



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verehr BAV  
3003 Bern

[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Bern, 12. Oktober 2022 sgv-ml/ye

## **Vernehmlassungsantwort: Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050**

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Die Vorlage beinhaltet zum einen die Berichte des Bundesrates zu den Ausbausritten 2025 und 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Eisenbahninfrastruktur. An den bereits gesprochenen Verpflichtungskrediten sollen geringfügige Anpassungen vorgenommen werden, um Projektanpassungen und -erweiterungen, welche sich in den letzten vier Jahren ergeben haben, sowie die Neuaufnahme des Vollausbau Lötschberg-Basistunnel in den Ausbausritt 2035 widerzuspiegeln. Zum anderen beinhaltet die Vorlage auch die «Perspektive BAHN 2050» (ehemals «Langfristperspektive Bahn»), welche auf Basis der aktuellen Grundlagen erneuert wurde.

**Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt die Ausbauprogramme der Bahninfrastruktur. Der Perspektive BAHN 2050 steht der sgv allerdings kritisch gegenüber, vor allem aufgrund des vorausgesetzten Verlagerungsziels von der Strasse auf die Schiene.**

Für einen attraktiven Wirtschaftsstandort ist ein leistungsfähiges Schienennetz unverzichtbar. Daher unterstützt der sgv entsprechende Kapazitätserweiterungen, welche die Funktionsfähigkeit der schweizerischen Bahninfrastruktur gewährleisten sollen. Besonders wichtig ist dabei die Integration des Güterverkehrs, welcher für das Gewerbe von besonderer Bedeutung ist. Des Weiteren erachtet der sgv den Fokus auf die Ost-West-Achse als sinnvoll, da dieser die Verbindung zwischen der Deutschschweiz und der Romandie sicherstellt. Die vorgenommenen Anpassungen an den Ausbausritten des STEP-Eisenbahninfrastruktur erachtet der sgv als sinnvoll, da diese der schnelleren Umsetzung der geplanten Projekte dienen. Künftig muss auf eine raschere Umsetzung gesetzt werden.

Bei der Perspektive BAHN 2050 sieht der sgv allerdings einige Schwachpunkte. Die Strategie vernachlässigt sie bereits erfolgten Fortschritte des Strassenverkehrs, besonders im Bereich Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit, sowie auch das entsprechende Entwicklungspotential, welches in naher Zukunft noch umgesetzt werden dürfte. Stattdessen setzt die Perspektive BAHN 2050 voll auf die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Einen entsprechenden gesetzlichen Verlagerungsauftrag gibt es jedoch weder für den Personen- noch für den Binnengüterverkehr. Nicht die Verlagerung von Verkehrsströmen sollte das langfristige Ziel sein, sondern die Optimierung der bestehenden Infrastrukturen. Denn durch Verlagerung allein können die heutigen Probleme im Bereich der Mobilität nicht gelöst werden.

Ausserdem erachtet es der sgv nicht als zielführend, die Schiene und die Strasse gegeneinander auszuspielen, was voraussichtlich zu neuerlichen Konflikten führen würde. Viel mehr kommt es auf ein optimales Zusammenspiel der unterschiedlichen Verkehrsträger an, die schliesslich auch ganz unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse bedienen. Ein weiterer Schwachpunkt, welcher von der Vorlage nicht adressiert wird, ist der fehlende Selbstfinanzierungsgrad der Bahn. Der sgv ist der Ansicht, dass die Angebote zu einem wesentlichen Teil durch die Nutzerinnen und Nutzer getragen werden müssen, und dass sich die Bahn somit in Richtung Eigenwirtschaftlichkeit zu entwickeln hat. Somit sollte das Hauptziel der perspektive BAHN 2050 darin bestehen, verbesserte Angebote mit Hinblick auf die Bedürfnisse der Endkunden sowie der Wirtschaft zu entwickeln, und nicht darin, möglichst viel Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

**Des Weiteren nimmt der sgv zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung:**

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

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

Im Licht der kontinuierlichen Neuevaluation der Ausbauprojekte ist die Anpassung des Ausbauschnitts 2035 sowie des entsprechenden Verpflichtungskredits angezeigt.

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

Keine weiteren Bemerkungen

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

Ja (siehe dazu Antwort zu Frage 1a).

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

Keine weiteren Bemerkungen

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

Die Reduktion des Gesamtkredits, welche sich unter anderem auf einen effizienteren Einsatz der verfügbaren Mittel zurückführen lässt, wird vom sgv befürwortet.

