter/-innen des BAV und der ISB vertreten zu einem grossen Teil die Ansicht, dass die Gremien wenig bis nicht geeignet sind, um die Anliegen von Kantonen (und Gemeinden) zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten entgegenzunehmen. In den offenen Antworten wird deutlich: Während die Kantonsvertreter/-innen die Ansicht vertreten, dass die Gremien (gemäss RUBA in erster Linie der Lenkungs- und Koordinationsausschuss) bezüglich Eingabe und Behandlung von Anliegen Defizite aufweist, sind die Vertreter/-innen des BAV und der ISB eher der Meinung, dass die Gremien sich auf die Kernfunktion der Information beschränken sollten.

I Kantone und Gemeinden können ihre Anliegen in Knotenorganisationen einbringen.

Die Eignung von Knotenorganisationen zur Entgegennahme und Behandlung von kantonalen und kommunalen Anliegen wird im Vergleich zum Lenkungs- und Koordinationsausschuss positiver bewertet. Dieser Ansicht sind sowohl Kantone und Gemeinden als auch BAV und ISB. Gerade auch die Gemeinden bewerten die Knotenorganisation diesbezüglich sehr positiv, da sie in den Knotenorganisationen, im Unterschied zum Lenkungs- und Koordinationsausschuss, einen Einsitz haben. Die Bewertung hängt dabei nicht von der Planungsregion ab.

I Die Frage der Zuständigkeiten bei der Behandlung von kantonalen und kommunalen Anliegen ist innerhalb des BAV und der ISB nicht vollumfänglich geklärt.

Sowohl innerhalb des BAV wie auch innerhalb der ISB werden die Zuständigkeiten bei der Behandlung von kantonalen und kommunalen Anliegen zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten bis zu einem gewissen Grad unterschiedlich interpretiert. Dieses Erkenntnis dürfte ein Erklärungsansatz dafür sein, dass die Praxis bei der Behandlung von Anliegen von einem Teil der Kantone und Gemeinden als uneinheitlich wahrgenommen wird.

I Ein Teil der Kantone und Gemeinden monieren eine uneinheitliche Praxis und eine fehlende Transparenz bei der Behandlung ihrer Anliegen.

Ein nicht zu vernachlässigender Anteil der Kantons- und Gemeindevertreter/-innen kritisiert, dass es stark von einzelnen Personen beim BAV respektive bei der ISB abhängt, wie ein Anliegen behandelt werde. Ebenfalls gibt es die Wahrnehmung, dass fehlende Personalressourcen zu einer uneinheitlichen Praxis beitragen. Gleichermassen wird auch die Transparenz über die Behandlung und Entscheidungsfindung zu den Anliegen nur als mittelmässig zufriedenstellend bewertet. Eine oft genannte Kritik lautet, dass langfristige Überlegungen zu wenig gewichtet werden.

Die Gemeinden im Besonderen merken an, dass ihre institutionelle Stellung während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten insgesamt eher schwach sei, da die RUBA einzig für das Gremium der Knotenorganisation einen Einbezug der Gemeinden vorsieht.

I Bezüglich des Nutzens der Anliegen von Kantonen und Gemeinden sind sich die Akteursgruppen uneinig.

Die Kantone und Gemeinden sind der Ansicht, dass sie über wichtiges zusätzliches Know-how verfügen und ihre Anliegen zu einer Qualitätssteigerung der Bahninfrastruktur-Ausbauten führt. Das BAV und die ISB sind diesbezüglich in der Tendenz etwas skeptischer.

I Die Frage nach dem Potenzial für Verbesserung wird unterschiedlich beurteilt.

Gemäss den Ergebnissen der Online-Befragung – vor allem mit Blick auf die Antworten zu den offenen Fragen – verorten die Akteursgruppen in unterschiedlichem Ausmass Verbesserungspotenzial beim Einbezug von Kantonen und Gemeinden in die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten. Die Kantone und Gemeinden wünschen sich einen aktiveren und früheren Einbezug in Entscheidungsprozesse, eine bessere Klärung der Rolle der einzelnen Akteure und mehr Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei den Entscheidungen.

Tendenziell positiver bewerten die Vertreter/-innen des BAV und der ISB die aktuelle Situation. Die Befragten sind insbesondere der Ansicht, dass die Gremien aktuell ihre Funktion der Information erfüllen. Die Befragten der ISB verorten Verbesserungspotenzial darin, dass die Anliegen der Kantone und insbesondere auch der Gemeinden zu einem früheren Zeitpunkt abgeholt werden müssten und dass Fragen der Finanzierung besser zu klären sind. Eine deutliche Mehrheit der Vertreter/-innen des BAV beurteilt die aktuelle Situation als zweckmässig und spricht in den offenen Fragen keinen konkreten Verbesserungsbedarf an.

6. Ergebnisse zur Koordination der Umsetzung innerhalb des BAV

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse zu den Fragen zur internen Koordination innerhalb des BAV zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten präsentiert. In Abschnitt 6.1 wird zuerst die Innensicht des BAV präsentiert – es wird aufgezeigt, wie die befragten BAV-Vertreter/-innen die interne Koordination bewerten. In Abschnitt 6.2 wird die Aussensicht durch die Vertreter/-innen der ISB auf die BAV-interne Koordination präsentiert. In Abschnitt 6.3 wird ein Fazit zum Kapitel gezogen.

6.1 Bewertung der internen Koordination innerhalb des BAV durch das BAV

Den Vertretern/-innen des BAV wurden Aussagen zur Koordination zwischen verschiedenen Sektionen vorgelegt. Darstellung D 6.1 zeigt auf, wie die Befragten die Koordination zwischen den jeweiligen Sektionen bewerten. In der Online-Befragung wurden Mitarbeitende der Sektionen Grossprojekte und Planung befragt.

D 6.1: BAV: Bewertung der Koordination innerhalb des BAV

	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme über- haupt nicht zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Die Koordination zwischen der Sektion Grossprojekte und der Sektion Planung funktioniert gut.	19 (90,5%)	2 (9,5%)	0	0	0
Die Koordination zwischen der Sektion Grossprojekte und der Sektion Bewilligung I funktioniert gut.	7 (33,3%)	7 (33,3%)	0	0	7 (33,3%)
Die Koordination zwischen der Sektion Grossprojekte und der Sektion Bewilligung II funktioniert gut.	6 (28,6)	7 (33,3%)	0	0	8 (38,1%)
Die Koordination zwischen der Sektion Grossprojekte und der Sektion Schienennetz funktioniert gut.	6 (28,6%)	7 (33,3%)	3 (14,3)	0	5 (23,8%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Diese Fragen beantwortet haben Mitarbeitende der Sektionen Grossprojekte und Planung des BAV. n = 21.

Die Vertreter/-innen des BAV vertreten insgesamt die Meinung, dass die Koordination zwischen den Sektionen innerhalb des BAV gut funktioniert. Am besten wird die Koordination zwischen der Sektion Grossprojekte und der Sektion Planung bewertet. Rund 90 Prozent der Befragten stimmen der Aussage voll und ganz zu, dass die Koordination zwischen diesen beiden Sektionen gut funktioniert. 10 Prozent stimmen der Aussage eher zu.

Auch die Koordination zwischen der Sektion Grossprojekten und den Sektionen Bewilligung I und II wird positiv bewertet. Es gibt zwar einige Befragte, die der Aussage, dass die Koordination gut funktioniert, nur eher zustimmen. Keine Vertreterin respektive kein

Vertreter des BAV äussert sich jedoch negativ zur Koordination zwischen diesen Sektionen.

Am ehesten wird bei der Koordination zwischen der Sektion Grossprojekte und der Sektion Schienennetz Verbesserungspotenzial verortet. Bei dieser Frage äussert sich zwar wiederum eine deutliche Mehrheit positiv. Drei Vertreter/-innen des BAV und damit rund 15 Prozent stimmen der Aussage, dass die Koordination gut funktioniert, jedoch eher nicht zu. In den Antworten auf die offenen Fragen wird darauf hingewiesen, dass die beiden Sektionen unterschiedlichen Rechtsgrundlagen respektive Finanzierungsgefässen unterliegen.

In den offenen Antworten wird weiter darauf hingewiesen, dass eine gute interne Koordination nicht allein eine Frage der Organisation sei. Wichtig seien die persönlichen Kontakte und dass die Koordination auch wirklich von den Mitarbeitenden «gelebt» werde. Auch in dieser Hinsicht äussern sich die Befragten in ihren Ausführungen positiv.

Zu erwähnen ist, dass in der Online-Befragung ausschliesslich Vertreter/-innen der Sektionen Grossprojekte und Planung befragt wurden. Insofern konnte sich bei den Fragen zur Koordination zwischen den Sektionen Grossprojekte und Bewilligungen I und II respektive Schienennetz nur die eine der beiden erwähnten Sektionen dazu äussern. Bei den erwähnten Fragen gibt es jeweils auch einen gewissen Anteil Personen, die keine Antwort auf die Frage geben – es dürfte sich dabei mutmasslich um Vertreter/-innen der Sektion Planung handeln, die bei diesen Fragen nicht angesprochen sind (die Sektion der Vertreter/-innen des BAV wurde nicht explizit abgefragt).

6.2 Bewertung der internen Koordination innerhalb des BAV durch die ISB

Darstellung D 6.2 zeigt, wie die interne Koordination innerhalb des BAV von aussen, konkret von den Vertretern/-innen der ISB, eingeschätzt wird.

D 6.2: ISB: Bewertung der Koordination innerhalb des BAV

<i>Sehr positiv</i>	<i>Eher positiv</i>	<i>Eher negativ</i>	<i>Sehr negativ</i>	<i>Weiss nicht</i>
Alle ISB (n = 66)				
11 (16,7%)	34 (51,5%)	17 (25,7%)	0	4 (6,1%)
SBB (n = 31)				
4 (12,9%)	15 (48,4%)	11 (35,5%)	0	1 (3,2%)
Private Bahnen (n = 35)				
7 (20%)	19 (54,3%)	6 (17,1%)	0	3 (8,6%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Die Vertreter/-innen der ISB (Aussensicht) schätzen die interne Koordination innerhalb des BAV etwas negativer ein als die Vertreter/-innen des BAV (Innensicht). Rund ein Viertel der Befragten der ISB nimmt von aussen betrachtet die Koordination der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten innerhalb des BAV eher negativ wahr, niemand nimmt die Koordination jedoch sehr negativ wahr. Gleichzeitig gilt es anzumerken, dass eine Mehrheit von rund drei Viertel der Befragten die interne Koordination innerhalb des BAV eher positiv bis sehr positiv wahrnimmt. 6 Prozent äussern sich nicht zur Frage.

Anzumerken ist, dass die Vertreter/-innen der SBB die interne Koordination des BAV leicht negativer einschätzen als die Vertreter/-innen der privaten Bahnen. Bei den SBB bewertet etwas mehr als zwei Drittel die BAV-interne Koordination positiv. Bei den privaten Bahnen sind es rund drei Viertel.

Bei den offenen Fragen konkretisieren vereinzelte Befragte ihre Antworten. So merken mehrere Vertreter/-innen der ISB an, dass das BAV zum Teil widersprüchliche Ansprüche an die Projekte habe: Die für die finanzielle Aufsicht zuständigen Mitarbeitenden des BAV würden Kostensenkungen einfordern und die für die technischen Aspekte zuständigen Mitarbeitenden würden oft die Anforderungen an die Projekte erhöhen (z.B. zur Einhaltung von bestimmten Normen), was die Kosten wiederum erhöhe.

6.3 Fazit

Die befragten BAV-Vertreter/-innen bewerten die BAV-interne Koordination zwischen den einzelnen Sektionen mehrheitlich positiv. Auch die Mehrheit der befragten ISB-Vertreter/-innen nimmt die BAV-interne Koordination positiv wahr. Eine gewisse Kritik lässt sich dennoch erkennen – rund ein Viertel der Befragten der ISB bewertet die Koordination eher negativ. Hierbei wird erstens auf die zum Teil unterschiedlichen Interessen der Sektionen innerhalb des BAV hingewiesen. Zweitens halten gewisse Befragte fest, dass die Koordination zwischen BAV und ISB davon abhängt, wer auf Seiten des BAV die Ansprechperson für die ISB sei. Von einer breiten Kritik der ISB an der BAV-internen Koordination kann angesichts der quantitativen Ergebnisse jedoch nicht die Rede sein.

7. Ergebnisse zur Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB

In diesem Kapitel wird auf die Ergebnisse zu den Fragen zur Zusammenarbeit zwischen dem BAV und den ISB eingegangen. Die Zusammenarbeit zwischen dem BAV und den ISB bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten richtet sich an der «Richtlinie Umsetzung Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK aus. Sie regelt die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten für den Bund als Besteller sowie für die ISB als Ersteller.⁹

In Abschnitt 7.1 wird aufgezeigt, wie gut die Vertreter/-innen des BAV und der ISB die RUBA kennen. Abschnitt 7.2 zeigt auf, wie die Befragten die Zweckmässigkeit der RUBA bewerten und in Abschnitt 7.3 werden die Ergebnisse zur allgemeinen Einschätzung der Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB durch die Befragten der beiden Akteursgruppen präsentiert. In Abschnitt 7.4 wird ein Fazit zum Kapitel gezogen.

7.1 Wissensstand beim BAV und bei den ISB zur RUBA

Darstellung 7.1 bildet ab, wie gut die Vertreter/-innen des BAV und der ISB gemäss eigenen Angaben mit der RUBA vertraut sind. Innerhalb des BAV kennen alle Befragten die RUBA. Bei den ISB kennen mehr als 90 Prozent der Befragten die RUBA. Der Kenntnisstand kann demnach bei beiden Akteursgruppen als hoch bezeichnet werden.

Die befragten BAV-Vertreter/-innen kennen die RUBA noch etwas mehr im Detail als die Befragten der ISB. Rund 62 Prozent der Befragten des BAV kennen die RUBA im Detail.¹⁰ Bei den ISB sind es rund 40 Prozent, wobei der Kenntnisstand bei den Befragten der privaten Bahnen ein bisschen höher ist als bei denjenigen der SBB (Kenntnisstand im Detail: 43 vs. 38%).

D 7.1: BAV und ISB: Kenntnisstand der RUBA

Kennen Sie die RUBA?	<i>Ja, ich kenne den Inhalt der RUBA im Detail.</i>	<i>Ja, ich kenne den Inhalt der RUBA grob.</i>	<i>Ich weiss, dass es die RUBA gibt, kenne den Inhalt aber nicht.</i>	<i>Nein, ich kenne die RUBA nicht.</i>
BAV (n = 20)	13 (61,9%)	7 (33,3%)	1 (4,8%)	0
ISB (n = 67)	27 (40,3%)	28 (41,8%)	6 (9,0%)	6 (9,0%)
SBB (n = 32)	12 (37,5%)	11 (37,4%)	4 (12,5%)	5 (15,6%)
Private Bahnen (n = 35)	15 (42,9%)	17 (48,6%)	2 (5,7%)	1 (2,9%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

⁹ Vgl. UVEK (2022): Richtlinie Umsetzung Bahninfrastruktur-Ausbauten (RUBA), Version 4.0 / 01.12.2022, Seite 4, Zugriff am 13.3.2025.

¹⁰ Es ist an dieser Stelle festzuhalten, dass beim BAV die Mitarbeitenden der Sektionen Grossprojekte und Planung befragt wurden.

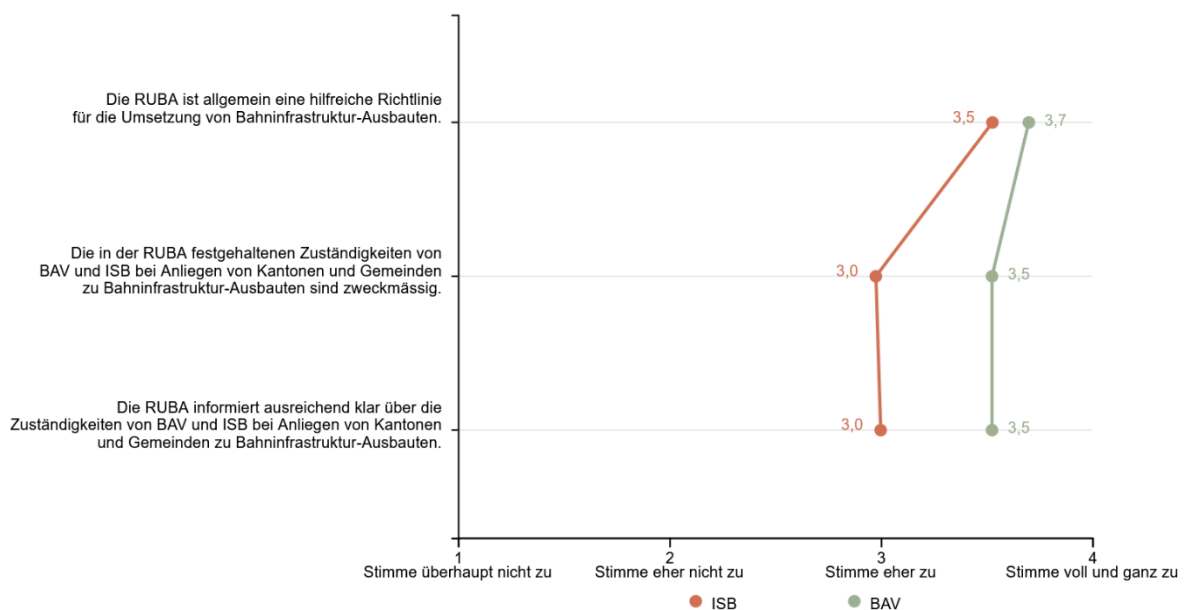
7.2 Bewertung der RUBA durch das BAV und die ISB

Darstellung 7.2 zeigt auf, wie die RUBA durch die Vertreter/-innen des BAV und der ISB hinsichtlich einzelner Aspekte bewertet wird.

Die befragten BAV-Vertreter/-innen bewerten die RUBA in der grossen Mehrheit positiv. Gemäss den Befragten ist die RUBA allgemein eine hilfreiche Richtlinie für die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten (3,7), sind die in der RUBA festgehaltenen Zuständigkeiten von BAV und ISB zweckmässig (3,5) und wird in der RUBA ausreichend klar über diese Zuständigkeiten informiert (3,5).

Bei den ISB fällt die Bewertung leicht negativer aus. Zwar bewertet auch bei den ISB bei allen drei abgefragten Aspekten eine Mehrheit der Befragten die RUBA positiv. Mit einem Mittelwert von 3,5 wird die RUBA von einer grossen Mehrheit allgemein als eine hilfreiche Richtlinie betrachtet. Die Festlegung von Zuständigkeiten von BAV und ISB sowie die Information darüber wird jedoch etwas negativer bewertet (je 3,0) als von den Befragten des BAV (3,5).

D 7.2: BAV und ISB: Bewertung der RUBA



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Zahl gibt den Mittelwert je Akteursgruppe auf der Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 4 (stimme voll und ganz zu) an. BAV: n = 20; ISB = 55. Die absoluten Zahlen und prozentualen Anteile der Antworten sind im Anhang in den Darstellungen DA 37 und DA 38 aufgeführt.

7.3 Bewertung der Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB durch das BAV und die ISB

Darstellung D 7.3 zeigt die Einschätzungen der Vertreter/-innen der ISB zu einzelnen Aussagen zur Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB.

D 7.3: ISB: Bewertung der Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB					
<i>Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Die Verantwortlichkeiten zwischen dem BAV und den ISB sind klar.	0	1 (1,5%)	29 (43,9%)	35 (53%)	1 (1,5)
Die Schnittstellen zwischen dem BAV und den ISB funktionieren gut.	0	2 (3%)	32 (48,5%)	31 (47%)	1 (1,5%)
Das BAV trifft fortlaufend Massnahmen, um die Zusammenarbeit mit den ISB zu optimieren.	6 (9,1%)	16 (24,2%)	26 (39,4%)	12 (18,2%)	6 (9,1%)
BAV und ISB haben ein gemeinsames Verständnis über die jeweiligen Aufgaben und die Zusammenarbeit.	1 (1,5%)	5 (7,6%)	30 (45,5)	29 (43,9%)	1 (1,5%)
Die Zusammenarbeit zwischen ISB und BAV ist konstruktiv.	1 (1,5%)	2 (3%)	28 (42,4%)	34 (51,5%)	1 (1,5%)
Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.					

Die Vertreter/-innen der ISB äussern sich mehrheitlich positiv zur Zusammenarbeit mit dem BAV. So bewertet die Mehrheit der Befragten die Klarheit der Verantwortlichkeiten zwischen dem BAV und den ISB positiv: Mehr als die Hälfte (53%) stimmt der Aussage, dass die Verantwortlichkeiten klar definiert sind, voll und ganz zu, während weitere 44 Prozent dies zumindest teilweise bestätigen. Ähnlich positiv ist die Bewertung der Schnittstellen zwischen beiden Akteuren: 47 Prozent der ISB-Vertreter/-innen stimmen der Aussage, dass diese gut funktionieren, voll zu, 49 Prozent stimmen dieser Aussage eher zu. Ebenfalls ist eine Mehrheit der Befragten der Ansicht, dass das BAV und die ISB ein gemeinsames Verständnis über die jeweiligen Aufgaben und die Zusammenarbeit haben (44% stimmen dem voll und ganz und 45% eher zu). Fast alle Befragten bewerten die Zusammenarbeit zwischen ISB und BAV als konstruktiv (52% stimmen dem voll und ganz und 42% eher zu). Einzig bei der Frage, ob das BAV fortlaufend Massnahmen trifft, um die Zusammenarbeit mit den ISB zu optimieren, äussert sich eine Minderheit von 33 Prozent kritisch. Ein vertiefter Blick auf die Antworten zeigt, dass Vertreter/-innen der SBB diesen Aspekt noch etwas kritischer bewerten als Vertreter/-innen privater Bahnen (keine Darstellung).

Bei den Antworten auf die offenen Fragen verdeutlicht sich die in der Mehrheit positive Bewertung der Zusammenarbeit der ISB mit dem BAV. Mehrere Vertreter/-innen der ISB betonen in den Antworten die gute Zusammenarbeit. Gewisse Verbesserungspotenziale werden dennoch angesprochen: Einige Befragte sind der Ansicht, dass die Prozesse beim BAV beschleunigt werden sollten. Einige beklagen eine Zunahme der Bürokratie in Bezug auf die Zusammenarbeit, andere erwähnen, dass die Prozesse zu stark von einzelnen Personen innerhalb des BAV abhängen würden.

7.4 Fazit

Die Zusammenarbeit zwischen dem BAV und der ISB richtet sich an der RUBA aus. Das Wissen zur RUBA ist sowohl innerhalb des BAV wie auch bei den ISB hoch, wenn auch bei Letzteren noch Potenzial zur Erhöhung des Wissensstands besteht. Bei beiden Akteursgruppen ist auch eine deutliche Mehrheit der Befragten der Ansicht, dass die RUBA ihren Zweck erfüllt. Generell bewerten die Vertreter/-innen der ISB die Zusammenarbeit mit dem BAV als positiv. Ein Teil der Befragten sieht Potenzial darin, dass das BAV aktiver Massnahmen ergreifen könnte, um die Zusammenarbeit zu optimieren. Ebenfalls gibt es ISB-Vertreter/-innen, die sich eine weniger bürokratische Zusammenarbeit und schnellere Reaktionszeiten des BAV wünschen. Es handelt sich dabei jedoch um keine Mehrheitsmeinungen. Im Grossen und Ganzen offenbart sich ein positives Meinungsbild zur Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB.

8. Ergebnisse zur Steuerung und Aufsicht der Umsetzung durch das BAV

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse zu den Fragen zur Steuerung des BAV bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten präsentiert. Diese Fragen wurden ausschliesslich den Vertretern/-innen der ISB gestellt. In Abschnitt 8.1 wird zuerst aufgezeigt, wie häufig Mehrkosten in den Projekten der ISB-Vertreter/-innen ermittelt und ob diese genügend früh ermittelt werden. Abschnitt 8.2 geht darauf ein, welche Massnahmen das BAV gegen die Mehrkosten in den Projekten der ISB-Vertreter/-innen ergriffen hat. Auf die Eignung dieser Massnahmen wird in Abschnitt 8.3 eingegangen. In Abschnitt 8.4 wird ein Fazit gezogen.

8.1 Ermittlung der Mehrkosten

Als Erstes wurden die Vertreter/-innen der ISB gefragt, ob bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten, bei den sie beteiligt waren, Mehrkosten ermittelt wurden. Eine grosse Mehrheit von 72 Prozent (48 von 67 Befragten) bejaht diese Frage. 12 Prozent (8 von 67 Befragten) geben an, dass Mehrkosten teilweise ermittelt worden seien. Nur 16 Prozent (11 von 67 Befragten) geben an, dass bei ihren Projekten bisher keine Mehrkosten ermittelt worden seien (keine Darstellung).

Der Anteil ISB-Vertreter/-innen, die schon einmal mit Mehrkosten in ihren Projekten konfrontiert waren, ist demnach hoch. Aus den offenen Antworten wird ersichtlich, was aus Sicht der ISB-Vertreter/-innen die Gründe für diese Mehrkosten sind: Am häufigsten werden als Grund Anpassungen von Normen und Standards genannt, die zu höheren Kosten bei den Bahninfrastruktur-Ausbauten führen. Ebenfalls sind mehrere Befragte der Ansicht, dass Mehrkosten auf zu wenig detaillierte Abklärungen in der Planungsphase zurückzuführen sind.

Jene 56 ISB-Vertreter/-innen, die von Mehrkosten in der Online-Befragung berichten, wurden anschliessend gefragt, ob das BAV die Mehrkosten genug früh erkannt hat. 84 Prozent dieser 56 Befragten antworten auf diese Frage mit ja oder eher ja. 14 Prozent gibt an, dass Mehrkosten zu spät erkannt wurden. Eine Person (2%) äussert sich nicht zur Frage.

Dieselben 56 Personen wurden zusätzlich gefragt, ob das BAV früh genug Massnahmen ergriffen hat, um das Problem der Mehrkosten anzugehen. Diese Frage bejahen rund 73 Prozent der Befragten. Rund 18 Prozent sind der Ansicht, dass das BAV zu spät mit Massnahmen reagiert habe und rund 9 Prozent geben an, dass das BAV gar keine Massnahmen ergriffen habe.

8.2 Massnahmen des BAV zur Reduktion von Mehrkosten

Darstellung D 8.1 zeigt, welche Massnahmen das BAV gegen Mehrkosten in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten ergriffen hat. Die Darstellung zeigt auf, welche Massnahme von wie viel Prozent der Befragten angekreuzt wurden. 60 der befragten ISB-Vertreter/-innen geben an, dass das BAV bei ihren Projekten mindestens eine Massnahme ergriffen hat. Die Zahl 60 entspricht in Darstellung D 8.1 somit 100 Prozent.

Am häufigsten ergriff das BAV Massnahmen zur Einforderung von Abklärungen zu Kosteneinsparungen bei der ISB (78% geben diese Massnahme an). In den meisten Fällen wurden dann auch konkrete Massnahmen zur Kostenreduktion eingefordert (69%). In rund der Hälfte der Fälle (50%) sah das BAV eine engere Begleitung (bspw. durch einen Blick in die Werkstatt) vor. In etwas mehr als einem Drittel der Fälle (37%) wurde die Umsetzungsvereinbarung angepasst. In rund 16 Prozent der Fälle gab es sogar eine Rückweisung der Freigabe für die nächste Phase.

D 8.1: ISB: Häufigkeit der Massnahmen des BAV gegen Mehrkosten in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten

Welche Massnahmen hat das BAV ergriffen, um das Problem der Mehrkosten anzugehen? (Mehrfachantworten möglich)	Anzahl Personen	In Prozent*
Engere Begleitung durch das BAV (bspw. Blick in die Werkstatt)	31	51,7%
Einforderung von Abklärungen zu Kosteneinsparungen bei ISB	47	78,3%
Einforderung von Massnahmen zur Kostenreduktion	43	71,8
Rückweisung der Freigabe der nächsten Phase	10	16,8%
Anpassung der Umsetzungsvereinbarung	23	38,3%
Andere Massnahmen	3	5%

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: * = Die Prozentwerte beziehen sich auf n = 60.

8.3 Bewertung der Massnahmen des BAV zur Reduktion von Mehrkosten durch die ISB

Darstellung D 8.2 zeigt auf, inwiefern die Vertreter/-innen der ISB die Massnahmen des BAV zur Kostenreduktion als geeignet betrachten.

D 8.2: ISB: Eignung der Massnahmen des BAV gegen Mehrkosten in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten

Massnahmen	Gar nicht geeignet	Eher nicht geeignet	Eher geeignet	Sehr geeignet	Weiss nicht
Engere Begleitung durch das BAV (bspw. Blick in die Werkstatt) (n = 31)	0	3 (9,7%)	13 (42%)	15 (48,4%)	0
Einforderung von Abklärungen zu Kosteneinsparungen bei ISB (n = 47)	1 (2,1%)	7 (14,6%)	28 (58,3%)	11 (22,9%)	1 (2,1%)
Einforderung von Massnahmen zur Kostenreduktion (n = 43)	1 (2,3%)	13 (30,2%)	19 (44,2%)	9 (20,9%)	1 (2,3%)
Rückweisung der Freigabe der nächsten Phase (n = 10)	2 (20%)	8 (80%)	0	0	0
Anpassung der Umsetzungsvereinbarung (n = 23)	0	2 (8,7)	9 (39,1)	12 (52,8%)	0

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: Die Prozentwerte beziehen sich auf die Anzahl Antworten je Massnahme (vgl. Klammerbemerkung bei Massnahmen).

Eine engere Begleitung durch das BAV sowie das Anpassen der Umsetzungsvereinbarung werden von der Mehrheit der Befragten als geeignete Massnahmen bewertet. Je rund die Hälfte betrachtet diese Massnahmen als sehr geeignet, weitere rund 40 Prozent als eher geeignet. Ebenfalls mehrheitlich als geeignet betrachten die ISB das Einfordern von Abklärungen zu Kosteneinsparungen. Etwas mehr als 80 Prozent erachten diese Massnahme als eher geeignet bis sehr geeignet. Kritischer wird das Einfordern von Massnahmen zur Kostenreduktion betrachtet. Rund ein Drittel der Befragten, die in Projekte mit diesen Massnahmen involviert waren, ist der Ansicht, dass diese Massnahmen eher nicht respektive gar nicht geeignet sind. Am kritischsten wird die Rückweisung der Freigabe der nächsten Phase bewertet. Keiner der zehn ISB-Vertreter/-innen, die von dieser Massnahme mindestens einmal betroffen war, ist der Ansicht, dass diese Massnahme geeignet ist, um die Kosten zu reduzieren.

8.4 Fazit

Mehrkosten kommen bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten häufig vor. Hauptkostentreiber sind aus Sicht der ISB Änderungen bei Normen und Standards, die zu höheren Kosten bei den Bahninfrastruktur-Ausbauten führen sowie zu wenig detaillierte Abklärungen in der Planungsphase.

Das BAV erkennt die Mehrkosten früh genug und ergreift Massnahmen dagegen – so die Meinung der Mehrheit der Befragten der ISB. Die ergriffenen Massnahmen werden mehrheitlich als geeignet betrachtet. Es zeigt sich eine Tendenz, dass die ISB die Eignung positiver bewerten, je weniger drastisch die Massnahme ist: Die Rückweisung der Freigabe der nächsten Phase – eine zwar seltene, aber dennoch ab und zu angewendete Massnahme – wird von allen davon tangierten ISB-Vertreter/-innen als ungeeignet eingeschätzt.

9. Gesamtfazit

Auf Basis der Ergebnisse der Kapitel 5 bis 8 kann folgendes Gesamtfazit und folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

I Die Gremien sind gut organisiert und erfüllen ihren Zweck bezüglich Information.

Die Gremien Lenkungs- und Koordinationsausschuss sowie Knotenorganisation sind gut organisiert und erfüllen ihre in der RUBA vorgesehene Funktion als Informationsplattformen. Die Zusammensetzung der Gremien ist zweckdienlich, die Sitzungen werden effizient durchgeführt und dokumentiert. Auch die Verteilung relevanter Unterlagen erfolgt in der Regel rechtzeitig. Kantone und Gemeinden zeigen sich mehrheitlich zufrieden mit dem Informationsfluss über den Stand der Bahninfrastruktur-Ausbauten.

I Der Einbezug von kantonalen und kommunalen Anliegen wird von den Akteursgruppen unterschiedlich bewertet.

Im Gegensatz zur positiven Bewertung der Informationsfunktion wird der Einbezug der Anliegen von Kantonen und Gemeinden kritischer gesehen. Während die Kantone formell über den Lenkungsausschuss eingebunden sind, herrscht nur mässige Zufriedenheit mit der tatsächlichen Einflussmöglichkeit. Die Gemeinden vermissen eine stärkere institutionelle Einbindung. Zudem fehlt aus Sicht der Kantone und Gemeinden eine einheitliche und transparente Praxis bei der Behandlung eingebrachter Anliegen.

Das BAV und die ISB wiederum erkennen Grenzen beim Lenkungs- und Koordinationsausschuss, um Anliegen von Kantonen und Gemeinden entgegennehmen zu können. Sie stimmen diesbezüglich mit den Kantonen überein, dass diese beiden Gremien in dieser Hinsicht nur bedingt eine Funktion einnehmen. Gleichzeitig sind BAV und ISB aber auch in der Tendenz der Ansicht, dass die Gremien in erster Linie der Information dienen müssen und weniger dem Abholen kantonalen und kommunalen Bedürfnisse. Die Aussage in der RUBA, wonach der Lenkungsausschuss «der Eingabe und Behandlung der Bedürfnisse der einzelnen Kantone» dient, scheint demnach von den Akteursgruppen unterschiedlich interpretiert zu werden.

I BAV und ISB sind zufrieden mit ihrer Zusammenarbeit.

Die Zusammenarbeit zwischen BAV und ISB wird insgesamt positiv bewertet. Sie basiert auf der RUBA, deren Zweck von beiden Akteursgruppen anerkannt wird. Innerhalb der ISB besteht vereinzelt der Wunsch nach einer weniger bürokratischen Zusammenarbeit und schnelleren Reaktionszeiten des BAV.

Auch die Koordination innerhalb des BAV wird mehrheitlich positiv wahrgenommen, trotz einiger Kritik an unterschiedlichen Interessen innerhalb der Sektionen. Die ISB anerkennen, dass das BAV frühzeitig auf entstehende Mehrkosten reagiert und geeignete Massnahmen ergreift.

Anhang

A 1 Abkürzungsverzeichnis

BAV	Bundesamt für Verkehr
GPK	Geschäftsprüfungskommissionen
ISB	Infrastrukturbetreiberinnen
PGV	Plangenehmigungsverfahren
PVK	Parlamentarische Verwaltungskontrolle
RUBA	Richtlinie Umsetzung Bahninfrastruktur-Ausbauten

A 2 Glossar

Ausbauschritt	Das Bundesamt für Verkehr plant und begleitet den Ausbau der Bahninfrastruktur. Dieser erfolgt mit verschiedenen grösseren Ausbauprogrammen, wie dem Programm ZEB und den Ausbausritten 2025 und 2035. Im Rahmen einer rollenden Planung werden die Ausbausritte periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst.
Knotenbahnhof	Ein Knotenbahnhof ist ein Bahnhof mit mehreren sich kreuzenden oder verzweigenden Strecken. Er bietet für Reisende somit Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Zügen oder Verkehrsmitteln.
Knotenorganisation	Für die Umsetzung der Ausbauten in Knotenbahnhöfen werden bei Bedarf Knotenorganisationen mit weiteren Beteiligten gebildet. Diese dienen der Information und Koordination. In den Knotenorganisationen haben sowohl die Kantone als auch die Gemeinden Einsitz.
Koordinationsausschuss	Der Koordinationsausschuss (KA) Umsetzung Ausbauten (kurz «Koordinationsausschuss») ist das Umsetzungsgremium auf operativer Ebene. Es existiert für jede Planungsregion. Gemäss RUBA ist der Koordinationsausschuss vorgesehen für die Information der Kantone über den Stand der Umsetzung der Projekte. Im Koordinationsausschuss haben die Kantone Einsitz, die Gemeinden nicht.
Lenkungsausschuss	Der Lenkungsausschuss (LA) Planung / Umsetzung der Ausbauten (kurz «Lenkungsausschuss») ist das Planungs- und Umsetzungsgremium auf strategischer Ebene. Es existiert für jede Planungsregion. Gemäss RUBA ist der Lenkungsausschuss vorgesehen für die Information der Kantone über den Stand der Umsetzung der Projekte und die Eingabe und Behandlung der Bedürfnisse der einzelnen Kantone. Im Lenkungsausschuss haben die Kantone Einsitz, die Gemeinden nicht.
Planungsregion	Die Kantone organisieren sich für den Planungsprozess für die Ausbausritte im regionalen Personenverkehr in sogenannten Planungsregionen. Für die Erarbeitung der Angebotskonzepte des regionalen Personenverkehrs für den Ausbausritt 2035 haben sich die Kantone in sechs Planungsregionen organisiert.
Programmkoordination	Die Programmkoordination ist gemäss RUBA das Gremium für die Programmführung auf operativer Ebene (für ein oder mehrere Ausbauprogramme). Die Programmkoordination dient somit der Koordination zwischen BAV und ISB.
RUBA	Die Richtlinie stützt sich auf Art. 58d des Eisenbahngesetzes. Sie regelt die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten für den Bund als Besteller sowie für die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) oder Erstellergesellschaften als Ersteller. Sie stellt zudem sicher, dass die zuständigen Bundesstellen folgende Aufgaben im Rahmen von Bahninfrastruktur-Ausbauten effizient erfüllen können: i) die Steuerung und die Aufsicht der Umsetzung der Bahninfrastruktur-Ausbauten, ii) die Bereitstellung und Bewirtschaftung der Finanzen, iii) die Berichterstattung.
Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten	Bahninfrastruktur-Ausbauten sind konkrete Projekte für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur innerhalb eines Ausbausritts. Die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten bezieht sich auf die Planung und Projektierung in den Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auf-lage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (schwerpunktmässig SIA-Phasen 2 und 3). Davon abzugrenzen ist die Planung der Ausbausritte vor dem Beschluss des Parlaments. Ebenfalls nicht dazu zählt das Plangenehmigungsverfahren (PGV).

A 3 Auswertungen im Detail

DA 1: Kantone: Zugehörigkeit zu Kanton		
<i>Welchen Kanton vertreten Sie?</i>	<i>Anzahl Personen</i>	<i>In Prozent</i>
Luzern	7	18,9
Bern	3	8,1
Schwyz	2	5,4
Zug	2	5,4
Freiburg	2	5,4
Zürich	1	2,7
Uri	1	2,7
Obwalden	1	2,7
Nidwalden	1	2,7
Glarus	1	2,7
Solothurn	1	2,7
Basel-Stadt	1	2,7
Basel-Landschaft	1	2,7
Schaffhausen	1	2,7
Appenzell A. RH	1	2,7
St. Gallen	1	2,7
Graubünden	1	2,7
Aargau	1	2,7
Thurgau	1	2,7
Tessin	1	2,7
Waadt	1	2,7
Wallis	1	2,7
Neuenburg	1	2,7
Genf	1	2,7
Jura	1	2,7
Keine Zuordnung zu einem Kanton	1	2,7
Total	37	100
Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.		

DA 2: Kantone: Mitgliedschaft in Gremien

In welchem Gremium / In welchen Gremien sind Sie bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten beteiligt? (Mehrfachantworten möglich)

	Anzahl Personen	In Prozent*
Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	16	43,2
Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI)	28	75,7
Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation: Basel, Bern, Genève, Lausanne, ligne directe, Luzern, Zürich-Zug)	15	40,5
Anderes Gremium / Weitere Gremien	12	42,3
In keinem Gremium	3	8,1

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: * = Die Prozentwerte beziehen sich auf n = 37.

DA 3: Kantone: Anzahl Jahre Erfahrung

Seit wie vielen Jahren vertreten Sie Ihren Kanton bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten?

	Anzahl Personen	In Prozent
Seit weniger als einem Jahr	2	5,4
Seit einem bis fünf Jahren	7	18,9
Seit mehr als fünf Jahren	27	73
Keine Antwort	1	2,7
Total	37	100

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 4: Gemeinden: Zugehörigkeit zu Kantonen

In welchem Kanton befindet sich Ihre Gemeinde?

	Anzahl Personen	In Prozent
Bern	5	26,3
Luzern	5	26,3
Zürich	3	15,8
Aargau	2	10,5
Waadt	2	10,5
Genf	1	5,3
Tessin	1	5,3
Total	19	100

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 5: Gemeinden: Mitgliedschaft in Gremien

In welchem Gremium / In welchen Gremien sind Sie bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten beteiligt? (Mehrfachantworten möglich)

Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation: Basel, Bern, Genève, Lausanne, ligne directe, Luzern, Zürich-Zug)	6	31,6
Anderes Gremium / Weitere Gremien	11	57,9
In keinem Gremium	3	15,8

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: * = Die Prozentwerte beziehen sich auf n = 19.

DA 6: Gemeinden: Anzahl Jahre Erfahrung

Seit wie vielen Jahren vertreten Sie Ihre Gemeinde bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten?

Seit weniger als einem Jahr	1	5,3
Seit einem bis fünf Jahren	7	36,8
Seit mehr als fünf Jahren	11	57,9
Total	19	100

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 7: BAV: Anzahl Jahre Erfahrung

Seit wie vielen Jahren beschäftigen Sie sich beruflich mit der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten?

Seit weniger als einem Jahr	0	0
Seit einem bis fünf Jahren	4	19
Seit mehr als fünf Jahren	17	81
Total	21	100

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 8: BAV: Mitgliedschaft in Gremien

<i>In welchem Gremium / In welchen Gremien sind Sie bei der Umsetzung von Bahninfra-struktur-Ausbauten beteiligt? (Mehrfachantworten möglich)</i>	<i>Anzahl Personen</i>	<i>In Prozent*</i>
Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	6	28,6
Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI)	17	81
Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation: Basel, Bern, Genève, Lausanne, ligne directe, Luzern, Zürich-Zug)	10	47,6
Anderes Gremium / Weitere Gremien	13	61,9
In keinem Gremium	0	0

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: * = Die Prozentwerte beziehen sich auf n = 21.

DA 9: BAV: Tätigkeit in Planungsregionen

<i>In welcher Planungsregion sind Sie tätig? (Mehrfachantworten möglich)</i>	<i>Anzahl Personen</i>	<i>In Prozent*</i>
Nordwestschweiz	7	33,3
Ostschweiz	6	28,6
Tessin	5	23,8
Westschweiz	7	33,3
Zentralschweiz	5	23,8
Zürich	6	28,6

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: * = Die Prozentwerte beziehen sich auf n = 21.

DA 10: ISB: Anzahl Jahre Erfahrung

<i>Seit wie vielen Jahren beschäftigen Sie sich beruflich mit der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten?</i>	<i>Anzahl Personen</i>	<i>In Prozent</i>
Seit weniger als einem Jahr	0	0
Seit einem bis fünf Jahren	15	22,4
Seit mehr als fünf Jahren	51	76,1
Keine Antwort	1	1,5
Total	67	100

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 11: ISB: Mitgliedschaft in Gremien

<i>In welchem Gremium / In welchen Gremien sind Sie bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten beteiligt? (Mehrfachantworten möglich)</i>	<i>Anzahl Personen</i>	<i>In Prozent*</i>
Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	6	9
Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI)	25	37,3
Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation: Basel, Bern, Genève, Lausanne, ligne directe, Luzern, Zürich-Zug)	20	29,9
Anderes Gremium / Weitere Gremien	19	28,4
In keinem Gremium	19	28,4

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: * = Die Prozentwerte beziehen sich auf n = 67.

DA 12: ISB: Tätigkeit in Planungsregionen

<i>In welcher Planungsregion sind Sie tätig?</i>	<i>Anzahl Personen</i>	<i>In Prozent*</i>
Nordwestschweiz	22	32,8
Ostschweiz	15	22,4
Tessin	10	14,9
Westschweiz	27	40,3
Zentralschweiz	19	28,4
Zürich	13	19,4

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

Legende: * = Die Prozentwerte beziehen sich auf n = 67.

DA 13: Kantone: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.1

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Im Lenkungsausschuss wird angemessen über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten in der Planungsregion informiert.	1 (6,2%)	2 (12,5%)	9 (56,2%)	3 (18,8%)	1 (6,2%)
Der Lenkungsausschuss erlaubt es, unsere Anliegen als Kanton respektive die Anliegen der Gemeinden in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten gezielt einzubringen.	3 (18,8%)	4 (25%)	6 (37,5%)	2 (12,5%)	1 (6,2%)
Im Lenkungsausschuss wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden ge-äusserten Anliegen behandelt werden.	2 (12,5%)	8 (50%)	5 (31,2%)	0	1 (6,2%)
Der Lenkungsausschuss ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	0	2 (12,5%)	7 (43,8%)	6 (37,5%)	1 (6,2%)
Die Grösse des Lenkungsausschusses ist angemessen.	1 (6,2%)	1 (6,2%)	6 (37,5%)	7 (43,8%)	1 (6,2%)
Die Unterlagen für die Sitzungen des Lenkungsausschusses werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	0	3 (20%)	5 (33,3%)	6 (40%)	1 (6,7%)
Die Sitzungen des Lenkungsausschusses sind gut geführt.	1 (6,2%)	1 (6,2%)	7 (43,8%)	6 (37,5%)	1 (6,2%)
Die Beschlüsse des Lenkungsausschusses werden angemessen protokolliert.	0	0	8 (50%)	7 (43,8%)	1 (6,2%)
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	1 (6,2%)	1 (6,2%)	6 (37,5%)	7 (43,8%)	1 (6,2%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 14: BAV: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.2

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Der Lenkungsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Kantone über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten in der Planungsregion zu informieren.	0	0	0	6 (100%)	0
Der Lenkungsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Anliegen von Kantonen (respektive ihren Gemeinden) entgegenzunehmen.	0	4 (66,7%)	2 (33,3%)	0	0
Der Lenkungsausschuss ist geeignet, um die Kantone darüber zu informieren, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	0	1 (20%)	3 (60%)	1 (20%)	0
Der Lenkungsausschuss ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	0	0	1 (16,7%)	4 (66,7%)	1 (16,7%)
Die Grösse des Lenkungsausschusses ist angemessen.	0	0	1 (16,7%)	3 (50%)	2 (33,3%)
Die Unterlagen für die Sitzungen des Lenkungsausschusses werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	0	0	1 (16,7%)	5 (83,3%)	0
Die Sitzungen des Lenkungsausschusses sind gut geführt.	0	0	3 (50%)	2 (33,3%)	1 (16,7%)
Die Beschlüsse des Lenkungsausschusses werden angemessen protokolliert.	0	0	3 (50%)	2 (33,3%)	1 (16,7%)
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	0	0	2 (33,3%)	3 (50%)	1 (16,7%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 15: ISB: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.2

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Der Lenkungsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Kantone über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten in der Planungsregion zu informieren.	0	2 (33,3%)	1 (16,7%)	3 (50%)	0
Der Lenkungsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Anliegen von Kantonen (respektive ihren Gemeinden) entgegenzunehmen.	1 (16,7%)	2 (33,3%)	3 (50%)	0	0
Der Lenkungsausschuss ist geeignet, um die Kantone darüber zu informieren, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	1 (16,7%)	1 (16,7%)	4 (66,7%)	0	0
Der Lenkungsausschuss ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	0	0	3 (50%)	3 (50%)	0
Die Grösse des Lenkungsausschusses ist angemessen.	0	1 (16,7%)	5 (83,3%)	0	0
Die Unterlagen für die Sitzungen des Lenkungsausschusses werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	1 (16,7%)	0	3 (50%)	2 (33,3%)	0
Die Sitzungen des Lenkungsausschusses sind gut geführt.	0	1 (16,7%)	3 (50%)	2 (33,3%)	0
Die Beschlüsse des Lenkungsausschusses werden angemessen protokolliert.	0	0	3 (50%)	3 (50%)	0
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	0	1 (16,7%)	2 (33,3%)	3 (50%)	0

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 16: Kantone: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.3

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Im Koordinationsausschuss wird ausreichend über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten in der Planungsregion informiert.	1 (3,6%)	2 (7,1%)	17 (60,7%)	8 (28,6%)	0
Der Koordinationsausschuss erlaubt es, unsere Anliegen als Kanton respektive die Anliegen der Gemeinden in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten gezielt einzubringen.	5 (17,9%)	7 (25%)	12 (42,9%)	4 (14,3%)	0
Im Koordinationsausschuss wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	5 (17,9%)	7 (25%)	15 (53,6%)	1 (3,6%)	0
Der Koordinationsausschuss ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	1 (3,6%)	2 (7,1%)	17 (60,7%)	8 (28,6%)	0
Die Grösse des Koordinationsausschusses ist angemessen.	4 (14,3%)	6 (21,4%)	13 (46,4%)	5 (17,9%)	0
Die Unterlagen für die Sitzungen des Koordinationsausschusses werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	1 (3,6%)	2 (7,1%)	16 (57,1%)	9 (32,1%)	0
Die Sitzungen des Koordinationsausschusses sind gut geführt.	1 (3,6%)	0	15 (53,6%)	11 (39,3%)	1 (3,6%)
Die Beschlüsse des Koordinationsausschusses werden angemessen protokolliert.	0	0	14 (50%)	14 (50%)	0
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	1 (3,6%)	2 (7,1%)	15 (53,6%)	10 (35,7%)	0
Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.					

