

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
3003 Bern

per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 12. Oktober 2022

Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur, Änderungen der Bundesbeschlüsse, Perspektive BAHN 2050: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt im Folgenden zuerst zu den Ausbauprogrammen und danach zur "Perspektive BAHN 2050" gerne Stellung.

Ausbauprogramme und Änderungen der Bundesbeschlüsse

Was den Bericht über den Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie die dazu in Verbindung stehenden Bundesbeschlüsse betrifft, sind wir weitgehend einverstanden, beziehungsweise können die dazu gemachten Erläuterungen und beantragten Anpassungen nachvollziehen. **Wir befürworten insbesondere den Richtungsentscheid für einen Vollausbau des Lötschbergbasistunnels und dessen Aufnahme in den Ausbauschritt 2035, darüber hinaus aber auch die weiteren Anpassungen am "STEP AS 2035" sowie am "STEP AS 2025" und am "ZEB".**

Als sehr problematisch betrachten wir hingegen die neue Situation, die sich aus der Ankündigung der SBB vom 1. Juli 2022 ergab, auf die Einführung einer funktionstüchtigen Wankkompensation für die FV-Dosto-Kompositionen zu verzichten. Der lange verfolgte Plan, mit dieser technischen Lösung dank schnelleren Kurvenfahrten bereits ab dem Jahr 2027 insbesondere auf den Teilstrecken Lausanne - Bern und Winterthur - St.Gallen ohne grössere Ausbauten Einsparungen von bis zu zehn Prozent der Fahrzeit zu realisieren, wird damit obsolet. Als alternative Lösung bietet sich nun wohl einzig an, auf den entsprechenden Teilstrecken die ursprünglich ins Auge gefassten Neubaustrecken wieder konkret in die Ausbauschritte aufzunehmen und grösstmöglich zu beschleunigen (so war etwa der Vollknoten St. Gallen ursprünglich bereits im AS 2025 eingeplant, wurde aber aufgrund der erhofften Fahrzeitbeschleunigung planerisch nicht vorangetrieben). Nur ist dazu in den hiermit vorgelegten Bundesbeschlüssen leider nichts enthalten. Im Erläuternden Bericht wird lediglich erwähnt, dass in Klärung sei, ob für Beschleunigungsmassnahmen auf der Strecke Winterthur - St. Gallen

zusätzliche Finanzmittel nötig sind und dass der Ausbau des Bahnhofs Lausanne zeitkritisch sei und eng begleitet würde. Zudem wird für den Herbst eine Machbarkeitsstudie zur Fahrzeitbeschleunigung Lausanne - Bern erwartet. Dies ist vor dem Hintergrund der gescheiterten "Dosto-Strategie" absolut unzureichend und wird von den betroffenen Regionen zu Recht missbilligt. Auch mutet es sehr eigenartig an, dass diese Vorlage nur gerade eine Woche vor der – dem Eigner dazumal mit Sicherheit bereits bekannten – Verlautbarung der Bundesbahnen in Vernehmlassung gegeben wurde. Die Situation hat sich also grundlegend geändert und dem wird in einer überarbeiteten Botschaft zur Anpassung der Ausbauprogramme gebührend Rechnung getragen werden müssen. **Der langjährige Plan einer Fahrzeitreduktion auf den Achsen Zürich - St. Gallen und Lausanne - Bern auf unter eine Stunde und damit deren äusserst wichtige Vollaufnahme in den Taktfahrplan muss nun endlich konkret umgesetzt werden.**

Perspektive BAHN 2050

Der öffentliche Verkehr weist heute einen Anteil am "Modalsplit" von etwa 21 Prozent auf (gemessen an der Anzahl Fahrten). Dieser Anteil wuchs bis ins Jahr 2007, seither verharrt er jedoch auf diesem konstanten Niveau. Letzteres ist im Vergleich zum benachbarten Ausland zwar relativ hoch, trotzdem ist es bei Weitem nicht hoch genug, um den nötigen klimapolitischen Ambitionen gerecht zu werden, beziehungsweise (nur schon) das Netto-Null-Ziel 2050 zu erreichen. Eine weitere deutliche **Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr ist deshalb unverzichtbar**, denn nur daraus ergibt sich die nötige zusätzliche Verlagerung hin zu effizienteren und CO₂-ärmeren Verkehrsträgern.