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

Keine weiteren Bemerkungen

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

Keine weiteren Bemerkungen

**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?**

Der Fokus auf die Verlagerung widerspricht dem verfassungsmässigen Recht auf die freie Wahl des Verkehrsmittels und ist daher klar abzulehnen. Weiter dient die Verlagerung auch nicht der Erreichung der gesetzten Ziele, denn erstens sind Schiene und Strasse gar nicht beliebig substituierbar, da sie teilweise unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse adressieren. Und zweitens muss beachtet werden, dass derzeit sowohl im Strassen- wie auch im Bahnverkehr zu den Spitzenzeiten Überlastungen vorherrschen, wodurch die Schiene gar nicht in der Lage sein dürfte, noch mehr Kapazitäten von der Strasse aufzunehmen. Das derzeitige Hauptproblem in der Mobilität kann somit nicht durch Verlagerung erreicht werden, sondern nur durch Effizienzsteigerungen und multimodale Angebote. Dafür sind einerseits die Weiterentwicklung der Infrastruktur, und andererseits eine verstärkte Koordination und Verknüpfung notwendig.

**b) Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?**

Anschliessend an die Erläuterungen unter Frage 2a lehnt der sgv das dritte Ziel («merkliche Erhöhung des Bahnanteils am Modalsplit») ab. Der Modalsplit ist keine beliebig variierbare Zielgrösse, sondern spiegelt die Mobilitätsbedürfnisse wider. Daher ist das Ziel der Änderung des Modalsplits nicht sinnvoll. Ausserdem besteht in der Schweiz kein gesetzlicher Verlagerungsauftrag von der Strasse auf die Schiene, welcher ein solches Vorgehen rechtfertigen würde. Da die nötigen Effizienzsteigerungen im Bahnverkehr eine Ausrichtung an den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer bedingen, ist dieser bestmöglich auf Eigenwirtschaftlichkeit auszurichten. Die weiteren Ziele der Perspektive BAHN 2050 erachtet der sgv als sinnvoll. Besonders hervorzuheben sind dabei die Abstimmung mit der Raumentwicklung, sowie mit den anderen Verkehrsträgern.

Gestützt auf diese Erläuterungen beantragt der sgv die folgende Anpassung der Ziele der Perspektive BAHN 2050:

1. Die Bahnentwicklung ist mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt.
2. Das Bahnangebot ist Teil der Gesamtmobilität, flexibel und optimal mit den anderen Verkehrsträgern und -angeboten vernetzt.
3. ~~Der Bahnanteil am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr erhöht sich merklich.~~
4. Der Bahnbetrieb ist klimaneutral und neue Bahninfrastrukturen sind boden- und ressourcenschonend gestaltet sowie gut in die Landschaft und Siedlung integriert.
5. Der Bahnbetrieb ist sicher, pünktlich, ~~und~~ zuverlässig und grundsätzlich eigenwirtschaftlich.
6. Effizienzgewinne durch Automatisierung und neue Technologien werden konsequent genutzt.

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

Von den drei vorgestellten Stossrichtungen bevorzugt der sgv die «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen», da in diesem Bereich der grösste Handlungsbedarf besteht. Auch kann der Bahnverkehr auf diesen Strecken seine Vorteile am besten ausspielen, wohingegen der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf der Langstrecke deutliche Vorteile aufweist. Wichtig ist auch die in der Vorlage genannte Koordination des Bahnverkehrs mit den anderen Verkehrsmitteln in der Agglomeration. Dabei darf es sich bei den «anderen Verkehrsmitteln» nicht – wie im erläuternden Bericht vermerkt – nur um den öffentlichen und um den Langsamverkehr handeln. Der MIV darf bei diesen Überlegungen keinesfalls aussen vor gelassen werden.

d) **Wenn nein, was schlagen Sie vor?**

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

Keine weiteren Bemerkungen

**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?**

Das beschriebene Vorgehen erachtet der sgv als zielführend. Besonders zu befürworten ist die Verkürzung der Verfahren, um die Projekte möglichst zeitnah realisieren zu können. Sollten sich allerdings weiterhin stärkere Verzögerungen abzeichnen, so muss zwingend eine Neupriorisierung der Projekte vorgenommen werden.

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 dass für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?**

Keine Bemerkungen

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?**

Der sgv befürwortet das beschriebene Vorgehen, besonders, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs künftig bereits früher im Planungsprozess einbezogen werden sollen.

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

Die Verzögerungen von drei bis fünf Jahren, welche sich bereits beim Angebotskonzept 2035 abzeichnen, zeigen auf, dass die Umsetzungsprozesse zu komplex sind. Hier fordert der sgv Vereinfachungen, sodass die Verfahren beschleunigt werden können.

**4) Weitere Bemerkungen**

a) **Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine weiteren Bemerkungen

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gewerbeverband sgv**



Hans-Ulrich Bigler  
Direktor



Michèle Lisibach  
Ressortleiterin