DA 17: BAV: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.4

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Der Koordinationsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Kantone über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten in der Planungsregion zu informieren.	0	0	2 (11,8%)	14 (82,4%)	1 (5,9%)
Der Koordinationsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Anliegen von Kantonen (respektive ihren Gemeinden) entgegenzunehmen.	2 (11,8%)	2 (11,8%)	7 (41,2%)	5 (29,4%)	1 (5,9%)
Der Koordinationsausschuss ist geeignet, um die Kantone darüber zu informieren, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	1 (5,9%)	0	9 (52,9%)	6 (35,3%)	1 (5,9%)
Der Koordinationsausschuss ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	0	1 (5,9%)	5 (29,4%)	9 (52,9%)	2 (11,8%)
Die Grösse des Koordinationsausschusses ist angemessen.	1 (5,9%)	0	7 (41,2%)	7 (41,2%)	2 (11,8%)
Die Unterlagen für die Sitzungen des Koordinationsausschusses werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	0	0	3 (17,6%)	13 (76,5%)	1 (5,9%)
Die Sitzungen des Koordinationsausschusses sind gut geführt.	0	0	4 (23,5%)	12 (70,6%)	1 (5,9%)
Die Beschlüsse des Koordinationsausschusses werden angemessen protokolliert.	0	0	4 (23,5%)	12 (70,6%)	1 (5,9%)
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	0	1 (5,9%)	4 (23,5%)	11 (64,7%)	1 (5,9%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 18: ISB: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.4

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Der Koordinationsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Kantone über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten in der Planungsregion zu informieren.	0	3 (12%)	4 (16%)	18 (72%)	0
Der Koordinationsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Anliegen von Kantonen (respektive ihren Gemeinden) entgegenzunehmen.	3 (12%)	8 (32%)	7 (28%)	6 (24%)	1 (4%)
Der Koordinationsausschuss ist geeignet, um die Kantone darüber zu informieren, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	1 (4%)	3 (12%)	16 (64%)	5 (20%)	0
Der Koordinationsausschuss ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	0	1 (4%)	13 (52%)	11 (44%)	0
Die Grösse des Koordinationsausschusses ist angemessen.	0	6 (24%)	9 (36%)	10 (40%)	0
Die Unterlagen für die Sitzungen des Koordinationsausschusses werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	0	2 (8%)	8 (32%)	14 (56%)	1 (4%)
Die Sitzungen des Koordinationsausschusses sind gut geführt.	0	2 (8%)	10 (40%)	12 (48%)	1 (4%)
Die Beschlüsse des Koordinationsausschusses werden angemessen protokolliert.	0	0	11 (44%)	13 (52%)	1 (4%)
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	1 (4%)	1 (4%)	9 (36%)	13 (52%)	1 (4%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 19: Kantone: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.5

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
In der Knotenorganisation wird ausreichend über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten informiert.	0	2 (13,3%)	8 (53,3%)	5 (33,3%)	0
Die Knotenorganisation erlaubt es, unsere Anliegen als Kanton respektive Gemeinde in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten gezielt einzubringen.	0	0	10 (66,7%)	5 (33,3%)	0
In der Knotenorganisation wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	1 (6,7%)	3 (20%)	7 (46,7%)	4 (26,7%)	0
Die Knotenorganisation ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	0	1 (6,7%)	8 (53,3%)	6 (40%)	0
Die Grösse der Knotenorganisation ist angemessen.	0	2 (13,3%)	7 (46,7%)	6 (40%)	0
Die Unterlagen für die Sitzung der Knotenorganisation werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	0	2 (13,3)	6 (40%)	7 (46,7%)	0
Die Sitzungen der Knotenorganisation sind gut geführt.	0	1 (6,7%)	8 (53,3%)	6 (40%)	0
Die Beschlüsse der Knotenorganisation werden angemessen protokolliert.	0	2 (13,3%)	5 (33,3%)	8 (53,3%)	0
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	0	1 (6,7%)	4 (26,7%)	9 (60%)	1 (6,7)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 20: Gemeinden: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.5

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
In der Knotenorganisation wird ausreichend über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten informiert.	0	1 (16,7%)	2 (33,3%)	3 (50%)	0
Die Knotenorganisation erlaubt es, unsere Anliegen als Kanton respektive Gemeinde in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten gezielt einzubringen.	0	0	3 (50%)	3 (50%)	0
In der Knotenorganisation wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	0	0	5 (83,3%)	0	1 (16,7%)
Die Knotenorganisation ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	0	0	2 (33,3%)	4 (66,7%)	0
Die Grösse der Knotenorganisation ist angemessen.	0	0	2 (33,3%)	3 (50%)	1 (16,7%)
Die Unterlagen für die Sitzung der Knotenorganisation werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	1 (16,7%)	0	2 (33,3%)	2 (33,3%)	1 (16,7%)
Die Sitzungen der Knotenorganisation sind gut geführt.	0	1 (16,7%)	2 (33,3%)	2 (33,3%)	1 (16,7%)
Die Beschlüsse der Knotenorganisation werden angemessen protokolliert.	1 (16,7%)	0	1 (16,7%)	3 (50%)	1 (16,7%)
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	0	1 (16,7%)	2 (33,3%)	2(33,3%)	1 (16,7%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 21: BAV: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.6

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
In der Knotenorganisation wird ausreichend über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten informiert.	0	0	1 (10%)	9 (90%)	0
Die Knotenorganisation erlaubt es, die Anliegen von Kantonen respektive Gemeinden in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten entgegenzunehmen.	0	0	5 (50%)	5 (50%)	0
In der Knotenorganisation wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	0	0	4 (40%)	6 (60%)	0
Die Knotenorganisation ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	0	0	4 (40%)	6 (60%)	0
Die Grösse der Knotenorganisation ist angemessen.	0	1 (10%)	5 (50%)	4 (40%)	0
Die Unterlagen für die Sitzungen der Knotenorganisation werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	0	0	1 (10%)	9 (90%)	0
Die Sitzungen der Knotenorganisation sind gut geführt.	0	0	2 (20%)	8 (80%)	0
Die Beschlüsse der Knotenorganisation werden angemessen protokolliert.	0	0	1 (10%)	9 (90%)	0
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	0	2 (20%)	1 (10%)	7 (70%)	0

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 22: ISB: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.6

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
In der Knotenorganisation wird ausreichend über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten informiert.	0	1 (5%)	6 (30%)	13 (65%)	0
Die Knotenorganisation erlaubt es, die Anliegen von Kantonen respektive Gemeinden in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten entgegenzunehmen.	1 (5%)	0	10 (50%)	9 (45%)	
In der Knotenorganisation wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	0	5 (25%)	7 (35%)	8 (40%)	0
Die Knotenorganisation ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	0	2 (10%)	5 (25%)	13 (65%)	0
Die Grösse der Knotenorganisation ist angemessen.	0	1 (5%)	8 (40%)	11 (55%)	0
Die Unterlagen für die Sitzungen der Knotenorganisation werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	0	1 (5%)	4 (20%)	14 (70%)	1 (5%)
Die Sitzungen der Knotenorganisation sind gut geführt.	0	3 (15%)	4 (20%)	12 (60%)	1 (5%)
Die Beschlüsse der Knotenorganisation werden angemessen protokolliert.	0	0	6 (30%)	13 (65%)	1 (5%)
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	0	0	7 (35%)	12 (60%)	1 (5%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 23: Kantone: Detaillierte Auswertungen zu D 5.8

<i>Wie beurteilen Sie die Wichtigkeit der Gremien respektive Kanäle für Ihren Kanton, um Anliegen in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten anzubringen?</i>	<i>Sehr unwichtig</i>	<i>Eher unwichtig</i>	<i>Eher wichtig</i>	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Weiss nicht</i>
Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	3 (8,3%)	2 (5,6%)	16 (44,4%)	12 (33,3%)	3 (8,3%)
Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC AJBJ, CC TI)	1 (2,7%)	5 (13,5%)	13 (35,1%)	16 (43,2%)	2 (5,4%)
Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation)	1 (2,9%)	5 (14,3%)	10 (28,6%)	16 (45,7%)	3 (8,6%)
Bilateraler Kontakt mit Infrastrukturbetreiberin	1 (2,9%)	13 (35,1%)	23 (62,2%)	0	0
Bilateraler Kontakt mit dem BAV	0	3 (8,1%)	13 (35,1%)	21 (56,8%)	0
Ad-hoc-Gremien	0	4 (11,8%)	12 (35,3%)	12 (35,3%)	6 (17,6%)
Weitere Gremien / Kanäle	0	4 (13,8%)	1 (3,4%)	10 (34,5%)	14 (48,3%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 24: Gemeinden: Detaillierte Auswertungen zu D 5.8

<i>Wie beurteilen Sie die Wichtigkeit der Gremien respektive Kanäle für Ihre Gemeinde, um Anliegen in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten anzubringen?</i>	<i>Sehr unwichtig</i>	<i>Eher unwichtig</i>	<i>Eher wichtig</i>	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Weiss nicht</i>
Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	1 (5,3%)	2 (10,5%)	5 (26,3%)	4 (5,3%)	7 (36,8%)
Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC AJBJ, CC TI)	1 (5,3%)	2 (10,5%)	6 (31,6%)	4 (21,1%)	6 (31,6%)
Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation)	1 (5,3%)	0	5 (26,3%)	10 (52,6%)	3 (15,8%)
Bilateraler Kontakt mit Infrastrukturbetreiberin	0	0	3 (15,8%)	16 (84,2%)	0
Bilateraler Kontakt mit dem BAV	0	1 (5,6%)	5 (27,8%)	9 (50%)	3 (16,7%)
Ad-hoc-Gremien	0	3 (16,7%)	5 (27,8%)	7 (38,9%)	3 (16,7%)
Weitere Gremien / Kanäle	0	3 (20%)	3 (20%)	4 (26,7%)	5 (33,3%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 25: BAV: Detaillierte Auswertungen zu D 5.8

<i>Wie beurteilen Sie die Wichtigkeit der Gremien respektive Kanäle, um von Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu erfahren?</i>	<i>Sehr unwichtig</i>	<i>Eher unwichtig</i>	<i>Eher wichtig</i>	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Weiss nicht</i>
Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	3 (15%)	1 (5%)	8 (40%)	3 (15%)	5 (25%)
Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI)	2 (10%)	4 (20%)	8 (40%)	3 (15%)	3 (15%)
Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation)	0	2 (10%)	7 (35%)	7 (35%)	4 (20%)
Bilateraler Kontakt mit Infrastrukturbetreiberin	0	1 (57,1%)	6 (28,6%)	12 (57,1%)	2 (9,5%)
Bilateraler Kontakt mit dem BAV	1 (4,8%)	2 (9,5%)	9 (42,9%)	4 (19%)	5 (23,8%)
Ad-hoc-Gremien	0	6 (31,6%)	2 (10,5%)	2 (10,5%)	9 (47,4%)
Weitere Gremien / Kanäle	0	3 (18,8%)	1 (6,2%)	0	12 (75%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 26: ISB: Detaillierte Auswertungen zu D 5.8

<i>Wie beurteilen Sie die Wichtigkeit der Gremien respektive Kanäle, um von Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu erfahren?</i>	<i>Sehr unwichtig</i>	<i>Eher unwichtig</i>	<i>Eher wichtig</i>	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Weiss nicht</i>
Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	4 (6,6%)	7 (11,5%)	18 (29,5%)	15 (24,6%)	17 (27,9%)
Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI)	4 (6,5%)	9 (14,5%)	21 (33,9%)	15 (24,2%)	13 (21%)
Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation)	2 (3,4%)	6 (10,2%)	16 (27,1%)	20 (33,9%)	15 (25,4%)
Bilateraler Kontakt mit Infrastrukturbetreiberin	3 (4,6%)	7 (10,8%)	19 (39,2%)	36 (55,4%)	0
Bilateraler Kontakt mit dem BAV	2 (3,2%)	16 (25,4%)	22 (34,9%)	20 (31,7%)	3 (4,8%)
Ad-hoc-Gremien	4 (6,6%)	13 (21,3%)	19 (31,1%)	4 (6,6%)	21 (34,4%)
Weitere Gremien / Kanäle	4 (6,9%)	10 (17,2%)	6 (10,3%)	3 (5,2%)	35 (60,3%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 27: Kantone: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.9 und D 5.16

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Es ist für uns als Kanton / Gemeinde klar, wo respektive bei wem wir unsere Anliegen anbringen können.	3 (8,1%)	8 (21,6%)	17 (46%)	9 (24,3%)	0
Die Kommunikationskanäle, um Anliegen von Kantonen und Gemeinden anzubringen, sind einfach und unkompliziert.	6 (15,8%)	14 (36,8%)	15 (39,5%)	2 (5,3%)	1 (2,6%)
Das BAV steht für einen Austausch / für zusätzliche Sitzungen mit den involvierten Akteuren zur Verfügung, wenn dies gewünscht wird.	4 (10,8)	6 (16,2)	17 (46%)	8 (21,6%)	2 (5,4%)
Die Struktur mit den Gremien auf unterschiedlichen Ebenen (Lenkungsausschuss, Koordinationsausschuss, Knotenorganisation) ist geeignet, damit Kantone und Gemeinden ihre Anliegen während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten anbringen können.	2 (5,4%)	11 (29,7%)	16 (43,2)	7 (18,9%)	1 (2,7%)
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden tragen zu einer Steigerung der Qualität von Bahninfrastruktur-Ausbauten bei.	0	0	11 (29,7%)	26 (70,3%)	0
Die Kantone und Gemeinden verfügen über wichtiges zusätzliches Know-how, das in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten von Wert ist.	0	1 (2,7%)	8 (21,6%)	28 (75,7%)	0

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 28: Gemeinden: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.9 und D 5.16

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Es ist für uns als Kanton / Gemeinde klar, wo respektive bei wem wir unsere Anliegen anbringen können.	2 (10,5%)	2 (10,5%)	12 (63,2%)	3 (15,8%)	0
Die Kommunikationskanäle, um Anliegen von Kantonen und Gemeinden anzubringen, sind einfach und unkompliziert.	3 (15,8%)	8 (42,1%)	7 (36,8%)	0	1 (5,3%)
Das BAV steht für einen Austausch / für zusätzliche Sitzungen mit den involvierten Akteuren zur Verfügung, wenn dies gewünscht wird.	2 (10,5%)	3 (15,8%)	8 (42,1%)	2 (10,5%)	4 (21,1%)
Die Infrastrukturbetreiberinnen beziehen die Gemeinden angemessen in die Umsetzung von Infrastruktur-Ausbauten ein.	3 (15,8)	4 (21,1%)	9 (47,7%)	2 (10,5%)	1 (5,3%)
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden tragen zu einer Steigerung der Qualität von Bahninfrastruktur-Ausbauten bei.	1 (5,3%)	3 (15,8%)	3 (15,8%)	11 (57,9%)	1 (5,3%)
Die Kantone und Gemeinden verfügen über wichtiges zusätzliches Know-how, das in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten von Wert ist.	1 (5,3%)	1 (5,3%)	3 (15,8%)	13 (68,4%)	1 (5,6%)
Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.					

DA 29 Kantone: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.10

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden ausreichend rasch behandelt.	7 (18,9%)	12 (32,4%)	15 (40,5%)	2 (5,4%)	1 (2,7%)
Bei der Behandlung von Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten ist eine einheitliche Praxis erkennbar.	6 (16,2%)	14 (37,8%)	11 (29,7%)	0	6 (16,2%)
Gemäss meiner Wahrnehmung sind sich BAV und Infrastrukturbetreiberin im Klaren über die Aufgabenteilung bei der Behandlung von Anliegen von Kantonen und Gemeinden.	4 (10,8%)	17 (45,9%)	14 (37,8%)	1 (2,7%)	1 (2,7%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 30: Gemeinden: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.10

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden ausreichend rasch behandelt.	2 (10,5%)	7 (36,8%)	8 (42,1%)	0	2 (10,5%)
Bei der Behandlung von Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten ist eine einheitliche Praxis erkennbar.	3 (15,8%)	4 (21,1%)	4 (21,1%)	0	8 (42,1%)
Gemäss meiner Wahrnehmung sind sich BAV und Infrastrukturbetreiberin im Klaren über die Aufgabenteilung bei der Behandlung von Anliegen von Kantonen und Gemeinden.	2 (10,5%)	4 (21,1%)	9 (47,4%)	1 (5,3%)	3 (15,8%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 31: Kantone: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.13

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Das BAV begründet Entscheide zu den Anliegen von Kantonen und Gemeinden gegenüber den Kantonen und Gemeinden nachvollziehbar.	6 (16,2%)	6 (16,2%)	20 (54,1%)	3 (8,1%)	2 (5,4%)
Die Infrastrukturbetreiberinnen zeigen nachvollziehbar auf, wie die Entscheide zu Anliegen von Kantonen und Gemeinden zustande gekommen sind.	7 (18,9%)	15 (40,6%)	8 (21,6%)	5 (13,5%)	2 (5,4%)
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden angemessen einbezogen, so dass die Qualität der Infrastruktur-Ausbauten tatsächlich gesteigert werden kann.	8 (21,6%)	12 (32,4%)	12 (32,4%)	3 (8,1%)	2 (5,4%)
Bei den Entscheiden zu Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden langfristige Überlegungen zu Kosten und Nutzen angemessen einbezogen.	10 (27%)	12 (32,4%)	10 (27%)	4 (10,8%)	1 (2,7%)
Das BAV kommuniziert Entscheide bezüglich der Finanzierung / Finanzierungsänderung von Projekten transparent und nachvollziehbar.	6 (16,2%)	7 (18,9%)	17 (45,9%)	3 (8,1%)	4 (10,8%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 32: Gemeinden: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.13

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Das BAV begründet Entscheide zu den Anliegen von Kantonen und Gemeinden gegenüber den Kantonen und Gemeinden nachvollziehbar.	2 (10,5%)	2 (10,5%)	12 (63,2%)	3 (15,8%)	0
Die Infrastrukturbetreiberinnen zeigen nachvollziehbar auf, wie die Entscheide zu Anliegen von Kantonen und Gemeinden zustande gekommen sind.	1 (5,3%)	7 (36,8%)	8 (42,1%)	2 (10,5%)	1 (5,3%)
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden angemessen einbezogen, so dass die Qualität der Infrastruktur-Ausbauten tatsächlich gesteigert werden kann.	2 (10,5%)	4 (21,1%)	11 (57,9%)	1 (5,3%)	1 (5,3%)
Bei den Entscheiden zu Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden langfristige Überlegungen zu Kosten und Nutzen angemessen einbezogen.	2 (10,5%)	6 (31,6%)	4 (21,1%)	3 (15,8%)	4 (21,1%)
Das BAV kommuniziert Entscheide bezüglich der Finanzierung / Finanzierungsänderung von Projekten transparent und nachvollziehbar.	2 (10,5%)	3 (15,8%)	7 (36,8%)	2 (10,5%)	5 (26,3%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 33: BAV: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.15

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Entgegennahme von Anliegen sind klar.	1 (4,8%)	4 (19%)	6 (28,6%)	8 (38,1%)	2 (9,5%)
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Behandlung / Prüfung von Anliegen sind klar.	0	0	8 (38,1%)	10 (47,6%)	3 (14,3%)
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Entscheidung über Anliegen sind klar.	0	1 (4,8%)	4 (19%)	13 (61,9%)	3 (14,3%)
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Kommunikation über die Entscheidung über Anliegen sind klar.	0	0	9 (42,8%)	9 (42,8%)	3 (14,4%)
Die Zuteilung der Zuständigkeiten zu BAV und ISB für die verschiedenen Aufgaben ist zweckmässig.	0	0	12 (57,1%)	6 (28,6%)	3 (14,3%)
Wenn sich Kantone bzw. Gemeinden und ISB nicht einig sind, trägt das BAV zu einer möglichst akzeptablen Lösung bei.	0	1 (4,8%)	5 (23,8%)	11 (52,4%)	4 (19%)
Das BAV setzt sich mit den Anliegen der Kantone und Gemeinden angemessen auseinander.	0	0	5 (23,8%)	12 (57,1%)	4 (19%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 34: ISB: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.15

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Entgegennahme von Anliegen sind klar.	4 (6%)	10 (14,9)	31 (46,2%)	17 (25,4%)	5 (7,5%)
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Behandlung / Prüfung von Anliegen sind klar.	1 (1,5%)	9 (13,4%)	30 (44,8%)	23 (34,3%)	4 (6%)
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Entscheidung über Anliegen sind klar.	1 (1,5%)	9 (13,4%)	25 (37,3%)	28 (41,8%)	4 (6%)
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Kommunikation über die Entscheidung über Anliegen sind klar.	3 (4,5%)	13 (19,4%)	27 (40,2%)	19 (28,4%)	5 (7,5%)
Die Zuteilung der Zuständigkeiten zu BAV und ISB für die verschiedenen Aufgaben ist zweckmässig.	3 (4,5%)	11 (16,4%)	24 (35,9%)	22 (32,8%)	7 (10,4%)
Wenn sich Kantone bzw. Gemeinden und ISB nicht einig sind, trägt das BAV zu einer möglichst akzeptablen Lösung bei.	2 (3%)	11 (16,4%)	26 (38,8%)	20 (29,9%)	8 (11,9%)
Das BAV setzt sich mit den Anliegen der Kantone und Gemeinden angemessen auseinander.	3 (4,5%)	9 (13,4%)	24 (35,9%)	22 (32,8%)	9 (13,4%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 35: BAV: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.17

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden tragen zu einer Steigerung der Qualität von Bahninfrastruktur-Ausbauten bei.	1 (4,8%)	7 (33,3%)	8 (38,1%)	1 (4,8%)	4 (19%)
Die Kantone und Gemeinden verfügen über wichtiges zusätzliches Know-how, das in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten von Wert ist.	2 (9,5%)	8 (38,2%)	4 (19%)	3 (14,3%)	4 (19%)
Die Entscheide zu den Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden von den Kantonen und Gemeinden gut akzeptiert.	3 (14,3)	6 (28,6)	7 (33,3)	0	5 (23,8)
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden sind ein Haupttreiber für terminliche Verzögerungen bei Bahninfrastruktur-Ausbauten.	0	8 (38,1%)	8 (38,1%)	0	5 (23,8%)
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden sind ein Haupttreiber für Kostensteigerungen bei Bahninfrastruktur-Ausbauten.	2 (9,5%)	8 (38,2%)	4 (19%)	2 (9,5%)	5 (23,8%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 36: ISB: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 5.17

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden tragen zu einer Steigerung der Qualität von Bahninfrastruktur-Ausbauten bei.	3 (4,5%)	30 (44,8%)	29 (43,3%)	5 (7,5%)	0
Die Kantone und Gemeinden verfügen über wichtiges zusätzliches Know-how, das in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten von Wert ist.	3 (4,5%)	34 (50,7%)	24 (35,8%)	6 (9%)	0
Die Entscheide zu den Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden von den Kantonen und Gemeinden gut akzeptiert.	5 (7,5%)	23 (34,3%)	28 (41,8)	2 (3%)	9 (13,4%)
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden sind ein Haupttreiber für terminliche Verzögerungen bei Bahninfrastruktur-Ausbauten.	12 (17,9%)	23 (34,3%)	22 (32,8%)	5 (7,5%)	5 (7,5%)
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden sind ein Haupttreiber für Kostensteigerungen bei Bahninfrastruktur-Ausbauten.	6 (9%)	25 (37,3%)	24 (35,8%)	6 (9%)	6 (9%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 37: BAV: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 7.2

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Die RUBA informiert ausreichend klar über die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten.	0	0	9 (45%)	10 (50%)	1 (5%)
Die in der RUBA festgehaltenen Zuständigkeiten von BAV und ISB bei Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten sind zweckmässig.	0	1 (5%)	7 (35%)	11 (55%)	1 (5%)
Die RUBA ist allgemein eine hilfreiche Richtlinie für die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten.	0	0	6 (30%)	14 (70%)	0

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

DA 38: ISB: Detaillierte Auswertung zu Darstellung D 7.2

<i>Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</i>	<i>Stimme überhaupt nicht zu</i>	<i>Stimme eher nicht zu</i>	<i>Stimme eher zu</i>	<i>Stimme voll und ganz zu</i>	<i>Weiss nicht</i>
Die RUBA informiert ausreichend klar über die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten.	3 (5,5%)	10 (18,2%)	21 (38,2%)	16 (29,1%)	5 (9,1%)
Die in der RUBA festgehaltenen Zuständigkeiten von BAV und ISB bei Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten sind zweckmässig.	2 (3,6%)	8 (14,5%)	23 (41,8%)	11 (20%)	11 (20%)
Die RUBA ist allgemein eine hilfreiche Richtlinie für die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten.	1 (1,8%)	2 (3,6%)	18 (32,7%)	32 (58,2%)	2 (3,6%)

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf der Online-Befragung.

A 4 Fragebogen Kantone und Gemeinden

Nachfolgend aufgeführt sind die Fragebogen für die Online-Befragung. Hinweis: Die eckigen Klammern zeigen Anweisungen für die Programmierung auf und waren bei der Online-Befragung nicht ersichtlich.

A 4.1 Deutsche Version

Die Geschäftsprüfungskommissionen (GPK) haben die Parlamentarische Verwaltungskontrolle (PVK) im Januar 2024 mit einer Evaluation der Planung der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten beauftragt. In diesem Zusammenhang hat die PVK die Firma Interface Politikstudien Forschung Beratung AG mit der Durchführung einer Online-Befragung beauftragt.

Herzlichen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, die Online-Befragung auszufüllen. Das Beantworten der Fragen wird zirka 30 Minuten beanspruchen.

Die Daten werden aggregiert ausgewertet. Im Bericht werden keine Aussagen einzelner Personen erkennbar sein.

Bei Fragen zur Befragung wenden Sie sich bitte an Herrn Jake Stephan von Interface (stephan@interface-pol.ch), bei allgemeinen Fragen zur Evaluation an Herrn Ueli Löffel von der PVK (ueli.loeffel@parl.admin.ch).

Mit Ihrer Teilnahme tragen Sie dazu bei, die Stärken und Schwächen in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten zu identifizieren und Verbesserungsmöglichkeiten für die Zukunft zu erkennen. Dafür danken wir Ihnen herzlich!

Folgende Vorbemerkungen:

- Die folgenden Fragen beziehen sich auf die *Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten*. Damit gemeint sind die Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auf-lage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (SIA-Phasen 2 und 3). Nicht Teil der Befragung ist die Planung der Ausbauschnitte vor dem Beschluss des Parlaments. Ebenfalls nicht Bestandteil der Befragung ist das Plangenehmigungsverfahren (PGV).
- Bitte beziehen Sie sich bei Ihren Antworten auf Ihre Erfahrungen in den letzten fünf Jahren, also seit 2020.
- Sie können die Befragung jederzeit zwischenspeichern und sie zu einem anderen Zeitpunkt weiterführen. Klicken Sie dafür oben rechts auf «Zwischenspeichern».

A Allgemeine Angaben	
A1	Bitte geben Sie an, ob Sie einen Kanton oder eine Gemeinde vertreten. [Pflichtantwort]
1	Kanton
2	Gemeinde
A2	<p>[Falls A1 = 1] Welchen Kanton vertreten Sie? <i>Hinweis: Die Daten werden aggregiert ausgewertet und im Bericht werden keine Aussagen einzelner Personen erkennbar sein.</i></p> <p>[Falls A1 = 2] In welchem Kanton befindet sich Ihre Gemeinde? <i>Hinweis: Die Daten werden aggregiert ausgewertet und im Bericht werden keine Aussagen einzelner Personen erkennbar sein.</i></p>
1	Aargau
2	Appenzell A. Rh.
3	Appenzell I. Rh.
4	Basel-Landschaft
5	Basel-Stadt
6	Bern
7	Freiburg
8	Genf
9	Glarus
10	Graubünden
11	Jura
12	Luzern
13	Neuenburg
14	Nidwalden
15	Obwalden
16	Schaffhausen
17	Schwyz
18	Solothurn
19	St. Gallen
20	Tessin
21	Thurgau
22	Uri

23 Waadt

24 Wallis

25 Zug

26 Zürich

A4 In welchem Gremium / In welchen Gremien sind Sie bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten beteiligt?
(Mehrfachantworten möglich)
[Pflichtantwort]

1 Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)

2 Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI)

3 Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation)

4 Anderes Gremium / Weitere Gremien

5 In keinem Gremium

A5 [Falls A4 = 4]
Um welches andere Gremium / Um welche weiteren Gremien handelt es sich?

Freie Texteingabe

A6 Seit wie vielen Jahren vertreten Sie Ihren Kanton / Ihre Gemeinde bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten?

1 Seit weniger als einem Jahr

2 Seit einem bis fünf Jahren

3 Seit mehr als fünf Jahren

B Fragen zum Einbezug von Kantonen und Gemeinden in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten

Hinweis: Die Fragen beziehen sich weiterhin auf die *Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten*. Damit gemeint sind die Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (SIA-Phasen 2 und 3).

B1 Gemäss der RUBA sollen Kantone und Gemeinden während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten eigene Anliegen anbringen dürfen, die dann von der Infrastrukturbetreiberin respektive vom BAV zu prüfen sind.

Wenn Sie an den Einbezug Ihres Kantons respektive Ihrer Gemeinde in die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten denken: Was sind Beispiele für Anliegen, die Ihr Kanton respektive Ihre Gemeinde in der Umsetzung bereits angebracht hat? Sie können bis zu drei Angaben machen (pro Textfeld eine Angabe).

Bitte geben Sie hier Ihre erste Antwort ein.

Bitte geben Sie hier Ihre zweite Antwort ein.

Bitte geben Sie hier Ihre dritte Antwort ein.

99 Ich kenne keine Beispiele von Anliegen, die mein Kanton / meine Gemeinde angebracht hat.

B2 Wie beurteilen Sie die Wichtigkeit der Gremien respektive Kanäle für Ihren Kanton / Ihre Gemeinde, um Anliegen in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten anzubringen?					
	Sehr wichtig	Eher wichtig	Eher unwichtig	Sehr unwichtig	Weiss nicht
Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	1	2	3	4	99
Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI)	1	2	3	4	99
Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation)	1	2	3	4	99
Bilateraler Kontakt mit Infrastrukturbetreiberin	1	2	3	4	99
Bilateraler Kontakt mit dem BAV	1	2	3	4	99
Ad-hoc-Gremien	1	2	3	4	99
Weitere Gremien / Kanäle	1	2	3	4	99
B2_ [Falls B2, Frage 7 = 1 oder 2] 1 Welche weiteren Gremien respektive Kanäle meinen Sie?					
Freie Texteingabe					
B3 Die folgenden Aussagen beziehen sich auf den Prozess, wie Kantone und Gemeinden ihre Anliegen zu Bahninfrastruktur-Ausbauten anbringen können. Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen. [Pflichtantwort]					
	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht
Es ist für uns als Kanton / Gemeinde klar, wo respektive bei wem wir unsere Anliegen anbringen können.	1	2	3	4	99
Die Kommunikationskanäle, um Anliegen von Kantonen und Gemeinden anzubringen, sind einfach und unkompliziert.	1	2	3	4	99
Das BAV steht für einen Austausch / für zusätzliche Sitzungen mit den involvierten Akteuren zur Verfügung, wenn dies gewünscht wird.	1	2	3	4	99
[Falls A1 = 1] Die Struktur mit den Gremien auf unterschiedlichen Ebenen (Lenkungsausschuss, Koordinationsausschuss, Knotenorganisation) ist geeignet, damit Kantone und Gemeinden ihre Anliegen während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten anbringen können.	1	2	3	4	99
[Falls A1 = 2] Die Gemeinden haben ausreichend Möglichkeiten, ihre Interessen während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten gegenüber dem BAV anzubringen (z.B. über die Kantone oder in Knotenorganisation).	1	2	3	4	99
[Falls A1 = 2] Die Infrastrukturbetreiberinnen beziehen die Gemeinden angemessen in die Umsetzung von Infrastruktur-Ausbauten ein.	1	2	3	4	99
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden tragen zu einer Steigerung der Qualität von Bahninfrastruktur-Ausbauten bei.	1	2	3	4	99
Die Kantone und Gemeinden verfügen über wichtiges zusätzliches Know-how, das in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten von Wert ist.	1	2	3	4	99

B4 Haben Sie weitere Anmerkungen zum Prozess, wie Kantone und Gemeinden ihre Anliegen zu Bahninfrastruktur-Ausbauten anbringen können?

Freie Texteingabe

B5 Die folgenden Aussagen beziehen sich darauf, wie die Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten behandelt werden. Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.
[Pflichtantwort]

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden ausreichend rasch behandelt.	1	2	3	4	99
Bei der Behandlung von Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten ist eine einheitliche Praxis erkennbar.	1	2	3	4	99
Gemäss meiner Wahrnehmung sind sich BAV und Infrastrukturbetreiberin im Klaren über die Aufgabenteilung bei der Behandlung von Anliegen von Kantonen und Gemeinden.	1	2	3	4	99

B6 [Falls B5, 1. Frage = 3 oder 4]

Aus welchem Grund / Aus welchen Gründen werden Anliegen von Kantonen und Gemeinden nicht ausreichend rasch behandelt?

(Mehrfachantworten möglich)

1 Für die Behandlung der Anliegen sind zu wenig Personalressourcen beim BAV vorhanden.

2 Für die Behandlung der Anliegen sind zu wenig Personalressourcen bei der Infrastrukturbetreiberin vorhanden.

3 Es hängt stark davon ab, mit welcher Person man beim BAV in Kontakt steht.

4 Es hängt stark davon ab, mit welcher Person man bei der Infrastrukturbetreiberin in Kontakt steht.

5 Anderer Grund

B7 [Falls B6 = 5]

Um welchen anderen Grund handelt es sich?

Freie Texteingabe

B8 [Falls B5, 2. Frage = 3 oder 4]

Aus welchem Grund / Aus welchen Gründen ist bei der Behandlung von Anliegen von Kantonen und Gemeinden aus Ihrer Sicht keine einheitliche Praxis erkennbar?

(Mehrfachantworten möglich)

1 Für die Behandlung der Anliegen sind zu wenig Personalressourcen beim BAV vorhanden.

2 Für die Behandlung der Anliegen sind zu wenig Personalressourcen bei der Infrastrukturbetreiberin vorhanden.

3 Es hängt stark davon ab, mit welcher Person man beim BAV in Kontakt steht.

4 Es hängt stark davon ab, mit welcher Person man bei der Infrastrukturbetreiberin in Kontakt steht.

5 Anderer Grund

B9	[Falls B8 = 5] Um welchen anderen Grund handelt es sich?
----	---

Freie Texteingabe

B10	Haben Sie weitere Anmerkungen dazu, wie das BAV und die Infrastrukturbetreiberinnen Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten behandeln?
-----	---

Freie Texteingabe

B11	Die folgenden Aussagen beziehen sich auf die Entscheide in Bezug auf Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten. Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen. [Pflichtantwort]
-----	--

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht
Das BAV begründet Entscheide zu den Anliegen von Kantonen und Gemeinden gegenüber den Kantonen und Gemeinden nachvollziehbar.	1	2	3	4	99
Die Infrastrukturbetreiberinnen zeigen nachvollziehbar auf, wie die Entscheide zu Anliegen von Kantonen und Gemeinden zustande gekommen sind.	1	2	3	4	99
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden angemessen einbezogen, so dass die Qualität der Infrastruktur-Ausbauten tatsächlich gesteigert werden kann.	1	2	3	4	99
Bei den Entscheiden zu Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden langfristige Überlegungen zu Kosten und Nutzen angemessen einbezogen.	1	2	3	4	99
Das BAV kommuniziert Entscheide bezüglich der Finanzierung / Finanzierungsänderung von Projekten transparent und nachvollziehbar.	1	2	3	4	99

B12	Haben Sie weitere Anmerkungen zu Entscheiden des BAV respektive der Infrastrukturbetreiberinnen in Bezug auf Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten?
-----	--

Freie Texteingabe

B13	Inwiefern stimmen Sie der folgenden Aussage zu? Ich bin zufrieden mit dem Prozess, wie Kantone und Gemeinden ihre Anliegen während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten anbringen können. [Pflichtantwort]
-----	---

1	Stimme voll und ganz zu
2	Stimme eher zu
3	Stimme eher nicht zu
4	Stimme überhaupt nicht zu
99	Weiss nicht

C Fragen zu den Gremien bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten

Hinweis: Die Fragen beziehen sich weiterhin auf die *Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten*. Damit gemeint sind die Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (SIA-Phasen 2 und 3).

C1 [Falls A4 = 1]

Im Folgenden sind Aussagen zum Gremium *Lenkungsausschuss* für die Planungsregionen (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI) aufgeführt. Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht
Im Lenkungsausschuss wird angemessen über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten in der Planungsregion informiert.	1	2	3	4	99
Der Lenkungsausschuss erlaubt es, unsere Anliegen als Kanton respektive die Anliegen der Gemeinden in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten gezielt einzubringen.	1	2	3	4	99
Im Lenkungsausschuss wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	1	2	3	4	99
Der Lenkungsausschuss ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	1	2	3	4	99
Die Grösse des Lenkungsausschusses ist angemessen.	1	2	3	4	99
Die Unterlagen für die Sitzungen des Lenkungsausschusses werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	1	2	3	4	99
Die Sitzungen des Lenkungsausschusses sind gut geführt.	1	2	3	4	99
Die Beschlüsse des Lenkungsausschusses werden angemessen protokolliert.	1	2	3	4	99
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	1	2	3	4	99

C2 [Falls A4 = 1]

Haben Sie weitere Anmerkungen zum Gremium Lenkungsausschuss? Möchten Sie auf weitere Aspekte eingehen oder gewisse Aspekte präzisieren? Sehen Sie Verbesserungspotenzial?

Freie Texteingabe

C3 [Falls A4 = 2]

Im Folgenden sind Aussagen zum Gremium *Koordinationsausschuss* für Planungsregionen (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI) aufgeführt. Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht

Im Koordinationsausschuss wird ausreichend über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten in der Planungsregion informiert.	1	2	3	4	99
Der Koordinationsausschuss erlaubt es, unsere Anliegen als Kanton respektive die Anliegen der Gemeinden in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten gezielt einzubringen.	1	2	3	4	99
Im Koordinationsausschuss wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	1	2	3	4	99
Der Koordinationsausschuss ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	1	2	3	4	99
Die Grösse des Koordinationsausschusses ist angemessen.	1	2	3	4	99
Die Unterlagen für die Sitzungen des Koordinationsausschusses werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	1	2	3	4	99
Die Sitzungen des Koordinationsausschusses sind gut geführt.	1	2	3	4	99
Die Beschlüsse des Koordinationsausschusses werden angemessen protokolliert.	1	2	3	4	99
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	1	2	3	4	99

C4 [Falls A4 = 2]

Haben Sie weitere Anmerkungen zum Gremium Koordinationsausschuss? Möchten Sie auf weitere Aspekte eingehen oder gewisse Aspekte präzisieren? Sehen Sie Verbesserungspotenzial?

Freie Texteingabe

C5 [Falls A4 = 3]

Im Folgenden sind Aussagen zum *Gremium auf Ebene eines Knotens* (Knotenorganisation) aufgeführt. Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht
In der Knotenorganisation wird ausreichend über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten an grossen Knoten informiert.	1	2	3	4	5
Die Knotenorganisation erlaubt es, unsere Anliegen als Kanton respektive Gemeinde in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten gezielt einzubringen.	1	2	3	4	5
In der Knotenorganisation wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	1	2	3	4	5
Die Knotenorganisation ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	1	2	3	4	5
Die Grösse der Knotenorganisation ist angemessen.	1	2	3	4	5
Die Unterlagen für die Sitzung der Knotenorganisation werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	1	2	3	4	5
Die Sitzungen der Knotenorganisation sind gut geführt.	1	2	3	4	5
Die Beschlüsse der Knotenorganisation werden angemessen protokolliert.	1	2	3	4	5

Die Sitzungskadenz ist angemessen.

1

2

3

4

5

C6 [Falls A4 = 3]

Haben Sie weitere Anmerkungen zur Knotenorganisation? Möchten Sie auf weitere Aspekte eingehen oder gewisse Aspekte präzisieren? Sehen Sie Verbesserungspotenzial?

Freie Texteingabe

D Fragen zum Abschluss

Hinweis: Die Fragen beziehen sich weiterhin auf die *Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten*. Damit gemeint sind die Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (SIA-Phasen 2 und 3).

Zum Abschluss der Befragung möchten wir erfahren, ob Sie spezifischen Verbesserungsbedarf in Bezug auf die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten sehen.

D1 Sehen Sie Verbesserungsbedarf in Bezug auf die *Gremien* zum Einbezug von Kantonen und Gemeinden in die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten (Lenkungsausschuss, Koordinationsausschuss, Knotenorganisation)? Sind es zu viele oder zu wenige Gremien? Bräuchte es andere Gremien?

Freie Texteingabe

D2 Sehen Sie Verbesserungsbedarf in Bezug auf den *Prozess* zum Einbezug der Anliegen von Kantonen und Gemeinden?

Freie Texteingabe

D3 Haben Sie sonstige Anmerkungen zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten?

Freie Texteingabe

Sie sind am Ende der Befragung angekommen. Sie können die Antworten nun abschicken. Bitte beachten Sie, dass Sie Ihre Antworten anschliessend nicht mehr ändern können.

Wir danken Ihnen für die Teilnahme an der Befragung.

A 4.2 Französische Version

Les Commissions de gestion (CdG) ont demandé au Contrôle parlementaire de l'administration (CPA) de réaliser une évaluation de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Dans ce contexte, le CPA a chargé la société Interface Politikstudien Forschung Beratung AG de réaliser une enquête en ligne.

Nous vous remercions de prendre le temps de répondre à cette enquête. Il vous faudra environ 30 minutes pour répondre aux questions.

Les données seront analysées sous une forme agrégée. Le rapport ne permettra pas d'identifier les déclarations des personnes individuelles.

Veuillez vous adresser à Jake Stephan, collaborateur d'Interface (stephan@interface-pol.ch), en cas de questions concernant l'enquête et à Ueli Löffel, collaborateur du CPA (ueli.loeffel@parl.admin.ch), pour toute question d'ordre général sur l'évaluation.

En participant à cette enquête, vous contribuez à l'identification des forces et des faiblesses de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des améliorations possibles pour l'avenir. Nous vous en remercions chaleureusement !

Les remarques préliminaires suivantes :

- Les questions suivantes se rapportent à la *mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire*. Il s'agit des phases « étude préliminaire / étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête / projet de l'ouvrage » selon la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC (SIA phases 2 et 3). L'enquête ne porte pas sur la planification des étapes d'aménagement avant la décision du Parlement. Elle n'inclut pas non plus la procédure d'approbation des plans (PAP).
- Pour vos réponses, veuillez vous référer à vos expériences des cinq dernières années, c'est-à-dire depuis 2020.
- Vous pouvez à tout moment sauvegarder temporairement l'enquête et la poursuivre à un autre moment. Pour ce faire, cliquez en haut à droite sur « Mémoriser temporairement ».

A Informations générales	
A1	<p>Veuillez indiquer si vous représentez un canton ou une commune.</p> <p>[Réponse obligatoire]</p>
1	Canton
2	Commune
A2	<p>[Si A1 = 1]</p> <p>Quel canton représentez-vous ?</p> <p><i>Remarque : les données seront analysées sous une forme agrégée et le rapport ne permettra pas d'identifier les déclarations des personnes individuelles.</i></p> <p>[Si A1 = 2]</p> <p>Dans quel canton votre commune se trouve-t-elle ?</p> <p><i>Remarque : les données seront analysées sous une forme agrégée et le rapport ne permettra pas d'identifier les déclarations des personnes individuelles.</i></p>
	Argovie
	Appenzell Rhodes-Extérieures
	Appenzell Rhodes-Intérieures
	Bâle-Campagne
	Bâle-Ville
	Berne
	Fribourg
	Genève
	Glaris
	Grisons
	Jura
	Lucerne
	Neuchâtel
	Nidwald
	Obwald
	Schaffhouse

Schwyz
Soleure
St-Gall
Tessin
Thurgovie
Uri
Vaud
Valais
Zoug
Zurich

A4 De quel(s) organe(s) faites-vous partie dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?
(Plusieurs réponses possibles)
[Réponse obligatoire]

1 Comité de pilotage pour région de planification (p. ex. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)

2 Comité de coordination pour région de planification (p. ex. KA NWCH, CC AJBF, CC TI)

3 Organe au niveau d'un nœud (organisation de nœuds : p.ex. Genève, Lausanne [CODIR, COPIL])

4 Autre(s) organe(s)

5 Aucun organe

A5 [Si A4 = 4]
Quel est cet autre organe / Quels sont ces autres organes ?

Texte libre

A6 Depuis combien d'années représentez-vous votre canton/commune dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?

1 Depuis moins d'un an

2 Depuis un à cinq ans

3 Depuis plus de cinq ans

B Questions concernant la consultation des cantons et des communes dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire

Remarque : Les questions suivantes se rapportent toujours à la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit des phases « étude préliminaire / étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête / projet de l'ouvrage » selon la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC (SIA phases 2 et 3).

B1 En vertu de la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC, les cantons et les communes doivent pouvoir soumettre des demandes durant la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire, ces demandes devant ensuite être examinées par le gestionnaire d'infrastructure ou l'OFT.

Concernant la consultation de votre canton ou de votre commune dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire, quels sont les exemples de demandes présentées par votre canton ou votre commune dans le cadre la mise en œuvre ? Vous pouvez donner jusqu'à trois réponses (une réponse par champ de texte).

Veillez saisir ici votre première réponse.

Veillez saisir ici votre deuxième réponse.

Veillez saisir ici votre troisième réponse.

99 Je ne connais aucun exemple de demande présentée par mon canton/ma commune.

B2 Comment évaluez-vous l'importance pour votre canton/commune des organes ou des canaux permettant de présenter des demandes dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?