Vor diesem Hintergrund ist der Fokus der "Perspektive BAHN 2050" auf die Verbesserung des Modalsplits zugunsten nachhaltiger Verkehrsträger unabdingbar und entsprechend zu begrüssen. In den Zielen der "Perspektive BAHN 2050" ist allerdings nur von einer "**merklichen Erhöhung**" des Bahnanteils am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr die Rede. Diese Formulierung ist angesichts der Dringlichkeit einer grösstmöglichen Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor **absolut unzureichend. Dass es sehr wohl anders geht, zeigt das Beispiel Österreich: Dessen Regierung hat sich im "Mobilitätsplan 2040" zum Ziel gesetzt, den öV-Anteil – welcher heute ganze 3 Prozentpunkte unter jenem der Schweiz liegt – auf 40 Prozent zu erhöhen. Dies nicht bis 2050, sondern bereits bis 2040!**

Die maximal über die Verkehrsperspektiven 2050 (+3 Prozent) hinaus erzielbare Angebotswirkung auf den Modalsplit wird im Hintergrundbericht des BAV für den Personenverkehr auf 5 Prozent beziffert. Für weitere Verlagerungen darüber hinaus seien "umfassende nachfragesteuernde und raumplanerische Begleitmassnahmen notwendig". **Insbesondere solche nachfragesteuernden Massnahmen sollten unseres Erachtens daher unbedingt auch Teil der "Perspektive BAHN 2050" sein.** Im Hintergrundbericht wird dafür auf eine Studie der Universität Bern zur "Verhaltensarchitektur" in der öV-Nutzung verwiesen. Unsererseits möchten wir darüber hinaus auf die VöV-Studie "Perspektiven zur Erhöhung des Modalsplits des öffentlichen Verkehrs" vom Juni 2021 verweisen, welche eine Reihe konkreter Ansätze aufzeigt.

Ebenfalls fehlt im Erläuternden Bericht eine klare Perspektive zum Ausbau des internationalen Personenverkehrs. Dies ist erstaunlich, denn im Hintergrundbericht wird das potenzielle Verlagerungspotenzial gerade in diesem Bereich als sehr hoch beziffert. Die

weitgehende Verlagerung des innereuropäischen Flugverkehrs auf die Schiene muss jedenfalls aus klimapolitischen Gründen unbedingt mitberücksichtigt werden.

Die in den obigen Abschnitten zum Personenverkehr gemachten Überlegungen gelten genauso für den Schienengüterverkehr: Die im Erläuternden Bericht genannte Erhöhung des Güter-Modalsplits um nur 10 Prozent ist zu tief und steht ebenfalls nicht im Einklang mit den Klimazielen, zu denen sich die Schweiz international verpflichtet hat.

Was des Weiteren die Evaluation der möglichen "Stossrichtungen" betrifft, können wir die verschiedenen Analyse-Elemente des Berichts zwar ebenso nachvollziehen wie die darauf aufbauende Empfehlung für die Stossrichtung "kurze und mittlere Distanzen", Letzterer können wir uns aber nicht vorbehaltlos anschliessen. Dies auch deshalb, weil der **Hintergrundbericht beziehungsweise die Begleitstudien klar feststellen, dass die Stossrichtung "lange Distanzen" die grösste Verlagerungswirkung generiert.** Diese Stossrichtung mag zwar mit höheren Kosten und grösseren negativen Wirkungen auf die Umwelt verbunden sein (zum Beispiel bezüglich Flächenverbrauch und Lärm), jedoch fehlt dazu ein klarer Vergleich der externen Nutzen- und Kostenelemente wie er beispielsweise in der Hintergrundstudie zum Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels erstellt wurde. Es ist davon auszugehen, dass ein solcher Vergleich mit grosser Wahrscheinlichkeit für die Stossrichtung "lange Distanzen" sprechen würde. **Die Stossrichtung "kurze und mittlere Distanzen" mag zwar – wie im Hintergrundbericht festgehalten – den höchsten Grenznutzen aufweisen, den höchsten Nutzen insgesamt könnte sich aber dennoch aus der Stossrichtung "lange Distanzen" ergeben.**

Abschliessend machen wir folgende ergänzende Bemerkung: Im Hintergrundbericht wird mehrfach der "induzierte Mehrverkehr" erwähnt, welcher mit einer übermässigen beziehungsweise "zu attraktiven" Erweiterung des öV-Angebots einhergehen könnte, was es aus Kosten- und Klimagründen zu vermeiden gälte. Dazu möchten wir erstens anmerken, dass ein mit der Erhöhung des Modalsplits einhergehender induzierter Mehrverkehr verkehrs- und klimapolitisch grundsätzlich willkommen sein sollte. Und zweitens müssen – über die "Perspektiven" hinaus – **parallel zur Steigerung der öV-Attraktivität auch unbedingt gezielte Massnahmen zur bewussten Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs getroffen werden** (die oben erwähnte VöV-Studie zeigt dazu eine Reihe sinnvoller Ansätze auf).

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär