

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Versand ausschliesslich per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

12. Oktober 2022

Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive Bahn 2050: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 22. Juni 2022 haben Sie uns aufgefordert, zum aktuellen Stand des Bahnausbaus und zur Perspektive Bahn 2050 Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelunternehmen. Sämtliche unserer Mitglieder sind auf verlässliche und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen. Diese stellen für den Standort Schweiz einen zentralen Erfolgsfaktor dar.

Die Bahn ist ein unverzichtbarer Bestandteil eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems. Für die Wirtschaft ist sie wichtig, damit Güter und Personen verlässlich, schnell und kostengünstig von A nach B kommen. Gleichzeitig verfügt die Schweiz über eine vielfältige und hochinnovative Bahnindustrie. Diese ist nicht nur auf gute Rahmenbedingungen für den Export angewiesen, sondern auch auf einen dynamischen Heimmarkt.

Vor diesem Hintergrund begrüssen wir die vorgeschlagenen Anpassungen der Ausbauschritte 2025 und 2035. Generell unterstützen wir sämtliche Massnahmen, die zu einer schnellen und pragmatischen Umsetzung beschlossener Projekte führen. Zu einzelnen Projekten äussert sich economiesuisse als nationaler Dachverband nicht.

Bei der Perspektive Bahn 2050 sehen wir Nachbesserungsbedarf. Allem voran sind wir der Ansicht, dass sich die Bahnentwicklung nicht auf die Maximierung des Marktanteils konzentrieren sollte, sondern auf die Digitalisierung, Automatisierung und eine optimale Aufgabenteilung mit anderen Verkehrsträgern. Zentrale Treiber sollen nicht Konzepte und Strategien des Bundes oder andere Politikziele sein, sondern der Kundennutzen im Personenverkehr und die Bedürfnisse der Unternehmen im Güterverkehr. Ein kundennahes Bahnsystem ist attraktiv und ein attraktives Bahnsystem wird letztlich auch rege genutzt.

Für eine wettbewerbsfähige und innovative Bahn braucht es darüber hinaus nicht nur eine Weiterentwicklung der Infrastruktur, sondern auch der Marktorganisation. Dies umfasst betrieblich relevante Aspekte wie die Trassenplanung und -preise ebenso wie kommerzielle Themen, bspw. den Zugang zu Daten oder den Wiederverkauf von Tickets. Im Güterverkehr kommt die Frage nach der neutralen Erbringung von Systemdienstleistungen hinzu sowie die Umsetzung des Wettbewerbsparadigmas aus dem Gütertransportgesetz. Neben der «Hardware» der Infrastruktur definieren diese Themen die «Software» der Bahn 2050 und sollten entsprechend nicht vernachlässigt werden.

Letztlich ist die Berücksichtigung des Güterverkehrs in der Planung für die Wirtschaft entscheidend. Wir begrüßen es, dass diesbezüglich bessere Voraussetzungen geschaffen wurden und künftig ein partizipativer Planungsprozess analog zum Personenverkehr stattfindet. Ebenso halten wir den Fokus auf die Ost-West-Achse gem. Perspektive Bahn 2050 für sinnvoll. Betreffend City-Logistik-Anlagen wird es jedoch noch erhebliche gemeinsame Anstrengungen mit den Städten und Kantonen brauchen, um die notwendigen zentrumsnahen Flächen frühzeitig zu sichern. Unter der Voraussetzung, dass dies gelingt, sind solche Konzepte vielversprechend.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Argumente. Weitere Ausführungen können Sie dem beiliegenden Fragebogen entnehmen.

Für Rückfragen oder vertiefende Diskussionen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse

Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung
Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

Lukas Federer
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt



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. Diese tragen zu einer schnellen Umsetzung der beschlossenen Ausbauten bei. Zur Aufnahme des Vollausbaus des Lötschberg-Basistunnels äussern wir uns nicht, da wir als nationaler Dachverband zu regionalen Anliegen generell keine Stellung beziehen. Es sei an dieser Stelle einzig daran erinnert, dass der Zweck des Ausbauschriffs 2035 eigentlich primär in der Stärkung der Ost-West-Achse liegt und nicht im weiteren Ausbau der alpquerenden Verbindungen.

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

Die punktuellen Verzögerungen bei der Umsetzung des AS 2035 sind aus unserer Sicht nachvollziehbar. Dennoch führen sie zu ungünstigen politischen Entwicklungen, wie bspw. die Annahme der Motion 22.3008 in den eidgenössischen Räten zeigt. Um die Glaubwürdigkeit und Funktionalität des STEP zu erhalten, muss das Umsetzungstempo deshalb erhöht und alles darangesetzt werden, dass das Angebotskonzept 2035 planmässig umgesetzt wird.

- 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?

Analog zu Antwort 1 unterstützen wir auch hier die vorgeschlagenen Anpassungen im Sinne einer schnelleren Umsetzung beschlossener 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?

Nein, wir begrüssen die Reduktion im Sinne des effizienten Mitteleinsatzes sehr.

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

Nein.



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

Nein. Insbesondere zu einzelnen Projekten äussert sich economiesuisse als nationaler Dachverband nicht.

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. Zum einen ergibt sich aus der Bundesverfassung die freie Verkehrsmittelwahl und es besteht kein Verlagerungsauftrag für den Personenverkehr im Allgemeinen oder den Binnengüterverkehr im Spezifischen. Zum anderen macht diese Versteifung auf eine Verlagerung materiell keinen Sinn. Der Modalsplit ist nicht eine politische Zielgrösse, sondern Ausdruck der Mobilitätsbedürfnisse und der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger. Schiene und Strasse sind nicht beliebig substituierbar, weil sie unterschiedliche Bedürfnisse abholen und unterschiedliche Stärken haben. Entsprechend sollte die Bahn ihren Marktanteil nicht maximieren, sondern diesen optimieren. Dafür braucht es unbestrittenermassen eine Weiterentwicklung der Infrastruktur. Das grosse Problem liegt jedoch auf der organisatorischen, betrieblichen und kommerziellen Ebene. Ohne mehr Wettbewerbsdruck und einen höheren Eigenfinanzierungsgrad wird es für das Bahnsystem keine Anreize geben, ein kundennäheres und verlässlicheres Angebot anzustreben. Diese organisatorischen Aspekte der Bahn werden in der Vernehmlassungsvorlage leider nicht thematisiert.

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

Änderungsantrag 1: Umformulierung der Vision:

«Die Bahn stärkt dank effizienter Nutzung ihrer Stärken den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz und leistet insbesondere einen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050.»

Begründung:

Die Vision erscheint uns grundsätzlich zielführend. Allerdings ist sie naturgemäss sehr allgemein gehalten und kann auf verschiedene Arten interpretiert werden. Für economiesuisse ist der Beitrag der Bahn an die Standortqualität vordringlich. Die Klimaziele stehen dazu nicht im Gegensatz, sondern sind ein Bestandteil dieser Qualität. Entsprechend schlagen wir eine Präzisierung der Vision vor.

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.*
- 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:

Die Zielsetzungen sind aus unserer Sicht falsch priorisiert. Die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Bahn sollte das oberste Ziel der Langfristspektive sein. Erst die Stärkung dieser Grundeigenschaften der Bahn ermöglicht einen Beitrag an andere Politikziele. Das Ziel 3 (Erhöhung Bahnanteil am Modalsplit) lehnen wir ausserdem ab. Damit wird die Bahn zum Selbstzweck, anstatt den Kundinnen und Kunden zu dienen (siehe Antwort 2a).

Angebotsseitig gilt es anzumerken, dass die Bahn zwar optimal in ein Gesamtsystem mit möglichst nahtlosen Schnittstellen eingebettet sein sollte.

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

Ja, mit einigen Vorbehalten.

Generell bleibt das organisatorische Optimierungspotential (bspw. mehr Wettbewerb und ein weniger abgeschottetes Bahnsystem) unerwähnt. Dieser Hebel wäre jedoch sehr wichtig, um aus dem bestehenden Bahnsystem mehr herauszuholen und Effizienz- sowie Innovationsanreize zu setzen.

Zum Personenverkehr: In und zwischen den Agglomerationen besteht in der Tat der grösste Handlungsbedarf, da dort der Nutzungsdruck am stärksten ist. Allerdings besteht auch hier die Lösung nicht darin, den Marktanteil der Schiene zu maximieren (damit wird die Bahn zum Selbstzweck), sondern durch mehr Effizienz und Verlässlichkeit den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zu erhöhen. Hingegen hinterfragen wir die Sinnhaftigkeit von weiteren Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr in einem System, das mehrheitlich ausgereizt ist. Der Grenznutzen solcher Massnahmen erscheint uns sehr tief zu sein. Die knappen Mittel für den Bahnausbau dürften an anderen Orten effizienter eingesetzt sein. Des Weiteren sind wir nicht der Meinung, dass die Grunderschliessung im öffentlichen Raum eine reine Aufgabe des öffentlichen Verkehrs ist. Im Gegenteil kann der Individualverkehr hier seine Stärken ausspielen. Letztlich halten wir es für unpassend, dass sich eine Perspektive Bahn 2050 der Förderung anderer Mobilitätsformen (insb. Langsamverkehr) verschreibt. Selbstverständlich sind optimale Schnittstellen wichtig. Die Vorlage soll aber letztlich eine Bahnperspektive bleiben.

Zum Güterverkehr: Hier sind wir mit der Situationsanalyse und den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden. Betonen möchten wir insbesondere, dass die Sicherung von Flächen für City-Logistik-Anlagen höhere Priorität geniessen muss und die Kantone und Gemeinden diesbezüglich in die Pflicht genommen werden sollten.

Zu Infrastruktur und Betrieb: Neben den im erläuternden Bericht erwähnten Aspekten halten wir es für sehr wichtig, dass die Infrastrukturentwicklung einer Vollkostenrechnung folgt. Nicht nur Investitions-, sondern auch Betriebs- und Folgekosten müssen Entscheide beeinflussen. Dies im Sinne eines nachhaltigen Umgangs mit Finanzmitteln aus BIF und NAF.

Zu neuen Technologien und Automatisierung: Neben den genannten Aspekten fordern wir eine schnelle Erneuerung der Kommunikationsnetze der Bahn. Insbesondere 5G-Mobilfunk wird in Zukunft eine wichtige Basisinfrastruktur darstellen. Daneben sollte Cargo sous terrain als am weitesten gediehenes Transportsystem der Zukunft zumindest erwähnt werden.

- d) Wenn nein, was schlagen Sie vor?

Siehe 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?

Unter den gegebenen Umständen erscheint uns das Vorgehen zielführend. Sollten sich die Verzögerungen bei der Umsetzung des Angebotskonzeptes 2035 als persistent erweisen, muss nach Möglichkeit eine Neu-Priorisierung von Projekten vorgenommen werden, so dass die volkswirtschaftlich nützlichsten Projekte zuerst umgesetzt werden können.

- 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 Stellungnahme.

- 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 begrüssen es insbesondere, dass der Güterverkehr im Vergleich zu früheren Phasen eine gewichtigere Rolle im Planungsprozess erhält.

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

Die aktuelle Konstellation zeigt aus unserer Sicht, dass die Prozesse und Regeln rund um den Bahnausbau eine Grenze der Komplexität erreicht haben. Das System ist offenbar nicht mehr in der Lage, die beschlossenen Projekte zeitgerecht zu realisieren. So kann die Schweizer Infrastruktur nicht mehr proaktiv entwickelt werden. Es braucht entsprechend eine Debatte über eine Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren.

4) Weitere Bemerkungen

- a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.