

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

elektronisch eingereicht bei:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 3. Oktober 2022
bettina.meury@voev.ch

Stellungnahme VöV zu «Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und Perspektive BAHN 2050» im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, uns zur rubrizierten Vernehmlassungsunterlage äussern zu können. Gerne nehmen wir zu den einzelnen Vorlagen und Themen wie folgt Stellung:

A) Überarbeitung Ausbauschnitt 2025 und Ausbauschnitt 2035

Stabilität und ein produzierbares Angebot mit einem möglichst hohen Kundennutzen haben Priorität für den zukünftigen Bahnausbau. Der VöV begrüsst die geplante etappierte Bahn- und öV-Entwicklung. Die Fahrpläne und Angebotserweiterungen müssen in Anbetracht von Bauverzögerungen und vieler Baustellen wieder auf eine robuste Basis gestellt werden.

Einzelne konkrete Projekte beurteilen wir wie folgt:

Wir stimmen der vom Bundesrat beantragten Änderung zum Vollausbau des Lötschbergbasistunnels zu.

Hingegen lehnen wir folgende vorgeschlagene Änderungen ab:

- *Verzicht auf Ausbau Frauenfeld - Wil (AS 2035, Art.1 Abs. 2 Bst. b Ziff. 14):
Diese Strecke soll ausgebaut werden (= keine Streichung).*
- *Zimmerberg-Basistunnel II: Kein Verzicht auf Vorinvestition betr. eine potenzielle Abzweigung nach Wädenswil*

B) Botschaft 2026

Der VöV erachtet es als richtig, dass nicht schon jetzt, sondern erst im Jahr 2026 Vorentscheide für den langfristigen Bahnausbau getroffen werden sollen.

Denn bis zur Erarbeitung der Botschaft 2026 sind die veränderten Rahmenbedingungen beim zukünftigen Rollmaterialeinsatz (WAKO) vertieft zu analysieren, die laufenden bzw. noch zu startenden Studien zum weiteren Bahnausbau abzuschliessen, zu priorisieren und das Angebotskonzept 2035 grundsätzlich zu überarbeiten. Erst auf dieser Grundlage sind unseres Erachtens Richtungsentscheide zur Realisierung erster Etappen weiterer Ausbauschritte unter bestimmten Bedingungen überhaupt erst möglich und sinnvoll.

Mit Blick auf weitere Ausbauschritte will der Bundesrat seine Langfriststrategie neu ausrichten. Die Perspektive BAHN 2050 löst die Langfristperspektive von 2012 ab. Letztgenannte war in erster Linie auf Engpassbeseitigungen und Taktverdichtungen ausgerichtet. Unsere Haltung gegenüber den in der Perspektive BAHN 2050 vorgeschlagenen Zielen, Vision und Stossrichtungen legen wir folgt dar:

Perspektive BAHN 2050:

- **Vision:** Die vom Bund getragene Vision wird von uns geteilt.
- **Ziele:** Die vom Bund festgelegten Ziele werden von uns grundsätzlich unterstützt. Der VöV erachtet insbesondere die Zielvorgabe einer merklichen Erhöhung des Bahnanteils am Modalsplit als richtungsweisend. Der VöV erwartet aber diesbezüglich eine etwas ehrgeizigere Zielvorgabe des Bundes. Das Ziel einer Steigerung des Modalsplits sollte nicht nur für den Personenverkehr auf der Schiene gelten, sondern auf den gesamten öV ausgeweitet und konkretisiert werden. Fehlallokationen zugunsten von «mehr Bahn» auf Strecken, welche mit alternativen öffentlichen Verkehrsmitteln geeigneter bedient werden können, sind zu verhindern.

Des Weiteren sind die Zielsetzungen durch eine konsequente Kunden- und Nachfrageperspektive, welche sich explizit auch an den heutigen «Noch-nicht-öV-Kunden» ausgerichtet, zu ergänzen.

- **Stossrichtungen:** Die vom Bund vorgelegten Stossrichtungen sind unseres Erachtens generell wenig handlungsleitend für die anstehenden nächsten Botschaften. Der VöV würde sich auch in dieser Phase bereits eine stärkere konzeptionelle Ausrichtung wünschen. Die Stossrichtungen sollten aus Sicht VöV in folgenden Punkten angepasst bzw. ergänzt werden:

a. **Die künftige Bahnentwicklung nur auf kurze und mittlere Distanzen zu fokussieren, trägt aus Sicht des VöV einem nachhaltigen und effizienten Gesamtmobilitätssystem zu wenig Rechnung.**

Insbesondere das prognostizierte steile Wachstum der Wege auf kurzen Distanzen in urbanen Räumen fordert ein **intelligentes Zusammenspiel der öffentlichen Verkehre auf der Strasse und des Langsamverkehrs** (Busse, Velo, Fuss) **und der Schiene sämtlicher Spurweiten** (Bahn, Tram, lightrail, Standseilbahn, ...). Die nachfragebedingt kurzen Abstände zwischen den Haltestellen sprechen tendenziell für «leichtere» Systeme als die Normalspurbahn.

Die Bahn kann ihre Stärken vor allem in grossen, dichten Agglomerationsräumen sowie auf mittleren und langen Distanzen ausspielen, welche bis in unsere europäischen Nachbarländer und darüber hinaus reicht. Eine gezielte Entwicklung auf diesen Relationen kann als Rückgrat eines umweltfreundlichen Mobilitätsverbunds einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele 2050 leisten. **Der Fokus der Bahnentwicklung ist entsprechend auch auf die mittleren und langen Distanzen auszurichten.**

b. Das Angebot als Grundlage der künftigen Bahnentwicklung soll sich konsequent an den räumlichen Erschliessungsebenen ausrichten. Die Basis bildet ein systematisiertes Grundsystem welches durch zusätzliche standardisierte, flexible Angebote zeitlich ergänzt werden kann.

- Der **nationale Verkehr** folgt einer konsequenten Linienführung und Haltepolitik an metropolitanen, gross- und mittelstädtischen Zentren. In grossen Knoten sind die Anschlüsse zu den nachgelagerten Angeboten nicht zwingend zu berücksichtigen. Grundsystem bildet der 30'-Takt.
- Stärkung des **internationalen Personenverkehrs** in Verlängerung des nationalen Produkts. «Schweizer» Qualität im 60'-Takt zu den europäischen Knoten und Integration in einen übergeordneten Europatakt.
- Repositionierung des **interregionalen Angebots** auf Mitteldistanzen und Halt in den Entwicklungsschwerpunkten der grossen Städte (Stadtbahnhöfe). Klare Haltepolitik, Linienführung und Takt für ein zeitnahes Umsteigen in mittleren Knoten.
- Gezielte Entwicklung des hochsystematisierten **S-Bahn-Angebots** in den Kernagglomerationen sowie Ausweitung in die Agglomerationsgürtel (auch grenzüberschreitend) und mittleren Agglomerationen. Die hohe Erschliessungsqualität der S-Bahnsysteme ist je nach Raumdichte und Nachfrage durch komplementäre Systeme (bus rapid, Stadtbahn, ...) zu gewährleisten. Eine Reflektion der finanziellen Gefässe zur Entwicklung des öV ist zeitgleich zur Ausgestaltung der Perspektive BAHN 2050 anzugehen.
- Aufbauend auf dem systematisierten Grundsystem sind **flexible Angebote** mit gegenüber dem Grundsystem veränderter Linienführung, Haltepolitik und Takt einzuführen. Diese flexiblen Angebote sind ebenfalls produktionstechnisch «vorgefertigt» und können temporär in den Grundfahrplan eingefügt werden. Das flexible Angebot richtet sich insbesondere an den Freizeitbedürfnissen auf mittleren und langen Distanzen aus. Die entsprechenden Planungsinstrumente und Bestellverfahren, welche diese Dualität des Grund- und Zusatzfahrplans zulassen, sind parallel zu BAHN 2050 aufzubauen.

c. Der Fokus einer Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur sollte auf einer optimalen Auslastung des bestehenden Netzes liegen. Im Vordergrund stehen gezielte Um- und Ausbauten zur Ertüchtigung des Netzes insbesondere in den Zufahrten zu den Knoten sowie zur Schaffung von netzrelevanten Redundanten.

In Kombination mit einem **gesteigerten Technologieeinsatz** in der Bahnsteuerung soll es gezielte Ergänzungsbauten geben (Beispiele: Automatisierung von besetzten Einfahrten und Abfahrtsprozesse, GOA 2 bis 4, ETCS). Die Netzentwicklungen müssen eine deutliche Wirkung auf die Ziele des Modalsplits, der Effizienz und der Wirtschaftlichkeit (Lifecycle-Kosten) nachweisen.

Abschliessend weisen wir darauf hin, dass die Kapazitätsengpässe im Knoten Bern kritisch sind. Gleichzeitig beinhaltet der gegenwärtige Stand der übergeordneten Infrastrukturplanung keine verbindliche Perspektive für eine nachfragegerechte und attraktive Entwicklung des S-Bahn- und Regionalverkehrsnetzes in der Hauptstadtregion, was im Widerspruch steht zu dem in der «Perspektive Bahn 2050» formulierten Ziel, den Modalsplit durch eine Verbesserung des öV-Nahverkehrs zu erhöhen. Wir sehen deshalb die Notwendigkeit, dass die erforderlichen Kapazitätserweiterungen rasch konkretisiert werden.

C) Ausblick und Einbezug VöV

Der VöV begrüsst die vorgesehene Berichterstattung über alle laufenden Studien sowie die für die Botschaft 2026 geplante Gesamtübersicht. Viele wichtige Punkte betreffend Entscheide für kommende grosse Ausbauschritte sind derzeit unklar bzw. noch nicht entscheidungsreif (u.a. wegen den noch offenen Folgen des Verzichts der SBB auf die WAKO).

Entscheide zu ersten Etappen von Grossprojekten und Priorisierung von Infrastrukturmassnahmen sollen deshalb aus Sicht VöV im Jahr 2026 nur dann gefällt werden, wenn a) ein stabiles Angebotskonzept 2035 vorliegt und b) die Projekte zu einer deutlich geschärften Perspektive BAHN 2050 aufwärtskompatibel sind.

Gleichzeitig erwarten wir, dass die Digitalisierung im Kern des Systems nachdrücklicher unterstützt wird. In den Planungen und Ausbauschritten ist systematisch einzubeziehen, dass die notwendigen technologischen Systeme wie v.a. ERTMS im Zeithorizont 2050 voll einsatzfähig sind. Die Finanzierung der dafür benötigten zusätzlichen Mittel – im Speziellen die Mehrkosten Rollmaterial – sind sicherzustellen.

Einbezug VöV

Damit am Schluss mehrheitsfähige Vorlagen resultieren, ist eine breite brancheninterne Abstützung notwendig. Der VöV ist für die brancheninterne Abstimmung gut positioniert. Aus diesen Gründen erwarten wir, dass der VöV in den entsprechenden Gremien (fachliche Ebene wie Steuerungsausschüsse) gebührend vertreten ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Vorschläge. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Thomas Küchler
Präsident Kommission Infrastruktur



Ueli Stückelberger
Direktor