	Très important	Plutôt important	Plutôt pas important	Pas du tout important	Ne sais pas
[Si A4 = 1] Comité de pilotage pour région de planification (p. ex. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	1	2	3	4	99
[Si A4 = 2] Comité de coordination pour région de planification (p. ex. KA NWCH, CC AJBF, CC TI)	1	2	3	4	99
[Si A4 = 3] Organe au niveau d'un nœud (organisation de nœuds)	1	2	3	4	99
Contact bilatéral avec le gestionnaire d'infrastructure	1	2	3	4	99
Contact bilatéral avec l'OFT	1	2	3	4	99
Organes ad hoc	1	2	3	4	99
[Si A4 = 4] Autres organes/canaux	1	2	3	4	99
B2_ [Si B2, question 7 = 1 ou 2]					
1 À quels autres organes ou canaux pensez-vous ?					
Texte libre					

<p>B3 Les énoncés suivants se rapportent au processus selon lequel les cantons et les communes peuvent présenter leurs demandes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants.</p> <p>[Réponse obligatoire]</p>					
	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
En tant que canton/commune, nous savons parfaitement où ou auprès de qui nous pouvons présenter nos demandes.	1	2	3	4	99
Les canaux de communication permettant aux cantons et aux communes de présenter leurs demandes sont simples et clairs.	1	2	3	4	99
L'OFT est disponible pour des échanges/des réunions supplémentaires avec les acteurs impliqués si ces derniers le souhaitent.	1	2	3	4	99
[Si A1 = 1] La structure composée d'organes de différents niveaux (comité de pilotage, comité de coordination, organisation de nœuds) est adaptée à la présentation de demandes par les cantons et les communes dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99
[Si A1 = 2] Les communes ont à leur disposition suffisamment de possibilités pour faire valoir leurs intérêts auprès de l'OFT durant la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire (p. ex. par l'intermédiaire des cantons ou au sein d'organisations de nœuds).	1	2	3	4	99
[Si A1 = 2] Les gestionnaires d'infrastructure consultent les communes de façon appropriée dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99
Les demandes des cantons et des communes contribuent à une amélioration de la qualité des aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99
Les cantons et les communes possèdent un savoir-faire supplémentaire important, qui est utile pour la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99
<p>B4 Avez-vous d'autres remarques concernant le processus selon lequel les cantons et les communes peuvent présenter leurs demandes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?</p>					
<p><i>Texte libre</i></p>					
<p>B5 Les énoncés suivants se rapportent à la manière dont les demandes des cantons et des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire sont traitées. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants.</p> <p>[Réponse obligatoire]</p>					

	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
Les demandes des cantons et des communes sont traitées suffisamment rapidement.	1	2	3	4	99
Le traitement des demandes des cantons et des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire fait ressortir une pratique harmonisée.	1	2	3	4	99
Selon moi, l'OFT et le gestionnaire d'infrastructure connaissent très bien la répartition des tâches dans le traitement des demandes des cantons et des communes.	1	2	3	4	99
B6 [Si B5, 1 ^{re} question = 3 ou 4] Pour quelle(s) raison(s) les demandes des cantons et des communes ne sont-elles pas traitées suffisamment rapidement ? (Plusieurs réponses possibles)					
1 Les ressources en personnel de l'OFT allouées au traitement des demandes sont insuffisantes.					
2 Les ressources en personnel du gestionnaire d'infrastructure allouées au traitement des demandes sont insuffisantes.					
3 Cela dépend beaucoup de la personne avec laquelle on est en contact à l'OFT.					
4 Cela dépend beaucoup de la personne avec laquelle on est en contact chez le gestionnaire d'infrastructure.					
5 Autre raison					
B7 [Si B6 = 5] De quelle autre raison s'agit-il ?					
<i>Texte libre</i>					
B8 [Si B5, 2 ^e question = 3 ou 4] Selon vous, pour quelle(s) raison(s) le traitement des demandes des cantons et des communes ferroviaire ne fait-il pas ressortir une pratique harmonisée ? (Plusieurs réponses possibles)					
1 Les ressources en personnel de l'OFT allouées au traitement des demandes sont insuffisantes.					
2 Les ressources en personnel du gestionnaire d'infrastructure allouées au traitement des demandes sont insuffisantes.					
3 Cela dépend beaucoup de la personne avec laquelle on est en contact à l'OFT.					
4 Cela dépend beaucoup de la personne avec laquelle on est en contact chez le gestionnaire d'infrastructure.					
5 Autre raison					

B9 [Si B8 = 5]

De quelle autre raison s'agit-il ?

Texte libre

B10 Avez-vous d'autres remarques concernant la manière dont l'OFT et les gestionnaires d'infrastructure traitent les demandes des cantons et des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?

Texte libre

B11 Les énoncés suivants se rapportent aux décisions sur les demandes des cantons et des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants.

[Réponse obligatoire]

	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
L'OFT motive ses décisions sur les demandes des cantons et des communes auprès de ces derniers de façon compréhensible.	1	2	3	4	99
Les gestionnaires d'infrastructure expliquent de façon compréhensible comment les décisions sur les demandes des cantons et des communes ont été prises.	1	2	3	4	99
Les demandes des cantons et des communes sont prises en compte de manière appropriée de sorte que la qualité des aménagements de l'infrastructure ferroviaire peut être effectivement améliorée.	1	2	3	4	99
Dans les décisions sur les demandes des cantons et des communes, les considérations à long terme relatives aux coûts et aux bénéfices sont prises en compte de manière appropriée.	1	2	3	4	99
L'OFT communique les décisions sur le financement/changement de financement des projets de façon transparente et compréhensible.	1	2	3	4	99

B12 Avez-vous d'autres remarques concernant les décisions de l'OFT ou des gestionnaires d'infrastructure sur les demandes des cantons et des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?

Texte libre

B13	Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant ? Je suis satisfait.e du processus selon lequel les cantons et les communes peuvent présenter leurs demandes durant la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire.
1	Tout à fait d'accord
2	Plutôt d'accord
3	Plutôt pas d'accord
4	Pas du tout d'accord
99	Ne sais pas

C Questions concernant les organes intervenant dans la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire

Remarque : Les questions suivantes se rapportent toujours à la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit des phases « étude préliminaire / étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête / projet de l'ouvrage » selon la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC (SIA phases 2 et 3).

C1 [Si A4 = 1]

Les énoncés suivants se rapportent au *comité de pilotage* pour les régions de planification (p. ex. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI). Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants.

	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
Au sein du comité de pilotage, l'information sur l'avancement de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire dans la région de planification est appropriée.	1	2	3	4	99
Le comité de pilotage nous permet de présenter de façon ciblée nos demandes en tant que canton ou les demandes des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99
Au sein du comité de pilotage, l'information sur la manière dont les demandes des cantons ou des communes sont traitées est appropriée.	1	2	3	4	99
La composition du comité de pilotage est appropriée, c'est-à-dire que les acteurs importants y sont représentés.	1	2	3	4	99
La taille du comité de pilotage est appropriée.	1	2	3	4	99
Les documents pour les séances du comité de pilotage sont remis suffisamment tôt aux participants.	1	2	3	4	99

Les séances du comité de pilotage sont bien conduites.	1	2	3	4	99
Les décisions du comité de pilotage sont inscrites aux procès-verbaux de façon appropriée.	1	2	3	4	99
La fréquence des séances est appropriée.	1	2	3	4	99

C2 [Si A4 = 1]

Avez-vous d'autres remarques concernant le comité de pilotage? Souhaitez-vous aborder d'autres aspects ou préciser certains aspects ? Pensez-vous qu'il existe un potentiel d'amélioration ?

Texte libre

C3 [Si A4 = 2]

Les énoncés suivants se rapportent au *comité de coordination* pour les régions de planification (p. ex. KA NWCH, CC AJBF, CC TI). Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants.

	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
Au sein du comité de coordination, l'information sur l'avancement de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire dans la région de planification est suffisante.	1	2	3	4	99
Le comité de coordination nous permet de présenter de façon ciblée nos demandes en tant que canton ou les demandes des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99
Au sein du comité de coordination, l'information sur la manière dont les demandes des cantons ou des communes sont traitées est appropriée.	1	2	3	4	99
La composition du comité de coordination est appropriée, c'est-à-dire que les acteurs importants y sont représentés.	1	2	3	4	99
La taille du comité de coordination est appropriée.	1	2	3	4	99
Les documents pour les séances du comité de coordination sont remis suffisamment tôt aux participants.	1	2	3	4	99
Les séances du comité de coordination sont bien conduites.	1	2	3	4	99
Les décisions du comité de coordination sont inscrites aux procès-verbaux de façon appropriée.	1	2	3	4	99
La fréquence des séances est appropriée.	1	2	3	4	99

C4 [Si A4 = 2]

Avez-vous d'autres remarques concernant le comité de coordination ? Souhaitez-vous aborder d'autres aspects ou préciser certains aspects ? Pensez-vous qu'il existe un potentiel d'amélioration ?

Texte libre

C5 [Si A4 = 3]

Les énoncés suivants se rapportent à l'organe au niveau d'un nœud (CODIR, COPIL). Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants.

	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
Au sein de l'organe au niveau d'un nœud, l'information sur l'avancement de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire est suffisante.	1	2	3	4	5
L'organe au niveau d'un nœud nous permet de présenter de façon ciblée nos demandes en tant que canton ou les demandes des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	5
Au sein de l'organe au niveau d'un nœud, l'information sur la manière dont les demandes des cantons ou des communes sont traitées est appropriée.	1	2	3	4	5
La composition de l'organe au niveau d'un nœud est appropriée, c'est-à-dire que les acteurs importants y sont représentés.	1	2	3	4	5
La taille de l'organe au niveau d'un nœud est appropriée.					
Les documents pour les séances de l'organe au niveau d'un nœud sont remis suffisamment tôt aux participants.	1	2	3	4	5
Les séances de l'organe au niveau d'un nœud sont bien conduites.	1	2	3	4	5
Les décisions de l'organe au niveau d'un nœud sont inscrites aux procès-verbaux de façon appropriée.	1	2	3	4	5
La fréquence des séances est appropriée.	1	2	3	4	5

C6 [Si A4 = 3]

Avez-vous d'autres remarques concernant l'organe au niveau d'un nœud ? Souhaitez-vous aborder d'autres aspects ou préciser certains aspects ? Pensez-vous qu'il existe un potentiel d'amélioration ?

Texte libre

D Questions finales

Remarque : Les questions suivantes se rapportent toujours à la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit des phases « étude préliminaire / étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête / projet de l'ouvrage » selon la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC (SIA phases 2 et 3).

Pour conclure cette enquête, nous souhaiterions savoir si vous pensez que des améliorations spécifiques sont nécessaires concernant la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire.

- D1 Pensez-vous que des améliorations sont nécessaires concernant les *organes* pour la consultation des cantons et des communes dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire (comité de pilotage, comité de coordination, organe au niveau d'un nœud) ? Y a-t-il trop ou trop peu d'organes ? D'autres organes seraient-ils nécessaires ?

Texte libre

- D2 Pensez-vous que des améliorations sont nécessaires concernant le *processus* selon lequel les demandes des cantons et des communes sont prises en compte ?

Texte libre

- D3 Avez-vous d'autres remarques concernant la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?

Texte libre

Vous êtes arrivé.e à la fin de l'enquête. Vous pouvez maintenant envoyer vos réponses. Veuillez noter que vous ne pourrez plus modifier vos réponses par la suite.

Nous vous remercions d'avoir participé à l'enquête.

A 4.3 Italienische Version

Le Commissioni della gestione (CdG) hanno incaricato il Controllo parlamentare dell'amministrazione (CPA) di valutare il piano di attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. In questo contesto, il PVK ha commissionato a Interface Politikstudien Forschung Beratung AG un sondaggio online.

La ringraziamo per il tempo che dedicherà alla compilazione del presente sondaggio. Per rispondere alle domande occorrono circa 30 minuti.

I dati saranno analizzati in forma aggregata. Nel rapporto non saranno riconoscibili affermazioni di singole persone.

Per qualsiasi domanda sul sondaggio può contattare il sig. Jake Stephan di Interface (stephan@interface-pol.ch), mentre in caso di domande generali sulla valutazione può rivolgersi al sig. Ueli Löffel del CPA (ueli.loeffel@parl.admin.ch).

Con le vostre risposte contribuirete a identificare i punti di forza e di debolezza dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria e a riconoscere le opportunità di miglioramento per il futuro. Grazie mille per il vostro contributo!

Le seguenti note:

- Le seguenti domande si riferiscono all'attuazione *degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria*. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA). Nel sondaggio non rientrano né la pianificazione delle fasi di ampliamento prima della decisione del Parlamento né la procedura di approvazione dei piani (PAP).
- Nelle sue risposte, le chiediamo di fare riferimento alla sua esperienza negli ultimi cinque anni, ossia dal 2020.
- È possibile salvare l'intervista in qualsiasi momento e continuarla in un altro momento. A tale scopo, cliccare su “Salvi intervista” nell'angolo in alto a destra.

A Informazioni generali	
A1	<p>Indichi se rappresenta un Cantone o un Comune.</p> <p>[Risposta obbligatoria]</p>
1	Cantone
2	Comune
A2	<p>[Se A1 = 1]</p> <p>Quale Cantone rappresenta?</p> <p><i>Nota: i dati saranno analizzati in forma aggregata e nel rapporto non saranno riconoscibili affermazioni di singole persone.</i></p> <p>[Se A1 = 2]</p> <p>In quale Cantone si trova il suo Comune?</p> <p><i>Nota: i dati saranno analizzati in forma aggregata e nel rapporto non saranno riconoscibili affermazioni di singole persone.</i></p>
	Argovia
	Appenzello Esterno
	Appenzello Interno
	Basilea Campagna
	Basilea Città
	Berna
	Friburgo
	Ginevra
	Glarona
	Grigioni
	Giura
	Lucerna
	Neuchâtel
	Nidvaldo
	Obvaldo
	Sciaffusa
	Svitto

Soletta
San Gallo
Ticino
Turgovia
Uri
Vaud
Vallese
Zugo
Zurigo

A4 In quale organo è coinvolto/a in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria?
 (Sono ammesse più risposte)
 [Risposta obbligatoria]

1	Comitato direttivo per regione di pianificazione (ad esempio LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)
2	Comitato di coordinamento per regione di pianificazione (ad esempio KA NWCH, CC AJBF, CC TI)
3	Organi a livello di nodo (organizzazione del nodo: Basel, Bern, Genève, Lausanne, ligne directe, Luzern, Zürich-Zug)
4	Altro organo/altri organi
5	Nessun organo

A5 [Se A4 = 4]
 Di quale altro organo/altri organi si tratta?

Testo libero

A6 Da quanti anni rappresenta il suo Cantone/Comune nell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria?

1	Da meno di un anno
2	Da uno a cinque anni
3	Da più di cinque anni

B Domande sul coinvolgimento dei Cantoni e dei Comuni nell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria

Nota: Le seguenti domande si riferiscono sempre all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA).

B1 Ai sensi della «Direttiva concernente l'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC, i Cantoni e i Comuni devono poter esprimere le proprie esigenze in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria, che devono poi essere esaminate dal gestore dell'infrastruttura o dall'UFT.

Se pensa al coinvolgimento del suo Cantone o Comune nell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria: può fornire esempi di esigenze che il suo Cantone o Comune ha già espresso in relazione all'attuazione? È possibile immettere fino a tre inserimenti (un inserimento per ogni campo di testo.)

Inserire qui la prima risposta.

Inserire qui la seconda risposta.

Inserire qui la terza risposta.

99 Non conosco esempi di esigenze espresse dal mio Cantone/Comune.

B2 Come valuta l'importanza degli organi o dei canali di cui dispone il suo Cantone/Comune per esprimere esigenze in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria?

	Molto im- portante	Piuttosto im- portante	Non molto im- portante	Molto poco im- portante	Non so
[Se A = 1] Comitato direttivo per regione di pianificazione (ad esempio LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	1	2	3	4	99
[Se A = 2] Comitato di coordinamento per regione di pianificazione (ad esempio KA NWCH, CC AJBF, CC TI)	1	2	3	4	99
[Se A4 = 3] Organi a livello di nodo (organizzazione del nodo)	1	2	3	4	99
Contatto bilaterale con il gestore dell'infrastruttura	1	2	3	4	99
Contatto bilaterale con l'UFT	1	2	3	4	99
Organi ad-hoc	1	2	3	4	99
[Se A4 = 4] Altri organi/canali	1	2	3	4	99
B2_ [Se B2, domanda 7 = 1 o 2]					
1 Di quali altri organi o canali si tratta?					
Testo libero					

B3 Le affermazioni seguenti riguardano il processo attraverso cui i Cantoni e i Comuni possono esprimere le loro esigenze in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Indichi quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti.

[Risposta obbligatoria]

	Sono assolutamente d' accordo	Sono prevalentemente d' accordo	Non sono tanto d' accordo	Non sono assolutamente d' accordo	Non so
Per il nostro Cantone/Comune è chiaro dove e a chi possiamo esprimere le nostre esigenze.	1	2	3	4	99
I canali di comunicazione per esprimere le esigenze dei Cantoni e dei Comuni sono semplici e diretti.	1	2	3	4	99
L'UFT è disponibile per scambi/incontri supplementari con gli attori coinvolti, se richiesto.	1	2	3	4	99
[Se A1 = 1] La struttura con organi a diversi livelli (Comitato direttivo, Comitato di coordinamento, organi a livello di nodo) è adatta a consentire ai Cantoni e Comuni di esprimere le loro esigenze in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99
[Se A1 = 2] I Comuni hanno sufficienti possibilità di esprimere i propri interessi all'UFT in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria (es. tramite i Cantoni o presso organi a livello di nodo).	1	2	3	4	99
[Se A1 = 2] I GI coinvolgono adeguatamente i Comuni nell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura.	1	2	3	4	99
Le esigenze dei Cantoni e dei Comuni contribuiscono a migliorare la qualità degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99
I Cantoni e i Comuni dispongono di un importante know-how aggiuntivo, prezioso per l'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99

B4 Ha ulteriori commenti sul processo attraverso cui i Cantoni e i Comuni possono esprimere le loro esigenze in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria?

Testo libero

B5 Le affermazioni seguenti riguardano il modo in cui vengono gestite le esigenze dei Cantoni e dei Comuni in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Indichi quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti.

[Risposta obbligatoria]

	Sono assolutamente d' accordo	Sono prevalentemente d' accordo	Non sono tanto d' accordo	Non sono assolutamente d' accordo	Non so

Le esigenze dei Cantoni e dei Comuni vengono gestite con sufficiente rapidità.	1	2	3	4	99
Nella gestione delle esigenze dei Cantoni e dei Comuni in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria è riscontrabile una prassi uniforme.	1	2	3	4	99
A mio avviso, l'UFT e il gestore dell'infrastruttura sono consapevoli dell'importanza della ripartizione dei compiti nel gestire le esigenze dei Cantoni e dei Comuni.	1	2	3	4	99

B6 [Se B5, 1ª domanda = 3 o 4]
Per quale motivo le esigenze dei Cantoni e dei Comuni non vengono gestite con sufficiente rapidità?
(Sono ammesse più risposte)

1 L'UFT non dispone di risorse umane sufficienti per gestire le esigenze.

2 Il gestore dell'infrastruttura non dispone di risorse umane sufficienti per gestire le esigenze.

3 Dipende molto dalla persona con cui si è in contatto presso l'UFT.

4 Dipende molto dalla persona con cui si è in contatto presso il gestore dell'infrastruttura.

5 Altro motivo

B7 [Se B6 = 5]
Di quale altro motivo si tratta?

Testo libero

B8 [Se B5, 2ª domanda = 3 o 4]
Secondo lei, per quale motivo non è riscontrabile una prassi uniforme nella gestione delle esigenze dei Cantoni e dei Comuni?
(Sono ammesse più risposte)

1 L'UFT non dispone di risorse umane sufficienti per gestire le esigenze.

2 Il gestore dell'infrastruttura non dispone di risorse umane sufficienti per gestire le esigenze.

3 Dipende molto dalla persona con cui si è in contatto presso l'UFT.

4 Dipende molto dalla persona con cui si è in contatto presso il gestore dell'infrastruttura.

5 Altro motivo

B9 [Se B8 = 5]
Di quale altro motivo si tratta?

Testo libero

B10 Ha ulteriori commenti sul modo in cui l'UFT e i gestori dell'infrastruttura gestiscono le esigenze dei Cantoni e dei Comuni in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria?

Testo libero

B11 Le affermazioni seguenti riguardano le decisioni in merito alle esigenze dei Cantoni e dei Comuni in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Indichi quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti.

[Risposta obbligatoria]

	Sono assolutamente d'accordo	Sono prevalentemente d'accordo	Non sono tanto d'accordo	Non sono assolutamente d'accordo	Non so
L'UFT fornisce ai Cantoni e ai Comuni una motivazione comprensibile delle decisioni in merito alle loro esigenze.	1	2	3	4	99
I gestori dell'infrastruttura mostrano chiaramente come sono state prese le decisioni in merito alle esigenze dei Cantoni e dei Comuni.	1	2	3	4	99
Si tiene adeguatamente conto delle esigenze dei Cantoni e dei Comuni per consentire un miglioramento effettivo della qualità degli ampliamenti dell'infrastruttura.	1	2	3	4	99
Nelle decisioni in merito alle esigenze dei Cantoni e dei Comuni si tiene adeguatamente conto delle considerazioni a lungo termine sui costi e sui benefici.	1	2	3	4	99
L'UFT comunica in modo trasparente e comprensibile le decisioni in merito al finanziamento/alla modifica del finanziamento dei progetti.	1	2	3	4	99

B12 Ha ulteriori commenti sulle decisioni dell'UFT o dei gestori dell'infrastruttura in merito alle esigenze dei Cantoni e dei Comuni in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria?

Testo libero

B13 Quanto è d'accordo con l'affermazione seguente?

Sono soddisfatto/a del processo con cui Cantoni e Comuni possono esprimere le loro esigenze in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.

- 1 Sono assolutamente d'accordo
- 2 Sono prevalentemente d'accordo
- 3 Non sono tanto d'accordo
- 4 Non sono assolutamente d'accordo
- 99 Non so

C Domande sugli organi coinvolti nell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria

Nota: Le seguenti domande si riferiscono sempre all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA).

C1 [Se A4 = 1]

Di seguito sono elencate alcune affermazioni relative all'organo *Comitato direttivo* per le regioni di pianificazione (ad esempio LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI). Indichi quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti.

	Sono assolutamente d'ac- cordo	Sono prevalentemente d'ac- cordo	Non sono tanto d'ac- cordo	Non sono assolutamente d'ac- cordo	Non so
Nel Comitato direttivo vengono fornite adeguate informazioni sullo stato dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria nella regione di pianificazione.	1	2	3	4	99
Il Comitato direttivo ci consente di esprimere in modo mirato le nostre esigenze in qualità di Cantone o Comune in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99
Nel Comitato direttivo vengono fornite adeguate informazioni sulle modalità di gestione delle esigenze espresse dai Cantoni o dai Comuni.	1	2	3	4	99
Il Comitato direttivo è composto in modo adeguato, nel senso che gli attori principali sono rappresentati.	1	2	3	4	99
Le dimensioni del Comitato direttivo sono adeguate.	1	2	3	4	99
I documenti per le riunioni del Comitato direttivo sono inviati ai partecipanti in tempo utile.	1	2	3	4	99
Le riunioni del Comitato direttivo sono ben organizzate.	1	2	3	4	99
Le decisioni del Comitato direttivo sono adeguatamente verbalizzate.	1	2	3	4	99
La frequenza delle riunioni è adeguata.	1	2	3	4	99

C2 [Se A4 = 1]

Ha ulteriori commenti sull'organo «Comitato direttivo»? Desidera approfondire ulteriori aspetti o precisare alcuni punti? Vede un potenziale di miglioramento?

Testo libero

C3 [Se A4 = 2]

Di seguito sono elencate alcune affermazioni relative all'organo *Comitato di coordinamento* per le regioni di pianificazione (ad esempio KA NWCH, CC AJBF, CC TI). Indichi quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti.

	Sono assolutamente d' accordo	Sono prevalentemente d' ac- cordo	Non sono tanto d' accordo	Non sono assolutamente d' ac- cordo	Non so
Nel Comitato di coordinamento vengono fornite sufficienti informazioni sullo stato dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria nella regione di pianificazione.	1	2	3	4	99
Il Comitato di coordinamento ci consente di esprimere in modo mirato le nostre esigenze in qualità di Cantone o Comune in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99
Nel Comitato di coordinamento vengono fornite adeguate informazioni sulle modalità di gestione delle esigenze espresse dai Cantoni o dai Comuni.	1	2	3	4	99
Il Comitato di coordinamento è composto in modo adeguato, nel senso che gli attori principali sono rappresentati.	1	2	3	4	99
Le dimensioni del Comitato di coordinamento sono adeguate.	1	2	3	4	99
I documenti per le riunioni del Comitato di coordinamento sono inviati ai partecipanti in tempo utile.	1	2	3	4	99
Le riunioni del Comitato di coordinamento sono ben organizzate.	1	2	3	4	99
Le decisioni del Comitato di coordinamento sono adeguatamente verbalizzate.	1	2	3	4	99
La frequenza delle riunioni è adeguata.	1	2	3	4	99

C4 [Se A4 = 2]

Ha ulteriori commenti sull'organo «Comitato di coordinamento»? Desidera approfondire ulteriori aspetti o precisare alcuni punti?
Vede un potenziale di miglioramento?

