
LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 14. Oktober 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Gemeinsam mit unseren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft.

Überarbeitung Ausbauschnitt 2025 und Ausbauschnitt 2035

Die LITRA begrüsst die vom Bundesrat vorgeschlagene etappierte Bahn- und öV-Entwicklung. Für den zukünftigen Bahnausbau müssen die Stabilität sowie ein auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtetes Angebot Priorität haben. Konkret müssen die Fahrpläne und Angebotserweiterungen in Anbetracht von Bauverzögerungen und vieler Baustellen wieder auf eine robuste Basis gestellt werden.

Die LITRA stimmt zudem dem vom Bundesrat beantragten Vollausbau des Lötschbergbasistunnels zu. Hingegen lehnen wir den Verzicht auf den Ausbau Frauenfeld - Wil ab (d. h. die Strecke soll ausgebaut werden) und beim Zimmerberg-Basistunnel II soll es ebenfalls kein Verzicht auf Vorinvestition betreffend Abzweigung nach Wädenswil geben (d. h. die Vorinvestition soll getätigt werden).

Botschaft 2026

Die LITRA erachtet es auf Grund der aktuellen Situation als richtig, dass erst im Jahr 2026 Vorentscheide für den langfristigen Bahnausbau getroffen werden sollen. Allerdings sind bis zur Erarbeitung der Botschaft 2026 die veränderten Rahmenbedingungen beim zukünftigen Rollmaterialeinsatz (WAKO) vertieft zu analysieren, die zahlreichen Studien zum weiteren Bahnausbau abzuschliessen und zu priorisieren sowie das Angebotskonzept 2035 grundsätzlich zu überprüfen. Auf einer solchen soliden Grundlage können sodann Richtungsentscheide zur Realisierung weiterer Ausbauschnitte vorgenommen werden.

Perspektive BAHN 2050

Im erläuternden Bericht beschreibt der Bundesrat in der Ausgangslage für die Perspektive BAHN 2050 (Kapitel 2.2.2) wichtige übergeordnete Themen und Strategien (Mobilitätsentwicklungen, Klimastrategie, Sachplan Verkehr). Dabei fehlt allerdings eine Betrachtungsweise zum öV-Gesamtsystem, respektiv eine Einordnung der Bahn in den gesamten öV der Massentransportmittel. Diese mangelnde Einordnung der Bahn in das öV-Gesamtsystem setzt sich auch in den Zielen und Stossrichtungen fort.

- **Vision:** Die vom Bund getragene Vision wird von der LITRA geteilt.
- **Ziele:** Die vom Bund festgelegten Ziele werden von uns grundsätzlich unterstützt. Wir erachten die Zielvorgabe einer merklichen Erhöhung des Bahnanteils am Modalsplit als richtungsweisend. Die LITRA erwartet aber ehrgeizigere Zielvorgaben des Bundes, zumal der Bundesrat selber auf mehrere Defizite

hinweist (z.B. hinsichtlich Erreichung des übergeordneten Klimaziels oder Berücksichtigung Nachfrage und Raumstruktur). Das Ziel einer Steigerung des Modalsplits muss zudem nicht nur auf der Schiene gelten, sondern auf den gesamten öV als Massentransportmittel ausgeweitet und konkretisiert werden. Fehlallokationen zugunsten von «mehr Bahn» auf Strecken, welche mit alternativen öffentlichen Verkehrsmitteln geeigneter bedient werden können, können damit verhindert werden. Des Weiteren sind die Zielsetzungen durch eine konsequente Kunden- und Nachfrageperspektive, welche sich explizit auch an den heutigen «Noch-nicht-öV-Kunden» ausrichtet, zu ergänzen.

- **Stossrichtungen:** Die LITRA würde sich bereits zu diesem Zeitpunkt eine stärkere konzeptionelle Ausrichtung wünschen, indem die Stossrichtungen in folgenden Punkten angepasst und ergänzt werden sollten:

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

Das prognostizierte Wachstum der kurzen Wege in urbanen Räumen fordert ein **intelligentes Zusammenspiel** des öffentlichen Strassen-öV mit dem Langsamverkehr und dem Schienen-öV sämtlicher Spurweiten (Bahn, Tram, Lightrail, Standseilbahn etc.). 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 dieser Relationen kann als Rückgrat der umweltfreundlichen Mobilität 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 dafür bildet ein getaktetes Grundsystem, das durch zusätzliche standardisierte, flexible Angebote zeitlich ergänzt werden kann.**

- Der **nationale Verkehr** folgt einer konsequenten Linienführung und Haltepolitik an gross- und mittelstädtischen Zentren. In grossen Knoten sind die Anschlüsse zu den nachgelagerten Angeboten nicht zwingend zu berücksichtigen. Das 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. Damit kann der energieeffiziente und umweltfreundliche Schienenverkehr eine attraktive Option werden für Reisende, die im internationalen Personenverkehr bisher andere Verkehrsträger bevorzugt haben.
- 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 grenz-überschreitend) und mittleren Agglomerationen. Die hohe Erschliessungsqualität der S-Bahnssysteme ist je nach Raumdichte und Nachfrage durch komplementäre Systeme zu gewährleisten. Dabei sind Überlegungen zur Finanzierung aller öV-Angebote zeitgleich 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. **Die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur soll auf einer optimalen Auslastung des bestehenden Netzes liegen. Deshalb sollen gezielte Um- und Ausbauten des Netzes insbesondere in den Knoten sowie zur Schaffung von netzrelevanten Redundanzen im Vordergrund stehen.**

In Kombination mit einem **gesteigerten Technologieeinsatz** in der Bahnsteuerung soll es gezielte Ergänzungsbauten geben. Die Netzentwicklungen müssen eine deutliche Wirkung auf die Ziele des Modalsplits, der Effizienz und der Wirtschaftlichkeit (Lifecycle-Kosten) nachweisen.

Abschliessende Bemerkungen

Die LITRA begrüsst die vorgesehene Berichterstattung über alle laufenden Studien sowie die für die Botschaft 2026 geplante Gesamtübersicht ausdrücklich. Gleichzeitig möchten wir darauf hinweisen, dass es für ein nachhaltiges Verkehrssystem zentral ist, den öV-Anteil als Ganzes zu steigern. Bei einer gesamtheitlichen Betrachtung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz sollten neben dem Bahnausbau auch Innovationen und Entwicklung anderer Verkehrsträger, beispielsweise im Busbereich, berücksichtigt werden.

Viele wichtige Punkte betreffend Entscheide für kommende grosse Ausbauschritte sind derzeit noch unklar oder nicht entscheidungsreif (u.a. wegen den offenen Folgen des Verzichts der SBB auf die WAKO). Entscheide zu ersten Etappen von Grossprojekten und Priorisierungen von Infrastrukturmassnahmen sollen deshalb aus Sicht der LITRA im Jahr 2026 nur dann gefällt werden, wenn a) ein stabiles Angebotskonzept 2035 vorliegt und b) die Projekte zu einer geschärften Perspektive BAHN 2050 aufwärtskompatibel sind.

Gleichzeitig erwarten wir, dass die Digitalisierung im Kern des Systems klarer 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 der LITRA

Damit am Schluss des politischen Prozesses eine mehrheitsfähige Vorlage für die BAHN 2050 resultieren kann, ist ein frühzeitiger, breiter Einbezug der relevanten Akteure notwendig. Die LITRA ist eine zentrale Dialogplattform für die öV-Politik in der Schweiz. Entsprechend erwarten wir, dass wir bei diesem Geschäft in den relevanten strategischen Gremien (Steuerungsausschüsse) vertreten sind.

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

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer