

## Sitzung Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR (KVF-N) vom 8. Januar 2024

### Stellungnahme von Pro Bahn zu 23.055 s BRG. *Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie «Perspektive Bahn 2050»*

Die Kommission entscheidet über die Änderungen der Ausbauprogramme. **Diese stehen in engem Zusammenhang mit der «Perspektive Bahn 2050»** wie auch die gemeinsame Botschaft des Bundesrates für beide Geschäfte zeigt.

**Der Marktanteil der Bahn stagniert seit mehr als 15 Jahren**, d.h. das Verkehrswachstum im Personen- und Güterverkehr fand hauptsächlich auf der Strasse statt. Die Projekte von überregionaler Bedeutung in Milliardenhöhe, welche seither gestartet wurden, haben grösstenteils keine Wirkung gezeigt oder sind gar gescheitert. **Der Fahrplan 2025 und der Entwurf 2035 zeigen einen Abbau**, was zu grosser Sorge Anlass geben sollte. Heute erfolgen **Investitionen ohne Gesamtkonzept mit der Giesskanne**. Eine übergeordnete, nationale Gesamtsicht, wie bei Bahn 2000, kommt nicht zustande. Jede Region kämpft für ihre Infrastrukturen ohne die Auswirkungen für das gesamtschweizerische Angebot zu kennen. Am Ende passt nichts zusammen, denn der Verkehr endet nicht an den Kantonsgrenzen.

**Die bisher erfolgreiche Planungsphilosophie von Bahn 2000, dass Infrastrukturausbauten eine Folge von Angebotskonzepten sein müssen, wurde umgekehrt. Das sind diejenigen strategischen Entscheide, welche die Politik und nicht das BAV treffen müsste:** Wollen wir weiterhin ein Knotensystem à la Bahn 2000? Welches sind die künftigen Knoten, welche Fahrzeiten sind dazu erforderlich? Sollen die Schwerpunkte hauptsächlich auf mittlere und kurze oder vermehrt auch auf lange Distanzen gelegt werden usw.? **Einmal mehr wird eine Infrastruktur geplant, ohne die genauen Anforderungen und Auswirkungen zu kennen. Das BAV entscheidet über die Strategie und das Parlament darf noch über die Ausführung entscheiden. So schafft das BAV Fakten, die von der Politik nicht mehr rückgängig gemacht werden können.** Das gibt u.a. auch Stefan Engler in der Debatte im Ständerat zu bedenken.

#### Pro Bahn stellt folgende Forderungen:

- Es ist ein **langfristiges gesamtschweizerisches Angebotskonzept** wie bei Bahn 2000 zu erstellen, welches **als Grundlage für die weiteren Ausbauten** dient - auch von Bahn 2050. **Darüber hat das Parlament und nicht das BAV zu entscheiden.**
- In erster Priorität ist so schnell als möglich ein Angebotskonzept zu erstellen, welches aufzeigt, wie die **Abbaumassnahmen von 2035 vermieden** werden können. **Die dazu nötigen Investitionen sind prioritär zu behandeln.**
- **Der Bundesrat ist aufzufordern, die absolut ungenügende Vorlage «Bahn 2050» zu überarbeiten.**

#### Bahn 2050: ein teures Konzept mit wenig Wirkung:

1. **Falsche Messgrösse als Grundlage:** Das BAV verwendet die Anzahl zurückgelegter Wege für die Messung des Potentials des Bahnverkehrs statt der Personenkilometer.<sup>1</sup> **Für die Belastung der Umwelt sind einzig und allein die Personenkilometer massgebend.** So erspart eine einzige Retourfahrt von Zürich nach Paris gleich viel CO<sub>2</sub> wie ein Durchschnittspendler in der Stadt Zürich während eines ganzen Jahres verursacht. So werden auch rund 70% der Personenkilometer der SBB im Fernverkehr erbracht. **Mit der Anzahl Wege als Messgrösse, wird das Potential der kurzen und mittleren Distanzen, auf welche das BAV die Ausbauten konzentrieren will, komplett überschätzt.**

<sup>1</sup> Perspektive Bahn 2050 Hintergrundbericht Vision, Ziele und Stossrichtungen S 12f <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/bahninfrastruktur/ausbauprogramme/perspektive-bahn-2050.html>

2. **Die Konzentration der bundesrätlichen Strategie Bahn 2050 auf kurze und mittlere Strecken genügt nicht. Die langen Strecken sind zwingend stärker zu berücksichtigen. Dies fordern auch die SBB<sup>2</sup> und viele andere in der Vernehmlassung.**
3. **Der Marktanteil der Bahn von 21% (Referenz: 2019) ist deutlich stärker zu erhöhen als nur um 3 Prozentpunkte wie vom BAV beabsichtigt.** Nur so kann das CO<sub>2</sub> und der Energieverbrauch reduziert, sowie die Raumplanung und der Schutz der Lebensräume erleichtert werden.
4. **Die Fahrzeit von Tür zu Tür ist das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels.** Die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs sind auf vielen Relationen nicht konkurrenzfähig. Daher unterstützt Pro Bahn die **von den eidgenössischen Räten verabschiedete Motion 22.4258 Perspektive Bahn 2050. Realisierung und Vollendung des "Verkehrskreuzes Schweiz"**<sup>3</sup>. Damit können nicht nur konkurrenzfähige Fahrzeiten zwischen St. Gallen und Genf und zwischen Basel und Chiasso angeboten, sondern auch die wichtigen europäischen Knoten wie Frankfurt, München, Mailand, Lyon oder Paris besser angebunden werden. Diese Schritte müssen mit den Nachbarländern koordiniert werden.

GS, Zürich, 4 Januar 2024

---

<sup>2</sup> <https://company.sbb.ch/content/dam/internet/corporate/de/ueber-die-sbb/die-sbb-bewegt-die-schweiz/wirtschaft-politik/Stand-Ausbauprogramme-Bahninfrastruktur-Perspektive-BAHN-2050.pdf.sbbdownload.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20224258>