Testo libero

C5 [Se A4 = 3]

Di seguito sono elencate alcune affermazioni relative agli organi a livello di nodo (organizzazione del nodo). Indichi quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti.

	Sono assolutamente d' accordo	Sono prevalentemente d' ac- cordo	Non sono tanto d' accordo	Non sono assolutamente d' ac- cordo	Non so
Negli organi a livello di nodo vengono fornite sufficienti informazioni sullo stato dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.dell'attuazione.	1	2	3	4	5
Gli organi a livello di nodo ci consentono di esprimere in modo mirato le nostre esigenze in qualità di Cantone o Comune in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	5
Gli organi a livello di nodo vengono fornite adeguate informazioni sulle modalità di gestione delle esigenze espresse dai Cantoni o dai Comuni.	1	2	3	4	5
Gli organi a livello di nodo sono composti in modo adeguato, nel senso che gli attori principali sono rappresentati.	1	2	3	4	5
Le dimensioni degli organi a livello di nodo sono adeguate.					
I documenti per le riunioni degli organi a livello di nodo sono inviati ai partecipanti in tempo utile.	1	2	3	4	5
Le riunioni degli organi a livello di nodo sono ben organizzate.	1	2	3	4	5
Le decisioni degli organi a livello di nodo sono adeguatamente verbalizzate.	1	2	3	4	5
La frequenza delle riunioni è adeguata.	1	2	3	4	5

C6 [Se A4 = 3]

Ha ulteriori commenti sugli organi a livello di nodo?Desidera approfondire ulteriori aspetti o precisare alcuni punti? Vede un potenziale di miglioramento?

Testo libero

D Domande finali

Nota: Le seguenti domande si riferiscono sempre all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA).

Per concludere il sondaggio, vorremmo sapere se ritiene che siano necessari miglioramenti specifici in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.

- D1 Ritiene che siano necessari miglioramenti in relazione agli *organi* per il coinvolgimento dei Cantoni e dei Comuni nell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria (Comitato direttivo, Comitato di coordinamento, organi a livello di nodo)? Ci sono troppi o troppo pochi organi? Sarebbero necessari altri organi?

Testo libero

- D2 Ritiene che siano necessari miglioramenti in relazione al *processo* di considerazione delle esigenze dei Cantoni e dei Comuni?

Testo libero

- D3 Ha ulteriori commenti sull'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria?

Testo libero

Avete raggiunto la fine del sondaggio. Ora potete inviare le vostre risposte. Si prega di notare che non sarà possibile modificare le risposte in seguito.

Grazie per aver partecipato al sondaggio.

A 5 Fragebogen BAV und ISB

Hinweise:

- Es wurden zwei Fragebogenversionen (1 für BAV, 1 für ISB) verschickt. Nachfolgend wird für jede Frage angemerkt, welche Fragen welcher Gruppe gestellt wurde.
- Die eckigen Klammern zeigen Anweisungen für die Programmierung auf und waren bei der Online-Befragung nicht ersichtlich.

A 5.1 Deutsche Version

Die Geschäftsprüfungskommissionen (GPK) haben die Parlamentarische Verwaltungskontrolle (PVK) im Januar 2024 mit einer Evaluation der Planung der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten beauftragt. In diesem Zusammenhang hat die PVK die Firma Interface Politikstudien Forschung Beratung AG mit der Durchführung einer Online-Befragung beauftragt.

Herzlichen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, die Online-Befragung auszufüllen. Das Beantworten der Fragen wird zirka 30 Minuten Zeit beanspruchen.

Die Daten werden aggregiert ausgewertet. Im Bericht werden keine Aussagen einzelner Personen erkennbar sein.

Bei allfälligen Unklarheiten oder Fragen zur Befragung wenden Sie sich bitte an Herrn Jake Stephan von Interface (stephan@interface-pol.ch), bei allgemeinen Fragen zur Evaluation an Herrn Ueli Löffel von der PVK (ueli.loeffel@parl.admin.ch).

Mit Ihrer Teilnahme tragen Sie dazu bei, die Stärken und Schwächen der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten zu identifizieren und Verbesserungsmöglichkeiten für die Zukunft zu erkennen. Dafür danken wir Ihnen herzlich!

Folgende Vorbemerkungen:

- Die folgenden Fragen beziehen sich auf die *Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten*. Damit gemeint sind die Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Aufgabe- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (SIA-Phasen 2 und 3). Nicht Teil der Befragung ist die Planung der Ausbauschnitte vor dem Beschluss des Parlaments. Ebenfalls nicht Bestandteil der Befragung ist das Plangenehmigungsverfahren (PGV).
- Bitte beziehen Sie sich bei Ihren Antworten auf Ihre Erfahrungen in den letzten fünf Jahren, also seit 2020.
- Für die bessere Lesbarkeit wird das Bundesamt für Verkehr mit BAV und der Begriff Infrastrukturbetreiberinnen mit ISB abgekürzt.
- Sie können die Befragung jederzeit zwischenspeichern und sie zu einem anderen Zeitpunkt weiterführen. Klicken Sie dafür oben rechts auf «Zwischenspeichern».

A Allgemeine Angaben	
A0 ISB	Wie lautet der Name der Infrastrukturbetreiberin (im Folgenden ISB), die Sie vertreten? <i>Hinweis: Die Daten werden aggregiert ausgewertet und im Bericht werden keine Aussagen einzelner Personen erkennbar sein.</i>
Freie Texteingabe	
A1 BAV/ ISB	Seit wie vielen Jahren beschäftigen Sie sich beruflich mit der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten?
1	Seit weniger als einem Jahr
2	Seit einem bis fünf Jahren
3	Seit mehr als fünf Jahren
A2 BAV/ ISB	In welchem Gremium / In welchen Gremien sind Sie bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten beteiligt? (Mehrfachantworten möglich)
1	Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)
2	Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI)
3	Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation)
4	Anderes / Weiteres Gremium
5	Kein Gremium
A2_1 ISB	[Falls A2 = 4] Um welches andere Gremium / Um welche weiteren Gremien handelt es sich?
Freie Texteingabe	
A3 ISB	Nehmen Sie innerhalb Ihrer ISB die Rolle als Gesamtprojektleiter / -in für Bahninfrastruktur-Ausbauten wahr?
1	Ja
2	Nein
A4 ISB	[Falls A3 = 1] Bestehen im Rahmen der Bahninfrastruktur-Ausbauten, für die Sie als Gesamtprojektleiter / -in zuständig sind, direkte Kontakte mit Gemeinden?
1	Ja, es bestehen direkte Kontakte mit Gemeinden.
2	Nein, es bestehen nur Kontakte zu Kantonen.

A5	In welcher Planungsregion sind Sie tätig?
BAV/ ISB	(Mehrfachantworten möglich)
1	Nordwestschweiz
2	Ostschweiz
3	Ticino
4	Westschweiz
5	Zentralschweiz
6	Zürich / ZVV

B Fragen zum Einbezug von Kantonen und Gemeinden in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten

Hinweis: Die Fragen beziehen sich weiterhin auf die *Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten*. Damit gemeint sind die Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (SIA-Phasen 2 und 3).

B1 BAV/
ISB Gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK sollen Kantone und Gemeinden während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten eigene Anliegen anbringen dürfen, die dann von der ISB respektive vom BAV zu prüfen sind.

Wenn Sie an Ihre Tätigkeit in Zusammenhang mit der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten denken: Was sind die häufigsten Anliegen, die von Kantonen respektive Gemeinden in der Umsetzung angebracht werden? Sie können bis zu drei Angaben machen (pro Textfeld eine Angabe).

Bitte geben Sie hier Ihre erste Antwort ein.

Bitte geben Sie hier Ihre zweite Antwort ein.

Bitte geben Sie hier Ihre dritte Antwort ein.

99 Ich kenne keine Beispiele von Anliegen, die Kantone / Gemeinden in der Umsetzung anbringen.

B2 BAV/
ISB Um ihre Anliegen anzubringen, können Kantone und Gemeinden unterschiedliche Gremien respektive Kanäle nutzen. Wie beurteilen Sie die Wichtigkeit der folgenden Gremien respektive Kanäle, um von Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu erfahren?

	Sehr wichtig	Eher wichtig	Eher unwichtig	Sehr unwichtig	Weiss nicht
Lenkungsausschuss für Planungsregion (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	1	2	3	4	99
Koordinationsausschuss für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI)	1	2	3	4	99
Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation)	1	2	3	4	99
Bilateraler Kontakt mit Infrastrukturbetreiberin	1	2	3	4	99
Bilateraler Kontakt mit dem BAV	1	2	3	4	99
Ad-hoc-Gremien	1	2	3	4	99
Weitere Gremien / Kanäle	1	2	3	4	99

B3 [Falls B2, Frage 7 = 1 oder 2]
BAV/
ISB Welche weiteren Gremien respektive Kanäle meinen Sie?

Freie Texteingabe

B4 Wenn ein Kanton oder eine Gemeinde ein Anliegen zu einem Bahninfrastruktur-Ausbau anbringt: Wer hat im Prozess bei den BAV/ folgenden Schritten den Lead: das BAV oder die ISB?
ISB

	BAV	ISB	BAV und ISB gemeinsam	Von Fall zu Fall unterschiedlich	Weiss nicht
Entgegennahme von Anliegen	1	2	3	4	99
Behandlung / Prüfung von Anliegen	1	2	3	4	99
Entscheidung über Anliegen	1	2	3	4	99
Kommunikation zu Entscheidung über Anliegen	1	2	3	4	99

B5 Die folgenden Aussagen beziehen sich auf die Zuständigkeiten des BAV und der ISB in Bezug auf Anliegen von Kantonen und BAV/ Gemeinden in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten. Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zu-
ISB stimmen.

[Pflichtantwort]

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Entgegennahme von Anliegen sind klar.	1	2	3	4	99
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Behandlung / Prüfung von Anliegen sind klar.	1	2	3	4	99
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Entscheidung über Anliegen sind klar.	1	2	3	4	99
Die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei der Kommunikation über die Entscheide über Anliegen sind klar.	1	2	3	4	99
Die Zuteilung der Zuständigkeiten zu BAV und ISB für die verschiedenen Aufgaben ist zweckmässig.	1	2	3	4	99
Wenn sich Kantone bzw. Gemeinden und ISB nicht einig sind, trägt das BAV zu einer möglichst akzeptablen Lösung bei.	1	2	3	4	99
Das BAV setzt sich mit den Anliegen der Kantone und Gemeinden angemessen auseinander.	1	2	3	4	99

B6 Haben Sie weitere Anmerkungen zu den Zuständigkeiten von BAV und ISB?
BAV/
ISB

Freie Texteingabe

B7 BAV/ ISB	Die folgenden Aussagen beziehen sich auf die Auswirkungen von Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten. Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen. [Pflichtantwort]																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Stimme voll und ganz zu</th> <th>Stimme eher zu</th> <th>Stimme eher nicht zu</th> <th>Stimme überhaupt nicht zu</th> <th>Weiss nicht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden tragen zu einer Steigerung der Qualität von Bahninfrastruktur-Ausbauten bei.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Die Kantone und Gemeinden verfügen über wichtiges zusätzliches Know-how, das in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten von Wert ist.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Die Entscheide zu den Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden von den Kantonen und Gemeinden gut akzeptiert.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden sind ein Haupttreiber für terminliche Verzögerungen bei Bahninfrastruktur-Ausbauten.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden sind ein Haupttreiber für Kostensteigerungen bei Bahninfrastruktur-Ausbauten.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> </tbody> </table>		Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht	Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden tragen zu einer Steigerung der Qualität von Bahninfrastruktur-Ausbauten bei.	1	2	3	4	99	Die Kantone und Gemeinden verfügen über wichtiges zusätzliches Know-how, das in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten von Wert ist.	1	2	3	4	99	Die Entscheide zu den Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden von den Kantonen und Gemeinden gut akzeptiert.	1	2	3	4	99	Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden sind ein Haupttreiber für terminliche Verzögerungen bei Bahninfrastruktur-Ausbauten.	1	2	3	4	99	Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden sind ein Haupttreiber für Kostensteigerungen bei Bahninfrastruktur-Ausbauten.	1	2	3	4	99
	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht																																
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden tragen zu einer Steigerung der Qualität von Bahninfrastruktur-Ausbauten bei.	1	2	3	4	99																																
Die Kantone und Gemeinden verfügen über wichtiges zusätzliches Know-how, das in der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten von Wert ist.	1	2	3	4	99																																
Die Entscheide zu den Anliegen von Kantonen und Gemeinden werden von den Kantonen und Gemeinden gut akzeptiert.	1	2	3	4	99																																
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden sind ein Haupttreiber für terminliche Verzögerungen bei Bahninfrastruktur-Ausbauten.	1	2	3	4	99																																
Die Anliegen von Kantonen und Gemeinden sind ein Haupttreiber für Kostensteigerungen bei Bahninfrastruktur-Ausbauten.	1	2	3	4	99																																
B8 BAV/ ISB	Haben Sie weitere Anmerkungen zu den Auswirkungen von Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten?																																				
<i>Freie Texteingabe</i>																																					
B9 BAV/ ISB	Inwiefern stimmen Sie der folgenden Aussage zu: Insgesamt bin ich zufrieden mit dem Prozess, wie Kantone und Gemeinden ihre Anliegen während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten anbringen können. [Pflichtantwort]																																				
1	Stimme voll und ganz zu																																				
2	Stimme eher zu																																				
3	Stimme eher nicht zu																																				
4	Stimme überhaupt nicht zu																																				
99	Weiss nicht																																				

C Fragen zu den Gremien bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten

Hinweis: Die Fragen beziehen sich weiterhin auf die *Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten*. Damit gemeint sind die Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (SIA-Phasen 2 und 3).

C1 [Falls A2 = 1]

BAV/
ISB

Im Folgenden sind Aussagen zum Gremium *Lenkungsausschuss* für Planungsregionen (bspw. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI) aufgeführt. Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht
Der Lenkungsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Kantone über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten in der Planungsregion zu informieren.	1	2	3	4	99
Der Lenkungsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Anliegen von Kantonen (respektive ihren Gemeinden) entgegenzunehmen.	1	2	3	4	99
Der Lenkungsausschuss ist geeignet, um die Kantone darüber zu informieren, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	1	2	3	4	99
Der Lenkungsausschuss ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	1	2	3	4	99
Die Grösse des Lenkungsausschusses ist angemessen.	1	2	3	4	99
Die Unterlagen für die Sitzungen des Lenkungsausschusses werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	1	2	3	4	99
Die Sitzungen des Lenkungsausschusses sind gut geführt.	1	2	3	4	99
Die Beschlüsse des Lenkungsausschusses werden angemessen protokolliert.	1	2	3	4	99
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	1	2	3	4	99

C2 [Falls A2 = 1]

BAV/
ISB

Haben Sie weitere Anmerkungen zum Gremium Lenkungsausschuss? Möchten Sie auf weitere Aspekte eingehen oder gewisse Aspekte präzisieren?

Freie Texteingabe

C3 [Falls A2 = 1]

BAV/
ISB

Sehen Sie in Bezug auf das Gremium Lenkungsausschuss Verbesserungspotenzial?

Freie Texteingabe

<p>C4 [Falls A2 = 2] BAV/ ISB Im Folgenden sind Aussagen zum Gremium <i>Koordinationsausschuss</i> für Planungsregion (bspw. KA NWCH, CC ABBJ, CC TI) aufgeführt. Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.</p>					
	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht
Der Koordinationsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Kantone über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten in der Planungsregion zu informieren.	1	2	3	4	99
Der Koordinationsausschuss ist ein geeignetes Gefäss, um die Anliegen von Kantonen (respektive ihren Gemeinden) entgegenzunehmen.	1	2	3	4	99
Der Koordinationsausschuss ist geeignet, um die Kantone darüber zu informieren, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	1	2	3	4	99
Der Koordinationsausschuss ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	1	2	3	4	99
Die Grösse des Koordinationsausschusses ist angemessen.	1	2	3	4	99
Die Unterlagen für die Sitzungen des Koordinationsausschusses werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	1	2	3	4	99
Die Sitzungen des Koordinationsausschusses sind gut geführt.	1	2	3	4	99
Die Beschlüsse des Koordinationsausschusses werden angemessen protokolliert.	1	2	3	4	99
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	1	2	3	4	99
<p>C5 [Falls A2 = 2] BAV/ ISB Haben Sie weitere Anmerkungen zum Gremium Koordinationsausschuss? Möchten Sie auf weitere Aspekte eingehen oder gewisse Aspekte präzisieren?</p>					
<p>Freie Texteingabe</p>					
<p>C6 [Falls A2 = 2] BAV/ ISB Sehen Sie in Bezug auf das Gremium Koordinationsausschuss Verbesserungspotenzial?</p>					
<p>Freie Texteingabe</p>					

C7 BAV/ ISB	[Falls A2 = 3] Im Folgenden sind Aussagen zum Gremium auf Ebene eines Knotens (Knotenorganisation) aufgeführt. Bitte geben Sie an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen. [Falls BAV] Bitte beziehen Sie sich auf jene Knotenorganisation(en), für die Sie hauptzuständig sind.																																																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Stimme voll und ganz zu</th> <th>Stimme eher zu</th> <th>Stimme eher nicht zu</th> <th>Stimme überhaupt nicht zu</th> <th>Weiss nicht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>In der Knotenorganisation wird ausreichend über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten an grossen Knoten informiert.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Die Knotenorganisation erlaubt es, die Anliegen von Kantonen respektive Gemeinden in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten entgegenzunehmen.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>In der Knotenorganisation wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Die Knotenorganisation ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Die Grösse der Knotenorganisation ist angemessen.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Die Unterlagen für die Sitzungen der Knotenorganisation werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Die Sitzungen der Knotenorganisation sind gut geführt.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Die Beschlüsse der Knotenorganisation werden angemessen protokolliert.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Die Sitzungskadenz ist angemessen.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>99</td> </tr> </tbody> </table>		Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht	In der Knotenorganisation wird ausreichend über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten an grossen Knoten informiert.	1	2	3	4	99	Die Knotenorganisation erlaubt es, die Anliegen von Kantonen respektive Gemeinden in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten entgegenzunehmen.	1	2	3	4	99	In der Knotenorganisation wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	1	2	3	4	99	Die Knotenorganisation ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	1	2	3	4	99	Die Grösse der Knotenorganisation ist angemessen.	1	2	3	4	99	Die Unterlagen für die Sitzungen der Knotenorganisation werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	1	2	3	4	99	Die Sitzungen der Knotenorganisation sind gut geführt.	1	2	3	4	99	Die Beschlüsse der Knotenorganisation werden angemessen protokolliert.	1	2	3	4	99	Die Sitzungskadenz ist angemessen.	1	2	3	4	99
	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht																																																								
In der Knotenorganisation wird ausreichend über den Stand der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten an grossen Knoten informiert.	1	2	3	4	99																																																								
Die Knotenorganisation erlaubt es, die Anliegen von Kantonen respektive Gemeinden in Bezug auf die Bahninfrastruktur-Ausbauten entgegenzunehmen.	1	2	3	4	99																																																								
In der Knotenorganisation wird angemessen darüber informiert, wie die von Kantonen respektive Gemeinden geäusserten Anliegen behandelt werden.	1	2	3	4	99																																																								
Die Knotenorganisation ist angemessen zusammengesetzt, das heisst: Die wichtigen Akteure sind vertreten.	1	2	3	4	99																																																								
Die Grösse der Knotenorganisation ist angemessen.	1	2	3	4	99																																																								
Die Unterlagen für die Sitzungen der Knotenorganisation werden den Sitzungsteilnehmenden früh genug zugestellt.	1	2	3	4	99																																																								
Die Sitzungen der Knotenorganisation sind gut geführt.	1	2	3	4	99																																																								
Die Beschlüsse der Knotenorganisation werden angemessen protokolliert.	1	2	3	4	99																																																								
Die Sitzungskadenz ist angemessen.	1	2	3	4	99																																																								
C8 BAV/ ISB	[Falls A2 = 3] Haben Sie weitere Anmerkungen zur Knotenorganisation? Möchten Sie auf weitere Aspekte eingehen oder gewisse Aspekte präzisieren?																																																												
Freie Texteingabe																																																													
C9 BAV/ ISB	[Falls A2 = 3] Sehen Sie in Bezug auf die Knotenorganisation Verbesserungspotenzial?																																																												
Freie Texteingabe																																																													
C10 BAV/ ISB	Sehen Sie Verbesserungsbedarf in Bezug auf die <i>Gremien</i> zum Einbezug von Kantonen und Gemeinden in die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten (Lenkungsausschuss, Koordinationsausschuss, Knotenorganisation)? Sind es zu viele oder zu wenige Gremien? Bräuchte es andere Gremien?																																																												
Freie Texteingabe																																																													
C11 BAV/ ISB	Sehen Sie Verbesserungsbedarf in Bezug auf den <i>Prozess</i> zum Einbezug der Anliegen von Kantonen und Gemeinden?																																																												
Freie Texteingabe																																																													

D Fragen zur Koordination der Umsetzung innerhalb des BAV

Hinweis: Die Fragen beziehen sich weiterhin auf die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten. Damit gemeint sind die Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (SIA-Phasen 2 und 3).

D1 Die folgenden Aussagen beziehen sich auf die *Koordination der Umsetzung* von Bahninfrastruktur-Ausbauten *innerhalb des BAV*.
BAV Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht
Die Koordination zwischen der Sektion Grossprojekte und der Sektion Planung funktioniert gut.	1	2	3	4	99
Die Koordination zwischen der Sektion Grossprojekte und der Sektion Bewilligung I funktioniert gut.	1	2	3	4	99
Die Koordination zwischen der Sektion Grossprojekte und der Sektion Bewilligung II funktioniert gut.	1	2	3	4	99
Die Koordination zwischen der Sektion Grossprojekte und der Sektion Schienennetz funktioniert gut.	1	2	3	4	99
Eine enge Kontrolle der ISB ist möglich, ohne dass dies zu zeitlichen Verzögerungen beim Ausbau der Bahninfrastruktur führt.	1	2	3	4	99
D2 Haben Sie weitere Anmerkungen zur Koordination der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten innerhalb des BAV? Haben Sie Anmerkungen zur Koordination innerhalb des BAV in Bezug auf weitere, oben nicht aufgeführte Sektionen?					

Freie Texteingabe

D Fragen zur Zusammenarbeit mit dem BAV

Hinweis: Die Fragen beziehen sich weiterhin auf die *Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten*. Damit gemeint sind die Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (SIA-Phasen 2 und 3).

D1 Die folgenden Aussagen beziehen sich auf die Zusammenarbeit mit dem BAV während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten. Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht
Die Verantwortlichkeiten zwischen dem BAV und den ISB sind klar.	1	2	3	4	99
Die Schnittstellen zwischen dem BAV und den ISB funktionieren gut.	1	2	3	4	99
Das BAV trifft fortlaufend Massnahmen, um die Zusammenarbeit mit den ISB zu optimieren.	1	2	3	4	99
BAV und ISB haben ein gemeinsames Verständnis über die jeweiligen Aufgaben und die Zusammenarbeit.	1	2	3	4	99
Die Zusammenarbeit zwischen ISB und BAV ist konstruktiv.	1	2	3	4	99

D2 Haben Sie weitere Anmerkungen zur Zusammenarbeit mit dem BAV während der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten?
ISB

Freie Texteingabe

D3 Wie nehmen Sie von aussen betrachtet die Koordination der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten *innerhalb des BAV* wahr?
ISB

1 Sehr positiv

2 Eher positiv

3 Eher negativ

4 Sehr negativ

99 Weiss nicht

D4 Haben Sie Anmerkungen zu Ihrer Wahrnehmung der Koordination innerhalb des BAV?
ISB

Freie Texteingabe

E Fragen zur Steuerung und Aufsicht der Umsetzung durch das BAV

Hinweis: Die Fragen beziehen sich weiterhin auf die *Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten*. Damit gemeint sind die Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (SIA-Phasen 2 und 3).

E1 ISB Nun möchten wir Ihnen noch einige Fragen zur Steuerung und Aufsicht der Umsetzung durch das BAV stellen. Wenn Sie an die Bahninfrastruktur-Ausbauten denken, bei denen Sie beteiligt sind: Sind während der Umsetzung (Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt», «Auflage- / Bauprojekt») Mehrkosten im Vergleich zum Bundesbeschluss ermittelt worden?

1 Ja

2 Teilweise

3 Nein

4 Ich bin an keinen Infrastruktur-Ausbauten beteiligt.

E2 ISB [Falls E1 = 1 oder 2]
Wurden die Mehrkosten aus Ihrer Sicht genug früh erkannt?

1 Ja

2 Eher ja

3 Eher nein

4 Nein

5 Weiss nicht

E3 ISB [Falls E1 = 1 oder 2]
Hat das BAV aus Ihrer Sicht genug früh Massnahmen ergriffen, um das Problem der Mehrkosten anzugehen?

1 Ja

2 Eher ja

3 Eher nein

4 Nein

5 Das BAV hat keine Massnahmen ergriffen.

E4 ISB [Falls E3 = 1, 2, 3 oder 4]
Welche Massnahmen hat das BAV ergriffen, um das Problem der Mehrkosten anzugehen?
(Mehrfachantworten möglich)

1 Engere Begleitung durch das BAV (bspw. Blick in die Werkstatt)

2 Einforderung von Abklärungen zu Kosteneinsparungen bei ISB

3 Einforderung von Massnahmen zur Kostenreduktion

4 Rückweisung der Freigabe der nächsten Phase

5 Anpassung der Umsetzungsvereinbarung

6 Andere Massnahmen

E5 [Falls E4 = 6]
 ISB Welche andere(n) Massnahme(n) hat das BAV ergriffen? Hat diese Massnahme / Haben diese Massnahmen das Ziel erreicht?

Freie Texteingabe (Beschränkung auf max. 300 Zeichen)

E6 Wie geeignet waren die vom BAV ergriffenen Massnahmen, um das Ziel einer Kostenreduktion zu erreichen? Wenn mehrere Massnahmen unterschiedlich geeignet waren, bitten wir Sie, eine Tendenz anzugeben.

	Sehr geeignet	Eher geeignet	Eher nicht geeignet	Gar nicht geeignet	Weiss nicht
[Falls E4 = 1] Engere Begleitung durch das BAV (bspw. Blick in die Werkstatt)	1	2	3	4	99
[Falls E4 = 2] Einforderung von Abklärungen zu Kosteneinsparungen bei ISB	1	2	3	4	99
[Falls E4 = 3] Einforderung von Massnahmen zur Kostenreduktion	1	2	3	4	99
[Falls E4 = 4] Rückweisung der Freigabe der nächsten Phase	1	2	3	4	99
[Falls E4 = 5] Anpassung der Umsetzungsvereinbarung	1	2	3	4	99

E7 [Falls E1 = 1 oder 2]
 ISB Haben Sie weitere Anmerkungen zu den Massnahmen des BAV, um das Problem von Mehrkosten anzugehen. Möchten Sie präzisieren in Bezug auf die einzelnen Phasen «Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt»?

Freie Texteingabe

F Fragen zum Abschluss

Hinweis: Die Fragen beziehen sich weiterhin auf die *Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten*. Damit gemeint sind die Phasen «Vorstudie / Studie», «Vorprojekt» und «Auflage- / Bauprojekt» gemäss der «Richtlinie zur Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK (SIA-Phasen 2 und 3).

F1 Die «Richtlinie Umsetzung Bahninfrastruktur-Ausbauten» (RUBA) des UVEK regelt die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen bei der Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten für den Bund und für ISB. Kennen Sie die RUBA?
BAV/
ISB

1 Ja, ich kenne den Inhalt der RUBA im Detail.

2 Ja, ich kenne den Inhalt der RUBA grob.

3 Ich weiss, dass es die RUBA gibt, kenne den Inhalt aber nicht.

4 Nein, ich kenne die RUBA nicht.

F2 [Falls F1 = 1 oder 2]
BAV/
ISB Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zur RUBA zu?

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Weiss nicht
Die RUBA informiert ausreichend klar über die Zuständigkeiten von BAV und ISB bei Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten.	1	2	3	4	99
Die in der RUBA festgehaltenen Zuständigkeiten von BAV und ISB bei Anliegen von Kantonen und Gemeinden zu Bahninfrastruktur-Ausbauten sind zweckmässig.	1	2	3	4	99
Die RUBA ist allgemein eine hilfreiche Richtlinie für die Umsetzung von Bahninfrastruktur-Ausbauten.	1	2	3	4	99

F3 Haben Sie zum Abschluss noch Anmerkungen zur Umsetzung von Bauinfrastruktur-Ausbauten?
BAV/
ISB

Freie Texteingabe

Sie sind am Ende der Befragung angekommen. Sie können die Antworten nun abschicken.
Bitte beachten Sie, dass Sie Ihre Antworten anschliessend nicht mehr ändern können.

Wir danken Ihnen für die Teilnahme an der Befragung.

A 5.2 Französische Version

Les Commissions de gestion (CdG) ont demandé au Contrôle parlementaire de l'administration (CPA) de réaliser une évaluation de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Dans ce contexte, le CPA a chargé la société Interface Politikstudien Forschung Beratung AG de réaliser une enquête en ligne.

Nous vous remercions de prendre le temps de répondre à cette enquête. Il vous faudra environ 30 minutes pour répondre aux questions.

Les données seront analysées sous une forme agrégée. Le rapport ne permettra pas d'identifier les déclarations des personnes individuelles.

Veuillez vous adresser à Jake Stephan, collaborateur d'Interface (stephan@interface-pol.ch), en cas de questions concernant l'enquête et à Ueli Löffel, collaborateur du CPA (ueli.loeffel@parl.admin.ch), pour toute question d'ordre général sur l'évaluation.

En participant à cette enquête, vous contribuez à l'identification des forces et des faiblesses de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des améliorations possibles pour l'avenir. Nous vous en remercions chaleureusement !

Les remarques préliminaires suivantes :

- Les questions suivantes se rapportent à la *mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire*. Il s'agit des phases « étude préliminaire / étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête / projet de l'ouvrage » selon la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC (SIA phases 2 et 3). L'enquête ne porte pas sur la planification des étapes d'aménagement avant la décision du Parlement. Elle n'inclut pas non plus la procédure d'approbation des plans (PAP).
- Pour vos réponses, veuillez vous référer à vos expériences des cinq dernières années, c'est-à-dire depuis 2020.
- Pour une meilleure lisibilité, l'Office fédéral des transports et les gestionnaires d'infrastructure sont respectivement désignés par les sigles OFT et GI dans la présente enquête.
- Vous pouvez à tout moment sauvegarder temporairement l'enquête et la poursuivre à un autre moment. Pour ce faire, cliquez en haut à droite sur « Mémoriser temporairement ».

A Informations générales	
A0 GI	Quel est le nom du gestionnaire d'infrastructure (ci-après GI) que vous représentez ? <i>Remarque : les données seront analysées sous une forme agrégée et le rapport ne permettra pas d'identifier les déclarations des personnes individuelles.</i>
Texte libre	
A1 OFT/ GI	Depuis combien d'années vous occupez-vous à titre professionnel de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?
1	Depuis moins d'un an
2	Depuis un à cinq ans
3	Depuis plus de cinq ans
A2 OFT/ GI	De quel(s) organe(s) faites-vous partie dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire ? (Plusieurs réponses possibles)
1	Comité de pilotage pour région de planification (p. ex. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)
2	Comité de coordination pour région de planification (p. ex. KA NWCH, CC AJBF, CC TI)
3	Organe au niveau d'un nœud (organisation de nœuds : p.ex. Genève, Lausanne [CODIR, COPIL]))
4	Autre organe
5	Aucun organe
A3 GI	Occupez-vous la fonction de directeur.trice général.e de projet pour les aménagements de l'infrastructure ferroviaire au sein de votre GI ?
1	Oui
2	Non
A4 GI	[Si A3 = 1] Dans le cadre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire pour lesquels vous êtes directeur.trice général.e de projet, y a-t-il des contacts directs avec les communes ?
1	Oui, il y a des contacts directs avec les communes.
2	Non, il y a uniquement des contacts avec les cantons.

A5 Dans quelle région de planification travaillez-vous ?

OFT / GI

1 Suisse du Nord-Ouest

2 Suisse orientale

3 Tessin

4 Suisse romande

5 Suisse centrale

6 Zurich / ZVV

B Questions concernant la consultation des cantons et des communes dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire

Remarque : Les questions suivantes se rapportent toujours à la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit des phases « étude préliminaire / étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête / projet de l'ouvrage » selon la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC (SIA phases 2 et 3).

B1 *En vertu de la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC, les cantons et les communes doivent pouvoir soumettre des demandes durant la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire, ces demandes devant ensuite être examinées par le GI ou l'OFT.*

Concernant votre activité en lien avec la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire, quelles sont les demandes les plus fréquemment présentées par les cantons ou les communes dans le cadre de la mise en œuvre ? Vous pouvez donner jusqu'à trois réponses (une réponse par champ de texte).

Veuillez saisir ici votre première réponse.

Veuillez saisir ici votre deuxième réponse.

Veuillez saisir ici votre troisième réponse.

99 Je ne connais aucun exemple de demande présentée par les cantons/communes dans le cadre de la mise en œuvre.

B2 Pour présenter leurs demandes, les cantons et les communes peuvent utiliser différents organes et canaux. Comment évaluez-vous l'importance des organes et des canaux suivants pour être informé.e des demandes des cantons et des communes ?
GI

	Très important	Plutôt important	Plutôt pas important	Pas du tout important	Ne sais pas
Comité de pilotage pour région de planification (p. ex. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	1	2	3	4	99
Comité de coordination pour région de planification (p. ex. KA NWCH, CC AJBF, CC TI)	1	2	3	4	99
Organe au niveau d'un nœud (organisation de nœuds)	1	2	3	4	99
Contact bilatéral avec le GI	1	2	3	4	99
Contact bilatéral avec l'OFT	1	2	3	4	99
Organes ad hoc	1	2	3	4	99
Autres organes/canaux	1	2	3	4	99

B3 [Si B2, question 7 = 1 ou 2]
OFT/ À quels autres organes ou canaux pensez-vous ?
GI

Texte libre

B4 Lorsqu'un canton ou une commune présente une demande relative aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire, qui a le lead dans les étapes suivantes du processus : l'OFT ou le GI ?
GI

	OFT	GI	OFT et GI conjointement	Varie selon le cas	Ne sais pas
Réception des demandes	1	2	3	4	99
Traitement/examen des demandes	1	2	3	4	99
Décisions sur les demandes	1	2	3	4	99
Communication des décisions sur les demandes	1	2	3	4	99

B5 Les énoncés suivants se rapportent aux responsabilités de l'OFT et des GI concernant les demandes présentées par les cantons OFT/ et les communes dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Veuillez indiquer dans GI quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants.

	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
Les responsabilités de l'OFT et des GI concernant la réception des demandes sont clairement définies.	1	2	3	4	99
Les responsabilités de l'OFT et des GI concernant le traitement/l'examen des demandes sont clairement définies.	1	2	3	4	99
Les responsabilités de l'OFT et des GI concernant les décisions sur les demandes sont clairement définies.	1	2	3	4	99
Les responsabilités de l'OFT et des GI concernant la communication des décisions sur les demandes sont clairement définies.	1	2	3	4	99
La répartition des responsabilités entre l'OFT et les GI pour les différentes tâches est appropriée.	1	2	3	4	99
Lorsque les cantons ou les communes et les GI ne sont pas d'accord, l'OFT contribue à la recherche d'une solution qui soit la plus acceptable possible.	1	2	3	4	99
L'OFT examine les demandes des cantons et des communes de manière appropriée.	1	2	3	4	99

B6 Avez-vous d'autres remarques concernant les responsabilités de l'OFT et des GI ?
OFT/
GI

Texte libre

B7 Les énoncés suivants se rapportent aux effets des demandes des cantons et des communes relatives aux aménagements de OFT/ l'infrastructure ferroviaire. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants.
GI

	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
Les demandes des cantons et des communes contribuent à une amélioration de la qualité des aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99
Les cantons et les communes possèdent un savoir-faire supplémentaire important, qui est utile pour la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99
Les décisions sur les demandes des cantons et des communes sont bien acceptées par ces derniers.	1	2	3	4	99
Les demandes des cantons et des communes sont l'une des principales causes des retards pris par les aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99
Les demandes des cantons et des communes sont l'une des principales causes de l'augmentation des coûts des aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99

B8 Avez-vous d'autres remarques concernant les effets des demandes des cantons et des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?
GI

Texte libre

B9 Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant ?
OFT/ Dans l'ensemble, je suis satisfait.e du processus selon lequel les cantons et les communes peuvent présenter leurs demandes durant la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire.
GI

1 Tout à fait d'accord

2 Plutôt d'accord

3 Plutôt pas d'accord

4 Pas du tout d'accord

99 Ne sais pas

C Questions concernant les organes intervenant dans la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire

Remarque : Les questions suivantes se rapportent toujours à la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit des phases « étude préliminaire / étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête / projet de l'ouvrage » selon la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC (SIA phases 2 et 3).

C1 [Si A2 = 1]

OFT/

GI

Les énoncés suivants se rapportent au *comité de pilotage* pour les régions de planification (p. ex. LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI). Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants.

	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
Le comité de pilotage est un organe approprié pour informer les cantons sur l'avancement de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire dans la région de planification.	1	2	3	4	99
Le comité de pilotage est un organe approprié pour recevoir les demandes des cantons (ou de leurs communes).	1	2	3	4	99
Le comité de pilotage est un organe approprié pour informer les cantons sur la manière dont les demandes des cantons ou des communes sont traitées.	1	2	3	4	99
La composition du comité de pilotage est appropriée, c'est-à-dire que les acteurs importants y sont représentés.	1	2	3	4	99
La taille du comité de pilotage est appropriée.	1	2	3	4	99
Les documents pour les séances du comité de pilotage sont remis suffisamment tôt aux participants.	1	2	3	4	99
Les séances du comité de pilotage sont bien conduites.	1	2	3	4	99
Les décisions du comité de pilotage sont inscrites aux procès-verbaux de façon appropriée.	1	2	3	4	99
La fréquence des séances est appropriée.	1	2	3	4	99

C2 [Si A2 = 1]

OFT/

GI

Avez-vous d'autres remarques concernant le comité de pilotage ? Souhaitez-vous aborder d'autres aspects ou préciser certains aspects ?

Texte libre

C3 [Si A2 = 1]

OFT/

GI

Pensez-vous qu'il existe un potentiel d'amélioration en ce qui concerne le comité de pilotage ?

Texte libre

<p>C4 [Si A2 = 2]</p> <p>OFT/ Les énoncés suivants se rapportent au <i>comité de coordination</i> pour les régions de planification (p. ex. KA NWCH, CC AJBF, CC GI TI). Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants.</p>					
	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
Le comité de coordination est un organe approprié pour informer les cantons sur l'avancement de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire dans la région de planification.	1	2	3	4	99
Le comité de coordination est un organe approprié pour recevoir les demandes des cantons (ou de leurs communes).	1	2	3	4	99
Le comité de coordination est un organe approprié pour informer les cantons sur la manière dont leurs demandes sont traitées.	1	2	3	4	99
La composition du comité de coordination est appropriée, c'est-à-dire que les acteurs importants y sont représentés.	1	2	3	4	99
La taille du comité de coordination est appropriée.	1	2	3	4	99
Les documents pour les séances du comité de coordination sont remis suffisamment tôt aux participants.	1	2	3	4	99
Les séances du comité de coordination sont bien conduites.	1	2	3	4	99
Les décisions du comité de coordination sont inscrites aux procès-verbaux de façon appropriée.	1	2	3	4	99
La fréquence des séances est appropriée.	1	2	3	4	99
<p>C5 [Si A2 = 2]</p> <p>OFT/ Avez-vous d'autres remarques concernant le comité de coordination ? Souhaitez-vous aborder d'autres aspects ou préciser GI certains aspects ?</p>					
<p><i>Texte libre</i></p>					
<p>C6 [Si A2 = 2]</p> <p>OFT/ Pensez-vous qu'il existe un potentiel d'amélioration en ce qui concerne le comité de coordination ? GI</p>					
<p><i>Texte libre</i></p>					

<p>C7 [Si A2 = 3]</p> <p>OFT/ Les énoncés suivants se rapportent à l'organe au niveau d'un nœud (organisation de nœuds). Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants.</p> <p>GI [Si OFT] Veuillez vous référer à l'organe ou aux organes au niveau d'un nœud dont vous êtes principalement responsable.</p>					
	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Ne sais pas
Au sein de l'organe au niveau d'un nœud, l'information sur l'avancement de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire est suffisante.	1	2	3	4	99
L'organe au niveau d'un nœud permet de recevoir les demandes des cantons et des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99
Au sein de l'organe au niveau d'un nœud, l'information sur la manière dont les demandes des cantons ou des communes sont traitées est appropriée.	1	2	3	4	99
La composition de l'organe au niveau d'un nœud est appropriée, c'est-à-dire que les acteurs importants y sont représentés.	1	2	3	4	99
La taille de l'organe au niveau d'un nœud est appropriée.	1	2	3	4	99
Les documents pour les séances de l'organe au niveau d'un nœud sont remis suffisamment tôt aux participants.	1	2	3	4	99
Les séances de l'organe au niveau d'un nœud sont bien conduites.	1	2	3	4	99
Les décisions de l'organe au niveau d'un nœud sont inscrites aux procès-verbaux de façon appropriée.	1	2	3	4	99
La fréquence des séances est appropriée.	1	2	3	4	99
<p>C8 [Si A2 = 3]</p> <p>OFT/ Avez-vous d'autres remarques concernant l'organe au niveau d'un nœud ? Souhaitez-vous aborder d'autres aspects ou préciser certains aspects ?</p> <p>GI</p>					
<p>Texte libre</p>					
<p>C9 [Si A2 = 3]</p> <p>OFT/ Pensez-vous qu'il existe un potentiel d'amélioration en ce qui concerne l'organe au niveau d'un nœud ?</p> <p>GI</p>					
<p>Texte libre</p>					
<p>C10 Pensez-vous que des améliorations sont nécessaires concernant les <i>organes</i> pour la consultation des cantons et des communes dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire (comité de pilotage, comité de coordination, organe au niveau d'un nœud) ? Y a-t-il trop ou trop peu d'organes ? D'autres organes seraient-ils nécessaires ?</p> <p>OFT/</p> <p>GI</p>					

Texte libre

C11 Pensez-vous que des améliorations sont nécessaires concernant le *processus* selon lequel les demandes des cantons et des OFT/ communes sont prises en compte ?
GI

Texte libre

D Questions relatives à la coordination de la mise en œuvre au sein de l'OFT

Remarque : Les questions suivantes se rapportent toujours à la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit des phases « étude préliminaire / étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête / projet de l'ouvrage » selon la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC (SIA phases 2 et 3).

D1 Les énoncés suivants se rapportent à la *coordination de la mise en œuvre* des aménagements de l'infrastructure ferroviaire *au sein de l'OFT*. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les énoncés suivants ?

	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
La coordination entre la section Grands projets et la section Planification fonctionne bien.	1	2	3	4	99
La coordination entre la section Grands projets et la section Autorisation I fonctionne bien.	1	2	3	4	99
La coordination entre la section Grands projets et la section Autorisation II fonctionne bien.	1	2	3	4	99
La coordination entre la section Grands projets et la section Réseau ferré fonctionne bien.	1	2	3	4	99
Il est possible de contrôler étroitement les GI sans que cela n'entraîne de retards dans l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99

D2 Avez-vous d'autres remarques concernant la coordination de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire OFT au sein de l'OFT ? Avez-vous des remarques concernant la coordination au sein de l'OFT avec d'autres sections non mentionnées ci-dessus ?

Texte libre

D Questions concernant la coordination interne de la mise en œuvre et la collaboration avec l'OFT

Remarque : Les questions suivantes se rapportent toujours à la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit des phases « étude préliminaire / étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête / projet de l'ouvrage » selon la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC (SIA phases 2 et 3).

D1 Les énoncés suivants se rapportent à la collaboration avec l'OFT durant la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les énoncés suivants ?

	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
La répartition des responsabilités entre l'OFT et les GI est claire.	1	2	3	4	99
Les interfaces entre l'OFT et les GI fonctionnent bien.	1	2	3	4	99
L'OFT prend régulièrement des mesures afin d'optimiser la collaboration avec les GI.	1	2	3	4	99
L'OFT et les GI ont une compréhension commune de leurs tâches respectives et de leur collaboration.	1	2	3	4	99
La collaboration entre l'OFT et les GI est constructive.	1	2	3	4	99

D2 Avez-vous d'autres remarques concernant la collaboration avec l'OFT durant la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?

Texte libre

D3 De l'extérieur, comment percevez-vous la coordination de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire *au sein de l'OFT* ?

1 Très positivement

2 Plutôt positivement

3 Plutôt négativement

4 Très négativement

99 Ne sais pas

D4 Avez-vous des remarques concernant votre perception de la coordination au sein de l'OFT ?

Texte libre

E Questions concernant le pilotage et la surveillance de la mise en œuvre par l'OFT

Remarque : Les questions suivantes se rapportent toujours à la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit des phases « étude préliminaire / étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête / projet de l'ouvrage » selon la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC (SIA phases 2 et 3).

E1 Nous souhaiterions à présent vous poser encore quelques questions sur le pilotage et la surveillance de la mise en œuvre par
 GI l'OFT. Concernant les aménagements de l'infrastructure ferroviaire auxquels vous participez, des coûts supplémentaires par rapport à l'arrêté fédéral ont-ils été établis pendant la mise en œuvre (phases « étude préliminaire/étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête et projet de l'ouvrage ») ?

1 Oui

2 En partie

3 Non

4 Je ne participe à aucun aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

E2 [Si E1 = 1 ou 2]

GI Selon vous, les coûts supplémentaires ont-ils été identifiés suffisamment tôt ?

1 Oui

2 Plutôt oui

3 Plutôt non

4 Non

5 Ne sais pas

E3 [Si E1 = 1 ou 2]

GI Selon vous, l'OFT a-t-il engagé des mesures suffisamment tôt pour répondre au problème des coûts supplémentaires ?

1 Oui

2 Plutôt oui

3 Plutôt non

4 Non

5 L'OFT n'a engagé aucune mesure.

E4 [Si E3 = 1, 2, 3 ou 4]

GI Quelles mesures l'OFT a-t-il engagées pour répondre au problème des coûts supplémentaires ?
(Plusieurs réponses possibles)

1 Accompagnement plus étroit par l'OFT (p. ex. visites de chantier)

2 Demande de clarifications au GI sur les réductions de coûts

3 Demande de mesures de réduction des coûts

4 Rejet de la libération de la phase suivante

5 Modification de la convention de mise en œuvre

6 Autres mesures

E5 Quelle(s) autre(s) mesure(s) l'OFT a-t-il engagée(s) ? Cette mesure a-t-elle/Ces mesures ont-elles permis d'atteindre l'objectif visé ?

Texte libre (300 caractères max.)

E6 Dans quelle mesure les mesures engagées par l'OFT pour réduire les coûts étaient-elles appropriées ? Si les mesures n'étaient pas toutes autant appropriées, veuillez indiquer une tendance.

	Très approprié	Plutôt approprié	Plutôt pas approprié	Pas du tout approprié	Ne sais pas
[Si E4 = 1] Accompagnement plus étroit par l'OFT (p. ex. visites de chantier)	1	2	3	4	99
[Si E4 = 2] Demande de clarifications au GI sur les réductions de coûts	1	2	3	4	99
[Si E4 = 3] Demande de mesures de réduction des coûts	1	2	3	4	99
[Si E4 = 4] Rejet de la libération de la phase suivante	1	2	3	4	99
[Si E4 = 5] Modification de la convention de mise en œuvre	1	2	3	4	99

E7 [Si E2 = 1 ou 2]

GI Avez-vous d'autres remarques concernant les mesures engagées par l'OFT pour répondre au problème des coûts supplémentaires ? Souhaitez-vous apporter des précisions concernant les différentes phases « **étude préliminaire**/étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête et projet de l'ouvrage » ?

Texte libre

F Questions finales

Remarque : Les questions suivantes se rapportent toujours à la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit des phases « étude préliminaire / étude », « avant-projet » et « projet de mise à l'enquête / projet de l'ouvrage » selon la « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC (SIA phases 2 et 3).

F1 La « Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire » du DETEC régit les tâches, les compétences OFT/ et les responsabilités lors de la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire pour la Confédération et les GI gestionnaires d'infrastructure. Connaissez-vous cette directive ?

1 Oui, je connais le contenu de la directive en détail.

2 Oui, je connais grossièrement le contenu de la directive.

3 Je sais que cette directive existe, mais je n'en connais pas le contenu.

4 Non, je ne connais pas cette directive.

F2 [Si F1 = 1 ou 2]

OFT/ Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les énoncés suivants se rapportant à la Directive Mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?
GI

	Tout à fait d' accord	Plutôt d' accord	Plutôt pas d' accord	Pas du tout d' accord	Ne sais pas
La Directive informe suffisamment clairement sur les responsabilités de l'OFT et des GI concernant les demandes des cantons et des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99
Les responsabilités de l'OFT et des GI définies par la Directive concernant les demandes des cantons et des communes relatives aux aménagements de l'infrastructure ferroviaire sont appropriées.	1	2	3	4	99
De manière générale, la Directive est utile pour la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire.	1	2	3	4	99

F3 Pour conclure, avez-vous d'autres remarques concernant la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire ?
OFT/
GI

Texte libre

Vous êtes arrivé.e à la fin de l'enquête. Vous pouvez maintenant envoyer vos réponses. Veuillez noter que vous ne pourrez plus modifier vos réponses par la suite.

Nous vous remercions d'avoir participé à l'enquête.

A 5.3 Italienische Version

Le Commissioni della gestione (CdG) hanno incaricato il Controllo parlamentare dell'amministrazione (CPA) di valutare il piano di attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. In questo contesto, il PVK ha commissionato a Interface Politikstudien Forschung Beratung AG un sondaggio online.

La ringraziamo per il tempo che dedicherà alla compilazione del presente sondaggio. Per rispondere alle domande occorrono circa 30 minuti.

I dati saranno analizzati in forma aggregata. Nel rapporto non saranno riconoscibili affermazioni di singole persone.

Per qualsiasi domanda sul sondaggio può contattare il sig. Jake Stephan di Interface (stephan@interface-pol.ch), mentre in caso di domande generali sulla valutazione può rivolgersi al sig. Ueli Löffel del CPA (ueli.loeffel@parl.admin.ch).

Con le vostre risposte contribuirete a identificare i punti di forza e di debolezza dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria e a riconoscere le opportunità di miglioramento per il futuro. Grazie mille per il vostro contributo!

Le seguenti note:

Le seguenti domande si riferiscono all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA). Nel sondaggio non rientrano né la pianificazione delle fasi di ampliamento prima della decisione del Parlamento né la procedura di approvazione dei piani (PAP).

Nelle sue risposte, le chiediamo di fare riferimento alla sua esperienza negli ultimi cinque anni, ossia dal 2020.

Ai fini di una migliore leggibilità, nel sondaggio l'Ufficio federale dei trasporti e il termine «gestore dell'infrastruttura» sono abbreviati rispettivamente in UFT e GI.

È possibile salvare l'intervista in qualsiasi momento e continuarla in un altro momento. A tale scopo, cliccare su “Salvi intervista” nell'angolo in alto a destra.

A Informazioni generali

Nota: Le seguenti domande si riferiscono sempre all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA).

A0 Qual è il nome del gestore dell'infrastruttura (di seguito denominato «GI») che rappresenta?

GI *Nota: i dati saranno analizzati in forma aggregata e nel rapporto non saranno riconoscibili affermazioni di singole persone.*

Testo libero

A1 Da quanti anni si occupa professionalmente dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura?

UFT/

GI

1 Da meno di un anno

2 Da uno a cinque anni

3 Da più di cinque anni

A2 In quale organo è coinvolto/a in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria?

UFT/

GI

(Sono ammesse più risposte)

1 Comitato direttivo per regione di pianificazione (ad esempio LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)

2 Comitato di coordinamento per regione di pianificazione (ad esempio KA NWCH, CC AJBF, CC TI)

3 Organi a livello di nodo (organizzazione del nodo: Basel, Bern, Genève, Lausanne, ligne directe, Luzern, Zürich-Zug)

4 Altro organo

5 Nessun organo

A3 Svolge il ruolo di direttore/direttrice generale di progetto per gli ampliamenti dell'infrastruttura presso il suo GI?

GI

1 Sì

2 No

A4 [Se A3 = 1]

GI

Ci sono contatti diretti con i Comuni nell'ambito degli ampliamenti dell'infrastruttura di cui lei è responsabile in qualità di direttore/direttrice generale di progetto?

1 Sì, ci sono contatti diretti con i Comuni.

2 No, ci sono solo contatti con i Cantoni.

A5 In quale regione di pianificazione siete attivi? (Sono ammesse più risposte)
UFT/
GI

1 Svizzera nordoccidentale

2 Svizzera orientale

3 Ticino

4 Nord (inkl. D und EAP)

5 NWCH Nord

6 NWCH Süd + KTU

B Domande sul coinvolgimento dei Cantoni e dei Comuni nell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria

Nota: Le seguenti domande si riferiscono sempre all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA).

B1 Ai sensi della «Direttiva concernente l'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC, i Cantoni e i Comuni
UFT/ devono poter esprimere le proprie esigenze in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria, che devono
GI poi essere esaminate dal GI o dall'UFT.

Se pensa alla sua attività in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria: quali sono le esigenze espresse più di frequente dai Cantoni o dai Comuni in relazione all'attuazione? È possibile immettere fino a tre inserimenti (un inserimento per ogni campo di testo)

Inserire qui la prima risposta.

Inserire qui la seconda risposta.

Inserire qui la terza risposta.

99 Non conosco esempi di esigenze espresse dai Cantoni/Comuni in relazione all'attuazione.

B2 I Cantoni e i Comuni possono utilizzare diversi organi o canali per esprimere le loro esigenze. Come valuta l'importanza dei seguenti organi o canali per apprendere le esigenze dei Cantoni e dei Comuni?
GI

	Molto importante	Piuttosto importante	Non molto importante	Molto poco importante	Non so
Comitato direttivo per regione di pianificazione (ad esempio LA NWCH, Copil Région Ouest, CD TI)	1	2	3	4	99
Comitato di coordinamento per regione di pianificazione (ad esempio KA NWCH, CC AJBF, CC TI)	1	2	3	4	99
Organi a livello di nodo (organizzazione del nodo)	1	2	3	4	99
Contatto bilaterale con il GI	1	2	3	4	99
Contatto bilaterale con l'UFT	1	2	3	4	99
Organi ad-hoc	1	2	3	4	99
Altri organi/canali	1	2	3	4	99

B3 [Se B2, domanda 7 = 1 o 2]
UFT/
GI Di quali altri organi o canali si tratta?

Testo libero

B4 Se un Cantone o un Comune esprime un'esigenza in relazione a un ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria: chi guida le fasi successive del processo, l'UFT o il GI?
GI

	UFT	GI	UFT e GI insieme	Dipende dai singoli casi	Non so
Presa in carico delle esigenze	1	2	3	4	99
Gestione/verifica delle esigenze	1	2	3	4	99
Decisione in merito alle esigenze	1	2	3	4	99
Comunicazione relativa alla decisione in merito alle esigenze	1	2	3	4	99

B5 Le affermazioni seguenti riguardano le competenze dell'UFT e del GI in merito alle esigenze dei Cantoni e dei Comuni in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Indichi quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti.
GI

	Sono assolutamente d' accordo	Sono prevalentemente d' accordo	Non sono tanto d' accordo	Non sono assolutamente d' accordo	Non so
Le competenze dell'UFT e del GI nella presa in carico delle esigenze sono chiare.	1	2	3	4	99
Le competenze dell'UFT e del GI nella gestione/verifica delle esigenze sono chiare.	1	2	3	4	99
Le competenze dell'UFT e del GI nella decisione in merito alle esigenze sono chiare.	1	2	3	4	99
Le competenze dell'UFT e del GI nella comunicazione relativa alla decisione in merito alle esigenze sono chiare.	1	2	3	4	99
L'attribuzione delle competenze all'UFT e al GI per i vari compiti è appropriata.	1	2	3	4	99
Se i Cantoni o i Comuni e il GI non sono d'accordo, l'UFT contribuisce alla ricerca di una soluzione il più possibile accettabile.	1	2	3	4	99
L'UFT si occupa adeguatamente delle esigenze dei Cantoni e dei Comuni.	1	2	3	4	99

B6 Ha ulteriori commenti sulle competenze dell'UFT e del GI?
UFT/
GI

Testo libero

B7 Le affermazioni seguenti riguardano l'impatto delle esigenze dei Cantoni e dei Comuni in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Indichi quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti.
GI

	Sono assolutamente d' accordo	Sono prevalentemente d' accordo	Non sono tanto d' accordo	Non sono assolutamente d' accordo	Non so
Le esigenze dei Cantoni e dei Comuni contribuiscono a migliorare la qualità degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99
I Cantoni e i Comuni dispongono di un importante know-how aggiuntivo, prezioso per l'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99
Le decisioni in merito alle esigenze dei Cantoni e dei Comuni sono ben accettate dai Cantoni e dai Comuni.	1	2	3	4	99

Le esigenze dei Cantoni e dei Comuni sono una delle cause principali dei ritardi negli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.		1	2	3	4	99
Le esigenze dei Cantoni e dei Comuni sono una delle cause principali dell'aumento dei costi degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.		1	2	3	4	99
B8 UFT/ GI	Ha ulteriori commenti sull'impatto delle esigenze dei Cantoni e dei Comuni in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria?					
<i>Testo libero</i>						
B9 UFT/ GI	Quanto è d'accordo con l'affermazione seguente? Nel complesso, sono soddisfatto/a del processo con cui Cantoni e Comuni possono esprimere le loro esigenze in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.					
1	Sono assolutamente d'accordo					
2	Sono prevalentemente d'accordo					
3	Non sono tanto d'accordo					
4	Non sono assolutamente d'accordo					
99	Non so					

C Domande sugli organi coinvolti nell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria

Nota: Le seguenti domande si riferiscono sempre all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA).

C1 [Se A2 = 1]

UFT/ Di seguito sono elencate alcune affermazioni relative all'organo *Comitato direttivo* per le regioni di pianificazione (ad esempio LA
GI NWCH, Copil Région Ouest, CD TI). Indichi quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti.

	Sono assolutamente d'ac- cordo	Sono prevalentemente d'ac- cordo	Non sono tanto d'ac- cordo	Non sono assolutamente d'ac- cordo	Non so
Il Comitato direttivo è un organo adatto a informare i Cantoni sullo stato dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria nella regione di pianificazione.	1	2	3	4	99
Il Comitato direttivo è un organo adatto a prendere in carico le esigenze dei Cantoni (o dei loro Comuni).	1	2	3	4	99
Il Comitato direttivo è adatto a informare i Cantoni sulle modalità di gestione delle esigenze dei Cantoni o dei loro Comuni.	1	2	3	4	99
Il Comitato direttivo è composto in modo adeguato, nel senso che gli attori principali sono rappresentati.	1	2	3	4	99
Le dimensioni del Comitato direttivo sono adeguate.	1	2	3	4	99
I documenti per le riunioni del Comitato direttivo sono inviati ai partecipanti in tempo utile.	1	2	3	4	99
Le riunioni del Comitato direttivo sono ben organizzate.	1	2	3	4	99
Le decisioni del Comitato direttivo sono adeguatamente verbalizzate.	1	2	3	4	99
La frequenza delle riunioni è adeguata.	1	2	3	4	99

C2 [Se A2 = 1]

UFT/ Ha ulteriori commenti sull'organo «Comitato direttivo»? Desidera approfondire ulteriori aspetti o precisare alcuni punti?
GI

Testo libero

C3 [Se A2 = 1]

UFT/ Vede un potenziale di miglioramento per l'organo «Comitato direttivo»?
GI

Testo libero

<p>C4 [Se A2 = 2]</p> <p>UFT/ GI Di seguito sono elencate alcune affermazioni relative all'organo <i>Comitato di coordinamento</i> per le regioni di pianificazione (ad esempio KA NWCH, CC AJBF, CC TI). Indichi quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti.</p>					
	Sono assolutamente d' accordo	Sono prevalentemente d' ac- cordo	Non sono tanto d' accordo	Non sono assolutamente d' ac- cordo	Non so
Il Comitato di coordinamento è un organo adatto a informare i Cantoni sullo stato dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria nella regione di pianificazione.	1	2	3	4	99
Il Comitato di coordinamento è un organo adatto a prendere in carico le esigenze dei Cantoni (o dei loro Comuni).	1	2	3	4	99
Il Comitato di coordinamento è adatto a informare i Cantoni sulle modalità di gestione delle loro esigenze.	1	2	3	4	99
Il Comitato di coordinamento è composto in modo adeguato, nel senso che gli attori principali sono rappresentati.	1	2	3	4	99
Le dimensioni del Comitato di coordinamento sono adeguate.	1	2	3	4	99
I documenti per le riunioni del Comitato di coordinamento sono inviati ai partecipanti in tempo utile.	1	2	3	4	99
Le riunioni del Comitato di coordinamento sono ben organizzate.	1	2	3	4	99
Le decisioni del Comitato di coordinamento sono adeguatamente verbalizzate.	1	2	3	4	99
La frequenza delle riunioni è adeguata.	1	2	3	4	99
<p>C5 [Se A2 = 2]</p> <p>UFT/ GI Ha ulteriori commenti sull'organo «Comitato di coordinamento»? Desidera approfondire ulteriori aspetti o precisare alcuni punti?</p>					
Testo libero					
<p>C6 [Se A2 = 2]</p> <p>UFT/ GI Vede un potenziale di miglioramento per l'organo «Comitato di coordinamento»?</p>					
Testo libero					

<p>C7 [Se A2 = 3]</p> <p>UFT/ GI Di seguito sono elencate alcune affermazioni relative agli organi a livello di nodo (organizzazione del nodo). Indichi quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti.</p> <p>[Se UFT] Si prega di fare riferimento all'organo o agli organi a livello di nodo per i quali si è principalmente responsabili.</p>					
	Sono assolutamente d'accordo	Sono prevalentemente d'accordo	Non sono tanto d'accordo	Non sono assolutamente d'accordo	Non so
Negli organi a livello di nodo vengono fornite sufficienti informazioni sullo stato dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99
Gli organi a livello di nodo ci consentono di esprimere in modo mirato le nostre esigenze in qualità di Cantone o Comune in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99
Gli organi a livello di nodo vengono fornite adeguate informazioni sulle modalità di gestione delle esigenze espresse dai Cantoni o dai Comuni.	1	2	3	4	99
Gli organi a livello di nodo sono composti in modo adeguato, nel senso che gli attori principali sono rappresentati.	1	2	3	4	99
Le dimensioni degli organi a livello di nodo sono adeguate.	1	2	3	4	99
I documenti per le riunioni degli organi a livello di nodo sono inviati ai partecipanti in tempo utile.	1	2	3	4	99
Le riunioni degli organi a livello di nodo sono ben organizzate.	1	2	3	4	99
Le decisioni degli organi a livello di nodo sono adeguatamente verbalizzate.	1	2	3	4	99
La frequenza delle riunioni è adeguata.	1	2	3	4	99
<p>C8 [Se A2 = 3]</p> <p>UFT/ GI Ha ulteriori commenti sugli organi a livello di nodo? Desidera approfondire ulteriori aspetti o precisare alcuni punti?</p> <p><i>Testo libero</i></p>					
<p>C9 [Se A2 = 3]</p> <p>UFT/ GI Vede un potenziale di miglioramento per gli organi a livello di nodo?</p> <p><i>Testo libero</i></p>					

C10 Ritiene che siano necessari miglioramenti in relazione agli *organi* per il coinvolgimento dei Cantoni e dei Comuni nell'attuazione UFT/ degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria (Comitato direttivo, Comitato di coordinamento, organi a livello di nodo)? Ci sono GI troppi o troppo pochi organi? Sarebbero necessari altri organi?

Testo libero

C11 Ritiene che siano necessari miglioramenti in relazione al *processo* di considerazione delle esigenze dei Cantoni e dei Comuni? UFT/ GI

Testo libero

D Domande sul coordinamento dell'attuazione all'interno dell'UFT

Nota: Le seguenti domande si riferiscono sempre all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA).

D1 Le affermazioni seguenti riguardano il *coordinamento dell'attuazione* degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria *all'interno* UFT *dell'UFT*. Quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti?

	Sono assolutamente d'accordo	Sono prevalentemente d'accordo	Non sono tanto d'accordo	Non sono assolutamente d'accordo	Non so
Il coordinamento tra la Sezione Grandi progetti e la Sezione Pianificazione funziona bene.	1	2	3	4	99
Il coordinamento tra la Sezione Grandi progetti e la Sezione Autorizzazioni I funziona bene.	1	2	3	4	99
Il coordinamento tra la Sezione Grandi progetti e la Sezione Autorizzazioni II funziona bene.	1	2	3	4	99
Il coordinamento tra la Sezione Grandi progetti e la Sezione Rete ferroviaria funziona bene.	1	2	3	4	99
È possibile un attento monitoraggio dei GI senza che ciò comporti ritardi nell'espansione dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99

D2 Ha ulteriori commenti sul coordinamento dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria all'interno dell'UFT? Ha UFT qualche commento sul coordinamento all'interno dell'UFT in relazione ad altre sezioni non elencate sopra?

Testo libero

D Domande sul coordinamento interno dell'attuazione e sulla collaborazione con l'UFT

Nota: Le seguenti domande si riferiscono sempre all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA).

D1 Le affermazioni seguenti riguardano la collaborazione con l'UFT nell'ambito dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Quanto è d'accordo con le affermazioni seguenti?

	Sono assolutamente d'accordo	Sono prevalentemente d'accordo	Non sono tanto d'accordo	Non sono assolutamente d'accordo	Non so
La ripartizione delle responsabilità tra l'UFT e il GI è chiara.	1	2	3	4	99
Le interfacce tra l'UFT e il GI funzionano bene.	1	2	3	4	99
L'UFT adotta costantemente provvedimenti per ottimizzare la collaborazione con il GI.	1	2	3	4	99
L'UFT e il GI hanno una visione condivisa dei rispettivi compiti e della collaborazione.	1	2	3	4	99
La collaborazione tra il GI e l'UFT è costruttiva.	1	2	3	4	99

D2 Ha ulteriori commenti sulla collaborazione con l'UFT nell'ambito dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria?
GI

Testo libero

D3 Da una prospettiva esterna, come percepisce il coordinamento dell'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria all'interno dell'UFT?

1 Molto positivo

2 Piuttosto positivo

3 Piuttosto negativo

4 Molto negativo

99 Non so

D4 Ha qualche commento sulla sua percezione del coordinamento all'interno dell'UFT?
GI

Testo libero

E Domande sulla gestione e sulla sorveglianza dell'attuazione da parte dell'UFT

Nota: Le seguenti domande si riferiscono sempre all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA).

E1 Desideriamo ora porle alcune domande sulla gestione e sulla sorveglianza dell'attuazione da parte dell'UFT. Se pensa agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria in cui è coinvolto/a: nell'ambito dell'attuazione (fasi «studio preliminare/studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione/definitivo») sono stati calcolati costi supplementari rispetto al decreto federale?

1 Sì

2 Parzialmente

3 No

4 Non sono coinvolto/a in nessun ampliamento dell'infrastruttura.

E2 [Se E1 = 1 o 2]

GI Ritiene che i costi supplementari siano stati riconosciuti con sufficiente anticipo?

1 Sì

2 Più sì che no

3 Più no che sì

4 No

5 Non so

E3 [Se E1 = 1 o 2]

GI Ritiene che l'UFT abbia adottato provvedimenti sufficientemente tempestivi per affrontare il problema dei costi supplementari?

1 Sì

2 Più sì che no

3 Più no che sì

4 No

5 L'UFT non ha adottato alcun provvedimento.

E4 [Se E3 = 1, 2, 3 o 4]

GI

Quali provvedimenti ha adottato l'UFT per affrontare il problema dei costi supplementari?

(Sono ammesse più risposte)

1 Monitoraggio più stretto da parte dell'UFT (es. visita in officina)

2 Richiesta di chiarimenti in merito al risparmio sui costi presso il GI

3 Richiesta di provvedimenti per la riduzione dei costi

4 Rinvio del nulla osta per la fase successiva

5 Adeguamento della convenzione di attuazione

6 Altri provvedimenti

E5 Quali altri provvedimenti ha adottato l'UFT? Questi provvedimenti hanno raggiunto l'obiettivo?

GI

Testo libero (max 300 caratteri)

E6 Quanto sono risultati adeguati i provvedimenti adottati dall'UFT per raggiungere l'obiettivo della riduzione dei costi? Se più provvedimenti sono risultati adeguati in modo diverso, indichi una tendenza.

	Molto adeguati	Piuttosto adeguati	Piuttosto inadeguati	Per nulla adeguati	Non so
[Se E4 = 1] Monitoraggio più stretto da parte dell'UFT (es. visita in officina)	1	2	3	4	99
[Se E4 = 2] Richiesta di chiarimenti in merito al risparmio sui costi presso il GI	1	2	3	4	99
[Se E4 = 3] Richiesta di provvedimenti per la riduzione dei costi	1	2	3	4	99
[Se E4 = 4] Rinvio del nulla osta per la fase successiva	1	2	3	4	99
[Se E4 = 5] Adeguamento della convenzione di attuazione	1	2	3	4	99

E7 [Se E2 = 1 o 2]

GI

Ha ulteriori commenti sui provvedimenti adottati dall'UFT per affrontare il problema dei costi supplementari? Desidera fornire precisazioni sulle singole fasi «studio», «progetto di massima» e «progetto di pubblicazione/definitivo»?

Testo libero

F Domande finali

Nota: Le seguenti domande si riferiscono sempre all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta delle fasi di «studio preliminare / studio», «progetto di massima», «progetto di pubblicazione / definitivo» in conformità alla «Direttiva Attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC (fasi 2 e 3 della SIA).

F1 La «Direttiva concernente l'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria» del DATEC disciplina i compiti, le competenze e le responsabilità della Confederazione e dei GI in relazione all'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Conosce la Direttiva?

1 Sì, conosco i contenuti della Direttiva nel dettaglio.

2 Sì, conosco i contenuti della Direttiva a grandi linee.

3 So che la Direttiva esiste, ma non ne conosco i contenuti.

4 No, non conosco la Direttiva.

F2 [Se F1 = 1 o 2]

UFT/ GI Quanto è d'accordo con le seguenti affermazioni sulla Direttiva?

	Sono assolutamente d'ac- cordo	Sono prevalentemente d'ac- cordo	Non sono tanto d'ac- cordo	Non sono assolutamente d'ac- cordo	Non so
La Direttiva fornisce informazioni sufficientemente chiare sulle competenze dell'UFT e dei GI riguardo alle esigenze dei Cantoni e dei Comuni in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99
Le competenze dell'UFT e dei GI stabilite dalla Direttiva riguardo alle esigenze dei Cantoni e dei Comuni in relazione agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria sono appropriate.	1	2	3	4	99
La Direttiva è in generale un'utile linea guida per l'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.	1	2	3	4	99

F3 Per concludere, ha ulteriori commenti sull'attuazione degli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria?

UFT/
GI

Testo libero

Avete raggiunto la fine del sondaggio. Ora potete inviare le vostre risposte. Si prega di notare che non sarà possibile modificare le risposte in seguito.

Grazie per aver partecipato al sondaggio.