



Aktenzeichen: BAV-214-3/1/2/2/1/2
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050

1) Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen

- a) STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?

Wir befürworten die Projektanpassungen gemäss erläuterndem Bericht.

Wir unterstützen den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels.

- b) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?

Der Zweck des Ausbauschriffs 2035 liegt in der Stärkung der Ost-West-Achse im Güterverkehr. Die Ausführungen zur Direktlinie Aarau-Zürich nehmen wir zur Kenntnis. Wir vermissen in diesem Zusammenhang indes Ausführungen betreffend die Weiterführung der Vorabklärungen für die Realisierung der Güterumfahrungslinie Zürich-Nord. Zur Stärkung der Ost-West-Achse trägt die Direktlinie durch die damit verbundene Entlastung des Heitersbergtunnels bei. Das Nadelöhr Limmattal-Zürich Hard-Zürich Nord bleibt hingegen ohne die erwähnte Güterumfahrungslinie bestehen. Im Hinblick auf den AS 2040 sind daher die nötigen Planungsschritte auszulösen.

Wir erinnern an die Motionen 20.3003 und 22.3000, die im Bericht keine Erwähnung finden.

- c) STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?

Wir begrüssen die vorgeschlagenen Anpassungen zur Beschleunigung der Realisierung der betroffenen Projekte.

- d) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?

Nein.

- e) ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?

Wir unterstützen die beantragte Reduktion.

- f) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?

Nein.

- g) Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?



Nein.

2) Perspektive BAHN 2050

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass abgeleitet aus den nationalen Grundlagen und Bundesstrategien, der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn liegt?

Nein. Ausserhalb des Transitverkehrs gibt es keinen Verlagerungsauftrag. Vielmehr garantiert die Bundesverfassung die freie Wahl des Verkehrsmittels. Angesichts der Dekarbonisierung des Strassenverkehrs ist der Versuch, einen Verlagerungsauftrag mit dem Argument der Klima- und Energiepolitik zu verfolgen, nicht akzeptabel. Vielmehr sind die Stärken jedes Verkehrsträgers zu fördern und klug zu nutzen. Insbesondere die Ermöglichung einer vermehrten Nutzung multimodaler Lösungen ist ein zielführender Ansatz.

Der Fokus auf die Verkehrsverlagerung blendet die Ursachen für den heutigen Modal-Split aus. Aufgrund der mangelhaften Marktordnung, die viel zu wenig intramodalen Wettbewerb ermöglicht, der ungenügenden Kapazitäten und Qualität im Netz sowie der fehlenden Logistikstandorte vermag das Bahnsystem im Binnen-, Import- und Exportverkehr die bestehenden Marktpotentiale nicht auszuschöpfen. Hier kann Abhilfe geschaffen werden auch ohne einen Verlagerungsauftrag zu verfolgen, sondern einzig mit dem Ziel, die Mobilitäts- und Versorgungsbedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung effizient und umweltschonend zu befriedigen. Zu diesem Ansatz bekennt sich auch die Begleitgruppe zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs des BAV in ihrer Vision zum Schienengüterverkehr vom 16. März 2022.

Mit den Vorschlägen betreffend Infrastruktur und Logistikstandorte wird das Bahnsystem tatsächlich im Hinblick auf Nutzung seiner Stärken und auf Marktanteilsgewinne gestärkt. Zu ergänzen wäre neben der Kapazitätssteigerung Ost-West die Qualitätssteigerung der Gütertrassen. Hingegen fehlen Überlegungen zur Marktordnung. Dies widerspricht der auf S. 35/98 formulierten Prämisse, die Weiterentwicklung der Eisenbahn stehe im Vordergrund. Dieser Hebel ist jedoch im Güterverkehr sehr wichtig, um aus dem bestehenden Bahnsystem mehr herauszuholen und Effizienz- sowie Innovationsanreize zu setzen.

- b) Sind Sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?

Die Vision ist kurz und bündig, setzt aber den Fokus auf das Klimaziel 2050 statt auf die Leistungsfähigkeit der Bahn für Versorgung und Mobilität, sprich Nutzen der Bahn für Wirtschaft und Bevölkerung.

Änderungsantrag 2: Anpassung der Ziele:

- 1. Das Bahnangebot ist Teil der Gesamtmobilität, leistungsfähig, flexibel und optimal mit den anderen Verkehrsträgern und -angeboten vernetzt.*
- 2. Der Bahnbetrieb ist sicher, pünktlich, zuverlässig und grundsätzlich eigenwirtschaftlich. Personen- und Güterverkehr werden grundsätzlich gleichbehandelt.*
- 3. Effizienzgewinne durch Automatisierung und neue Technologien werden konsequent genutzt, Mobilitätsdateninfrastruktur und -nutzung stehen diskriminierungsfrei zur Verfügung und fördern den Wettbewerb.*
- 4. Die Bahnentwicklung ist mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt.*

~~*5. Der Bahnanteil am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr erhöht sich merklich.*~~

6. *Der Bahnbetrieb ist klimaneutral und neue Bahninfrastrukturen sind boden- und ressourcenschonend gestaltet sowie gut in Landschaft und Siedlung integriert.*

Begründung:

Vision und Zielsetzungen sind aus unserer Sicht falsch priorisiert. Die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Bahn sollte das oberste Ziel der Langfristperspektive sein. Damit kann ein Beitrag an die Umweltziele geleistet werden.

Das Ziel 3 betreffend die Erhöhung des Modalsplits lehnen wir mangels gesetzlicher Grundlage ab. Als Verband der Verlagerer setzen wir uns gleichwohl für mehr Güterverkehr auf der Schiene ein. Es kann durch bessere Rahmenbedingungen insbesondere mehr intramodalen Wettbewerb im Binnenverkehr, durch eine Erhöhung der Netzkapazitäten und Verbesserung der Trassenqualität sowie durch Verfügbarkeit multimodaler Logistikplattformen erreicht werden. Insoweit greift die Langfristperspektive, die nur die künftige Entwicklung der Infrastruktur und der multimodalen Logistikstandorte im Fokus hat, zu kurz. Sie ist um die Verbesserung der Rahmenbedingungen und der Trassenqualitäten, insbesondere der Erreichbarkeit der mittels Anschlussgleise erschlossenen Logistikstandorte zu ergänzen.

Eine Ausprägung der Verbesserung der Rahmenbedingungen ist die Schaffung von mehr intramodalem Wettbewerb im Schienengüterverkehr. Wettbewerb sorgt für Kundenorientierung, Effizienz und Innovation und damit in letzter Konsequenz für Eigenwirtschaftlichkeit, wie sie das Gütertransportgesetz selbstverständlich voraussetzt. Entsprechend soll das Ziel 2 als Aufgabenstellung um Eigenwirtschaftlichkeit ergänzt werden. Da der Schienengüterverkehr in der Vergangenheit trotz einschlägiger Revision des Eisenbahngesetzes im Verhältnis zum Personenverkehr weniger prioritär behandelt wird, soll das Ziel 2 diesen Grundsatz als Zielvorgabe erwähnen.

Automatisierung und neue Technologien sind für die Leistungsfähigkeit des stark überalterten Schienengüterverkehrssystems entscheidend. Unter Technologien verstehen wir insbesondere die Digitalisierung des Schienengüterverkehrs als Teil multimodaler Logistikketten. Die Dateninfrastrukturen müssen im Markt diskriminierungsfrei und offen zugänglich sein. Die Langfristperspektive muss daher neben der reinen Schieneninfrastruktur insbesondere auch die Dateninfrastruktur und -nutzung im Fokus haben. Weiter erachten wir die einschränkenden Bemerkungen auf S. 31/98 zu «revolutionären Transportsystemen» als deplaciert. Zu den relevanten neuen Technologien gehört unter anderem der unterirdische Gütertransport, der den Schienengüterverkehr ergänzen wird. Die Langfristperspektive muss dieses Zusammenwirken in geeigneter Form aufnehmen.

- c) Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" einverstanden?

Ja. Die Fokussierung auf kurze und mittlere Distanzen wird zwar grundsätzlich begrüsst. Allerdings blendet sie die grossen Potentiale im internationalen Verkehr aus. Dies ist bedauerlich. Die Perspektive BAHN 2050 müsste im Gegenteil auch die günstige Anbindung des Schweizer Bahnnetzes an die internationalen Korridore und die Rhein- sowie Südhäfen im Zielbereich haben. Dazu wird der Bundesrat durch die Motionen 22.3000 und 20.3003 betreffend Ausbau der linksrheinischen Strecken zur redundanten Führung des europäischen Korridors explizit aufgefordert.

Die Feststellungen betreffend Angebotsentwicklung im Güterverkehr werden grundsätzlich unterstützt. Insbesondere die Erhöhung der Kapazität und Flexibilisierung der Nutzung der Trassen sind positiv. Zu warnen ist vor Ideen weiterer Netzwerke und abgestimmter Systemtrassen, da sie den intramodalen Wettbewerb mit den entsprechenden negativen Konsequenzen für Kundenorientierung, Effizienz und Innovation behindern.

Die Feststellungen zur Bedeutung und Weiterentwicklung der letzten Meile auf S. 35/98 gelten auch für den Schienengüterverkehr. Trassen zu einem Bahnhof nützen nichts, wenn innerhalb des Bahnhofs die Fahrt ins Anschlussgleis aufgrund der Priorisierung des Personenverkehrs nur mit grossem Aufwand möglich ist.

- d) Wenn nein, was schlagen Sie vor?

Siehe Ergänzung oben.

- e) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?

Nein.

3) Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte

- a) Wie beurteilen Sie das Vorgehen für den nächsten Ausbauschritt (Botschaft in 2026), mit einem verkürzten Verfahren das Angebotskonzept 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln?

Wir sind mit dem Vorgehen einverstanden.

- b) Wie beurteilen Sie die mögliche Ergänzung des nächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2026) mit ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3)? Sowie das für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?

Wir sind mit dem Vorgehen einverstanden.

- c) Wie beurteilen Sie das Vorgehen, dass mit der Erarbeitung des übernächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2030) ein umfassender Planungsprozess gemäss KPFV Art. 16 durchgeführt wird, der sich an der Perspektive BAHN 2050 ausrichtet?

Wir sind damit einverstanden.

- d) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte?

Nein.

4) Weitere Bemerkungen

- a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.