KÖV CTP CTP

Bundesamt für Verkehr (BAV)
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 26. September 2022

Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050: Stellungnahme Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Der Bundesrat hat am 22. Juni 2022 die Vernehmlassung zu der im Betreff genannten Vorlage eröffnet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir beginnen unserer Rückmeldung mit einer generellen Einschätzung zur Vorlage. Im Anschluss finden Sie unsere Antworten auf den offiziellen Fragebogen der Vernehmlassung.

Generelle Bemerkungen

Die KöV unterstützt die vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen an den Bundesbeschlüssen zu den Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur sowie die Stossrichtungen der Perspektive Bahn 2050. Gleichzeitig sind wir besorgt über die mehrjährigen Verzögerungen bei wichtigen Grossprojekten und die negativen Auswirkungen, die sich aus dem Verzicht der SBB auf Fahrzeuge mit Wankkompensation (Wako) ergeben. Diese unerfreulichen Entwicklungen stellen die gesamte Fahrplanstruktur der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte (ZEB, AS 2025 und 2035) in Frage – insbesondere auf der Ost-West-Achse. Die Kantone erwarten, dass der Bundesrat die vollständige und zeitnahe Umsetzung der auf Basis der bisherigen Ausbauschritte festgelegten Angebotsziele sicherstellt – gegebenenfalls mit zusätzlichen Infrastrukturmassnahmen. Die hierfür notwendigen Planungsarbeiten und Projektstudien müssen rasch angegangen werden, damit die entsprechenden Vorhaben und ihre Kosten in die Botschaft 2026 aufgenommen werden können. Das Parlament ist bereits mit der Botschaft 2023 zu informieren, dass für den Ausbauschritt 2026 vermutlich mit zusätzlichen Massnahmen und einem finanziellen Mehrbedarf zu rechnen ist.

Wir teilen die Einschätzung der Perspektive Bahn 2050, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur für sich allein genommen nicht ausreichen wird, um eine starke Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen. Es braucht deshalb zwingend weitere flankierende Massnahmen – namentlich auch beim motorisierten Individualverkehr.

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV

Haus der Kantone
Speichergasse 6
Postfach, 3001 Bern

Tel 031 320 16 90
info@koev.ch
www.koev.ch

Die KöV konzentriert sich in ihrer Stellungnahme bewusst auf die übergeordneten Aspekte der Vernehmlassungsvorlage. Auf Forderungen in Zusammenhang mit einzelnen Projekten der Ausbauschritte wird verzichtet. Diesbezüglich verweisen wir auf die Stellungnahme der betroffenen Kantone.

1) Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen

Unterstützen Sie die folgenden vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen?

- *Reduktion des Gesamtkredits ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur) um 590 MCHF?* ☒ Ja ☐ Nein
- *Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschritt 2025 um 330 MCHF?* ☒ Ja ☐ Nein
- *Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschritt 2035 um 980 MCHF?* ☒ Ja ☐ Nein

Haben Sie Bemerkungen zu den vom Bundesrat für die Ausbauprogramme vorgeschlagenen Anpassungen?

Reduktion des Gesamtkredits ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur) um 590 MCHF
Die Mehrheit der KöV unterstützt den Vorschlag des Bundesrates, unter der Bedingung, dass die Umsetzung sämtlicher im Rahmen der Ausbauprogramme (ZEB, AS 2025 und 2025) beschlossenen Massnahmen durch die Reduktion des Gesamtkredits ZEB in Höhe von 590 MCHF nicht gefährdet und die Funktionalität der Bahnknoten gewährleistet wird. Ausserdem weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass der kürzlich kommunizierte Verzicht der SBB auf Fahrzeuge mit Wankkompensation (Wako) weitreichende Folgen auf das Schienennetz haben wird – insbesondere auf der Ost-West-Achse. Gleiches gilt für die bevorstehende Überprüfung/Aktualisierung des Angebotskonzepts 2035. Unserer Ansicht nach wird es zusätzliche Infrastrukturausbauten brauchen, um die im Rahmen der Ausbauprogramme (ZEB, AS 2025 und 2035) vom Parlament beschlossenen Massnahmen vollständig umzusetzen. Die finanziellen Mittel, die dafür benötigt werden, sind mit der Botschaft zum Verpflichtungskredit des Ausbauschritts 2026 zu beantragen.
Derzeit ist noch nicht abschätzbar, wie hoch dieser Mittelbedarf ausfallen wird. Eine starke Minderheit der Kantone lehnt deshalb eine Reduktion des Gesamtkredits ZEB ab und fordert stattdessen, die Mittel für die zusätzlichen Massnahmen zu verwenden, die für die vollständige Umsetzung des ZEB und der Ausbauschritte 2025 und 2030 benötigt werden.

Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschritt 2025 um 330 MCHF
Die KöV befürwortet den Vorschlag des Bundesrates zur Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschritt 2025 um 330 MCHF. Damit wird sichergestellt, dass notwendige Projektanpassungen, namentlich im Knoten Genf, umgesetzt werden können.

Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschritt 2035 um 980 MCHF
Die KöV begrüsst die Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschritt 2035 um 980. MCHF. Die zusätzlichen Gelder sind Voraussetzung für wichtige Anpassungen bei Grossprojekten im Raum Zürich (Mehrspur Zürich-Winterthur, Bahnhof Stadelhofen, Zimmerberg-Basistunnel II) und ermöglichen den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels.

Im erläuternden Bericht wird auf zusätzliche Mehrkosten für den Ausbauschritt 2035 im Umfang von 410 MCHF verwiesen (Kapitel 2.1.1). Der Bundesrat sieht hierfür keine Erhöhung des Verpflichtungskredits vor und setzt stattdessen auf Kostenreduktionstrategien. Die KöV unterstützt den haushälterischen Umgang mit den verfügbaren finanziellen Mitteln. Einsparungen dürfen nicht zu Angebotsverschlechterungen führen. Die Umsetzung der im Rahmen der bisherigen Ausbauprogramme vom Parlament beschlossenen Massnahmen darf nicht durch Sparbemühungen gefährdet werden.

2) Perspektive BAHN 2050

Sind Sie mit folgenden Inhalten der Perspektive Bahn 2050 im Grundsatz einverstanden?

- *Vision und Zielsetzungen der Perspektive Bahn 2050?* ☒ Ja ☐ Nein
- *Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf die Verkehrsverlagerung auf die Bahn?* ☒ Ja ☐ Nein
- *Fokussierung auf die Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen"* ☒ Ja ☐ Nein

Haben Sie Bemerkungen oder Verbesserungsvorschläge zur Perspektive Bahn 2050?

Vision und Zielsetzungen
Die KöV teilt die Vision und Zielsetzungen der Perspektive Bahn 2050. Wir sind jedoch klar der Meinung, dass die Bahn einen noch grösseren Beitrag an die Erreichung der Klimaziele leisten kann. Die Modalssplit-Ziele, welche der Bund bis 2050 für die Bahn vorsieht, sind aus unserer Sicht zu wenig ambitioniert. Ausserdem geht die Perspektive Bahn 2050 nicht ausreichend auf die Potenziale im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr ein. Attraktive internationale Zugsverbindungen sind eine wichtige Alternative zum Flugverkehr und grenzübergreifende S-Bahnsysteme können massgeblich dazu beitragen, den Verkehr stärker auf den öV zu verlagern.
Demgegenüber sind wir der Meinung, dass die Perspektive Bahn 2050 das Potenzial von Mobility as a Service-Angeboten (MaaS) bezüglich ihrer Wirkung auf die Verkehrsverlagerung und -nachfrage

überschätzt. MaaS-Dienstleistungen dienen eher der Vervollständigung eines attraktiven Angebots, als dass ihnen eine starke Hebelwirkung bei der Verkehrsverlagerung und -nachfrage zukommt.

Fokus auf Verkehrsverlagerung auf die Bahn
Die KöV begrüsst den Fokus der Perspektive Bahn 2050 auf eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Diese Stossrichtung muss aus unserer Sicht auch Kapazitätsausbauten bei Überlasten einschliessen, da ansonsten eine Rückverlagerung auf die Strasse erfolgt. Ausserdem unterstützen wir wie bereits einleitend erwähnt, flankierende Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr.

Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen
Wir erachten die Stossrichtung grundsätzlich als sinnvoll. Welche Massnahmen im Einzelnen für eine Weiterentwicklung des Angebots auf kurzen und mittleren Distanzen geeignet sind (neue Durchmesserlinien, Halt IR/RE an Vorortsbahnhöfen, Tangentialverbindungen, grenzüberschreitender Schienenverkehr etc.) muss im Einzelfall geprüft werden.

3.) Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte

Sind Sie damit einverstanden, dass…

➢ *...sich der Ausbauschritt (Botschaft 2026) auf eine Überprüfung/Aktualisierung des Angebotskonzepts 2035 beschränkt und nur punktuelle Weiterentwicklungen vorgesehen sind (erste Etappen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt Art. 1 Abs. 3)?*	☒ Ja ☐ Nein	
➢ *…der nächste "vollwertige" Ausbauschritt mit einem umfassenden Planungsprozess gemäss Art. 16 KPFV erst mit der Botschaft 2030 kommen soll?*	☒ Ja ☐ Nein	
➢ *..dass die Perspektive Bahn 2050 für die Prüfung der Ausbauschritte 2026 und 2030 Anwendung finden soll?*	☒ Ja ☐ Nein	

Haben Sie Bemerkungen zum Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte?

Überprüfung/Aktualisierung des Angebotskonzepts 2035 (Botschaft 2026)
Die KöV unterstütz die vorgeschlagene Überprüfung/Aktualisierung des Angebotskonzepts 2035 und erwartet, dass die Kantone respektive die Planungsregionen in die entsprechenden Arbeiten einbezogen werden. Im Hinblick auf die Botschaft 2026 ist sicherzustellen, dass sämtliche vom Parlament mit dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 festgelegten Massnahmen vollständig umgesetzt werden Dies umfasst auch die unter Art. 1. Abs. 3 Bst. a – f definierten Massnahmen. Nach unserer Einschätzung wird dies zusätzliche Infrastrukturausbauten bedingen und einen erhöhten Finanzbedarf zur Folge haben. Die benötigten finanziellen Mittel sind mit dem Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2026 bereitzustellen.

Nächster vollwertiger Ausbauschritt (Botschaft 2030)
Für die Kantone ist essenziell, dass beim Planungsprozess für den nächsten vollwertigen Ausbauschritt ausreichend Zeit für die Herleitung und Bereinigung der Planungsgrundlagen zur Verfügung steht (z.B. für die Definition von Überlasten oder der Abgrenzung von Fern- und Regionalverkehr). Ausserdem regen wir eine Anpassung der Planungszyklen an. Die bisherigen Arbeiten haben gezeigt, dass ein Vierjahresrhythmus zu kurz ist, um die Planungsprozesse in ausreichender Tiefe zu bearbeiten. Die Planungszyklen sollten deshalb entweder verlängert oder alternativ so angepasst werden, dass eine parallele Bearbeitung von zwei Zyklen möglich wird (gleichzeitige Planung an zwei Ausbauschritten). Wünschenswert wäre zudem, wenn früh im Planungsprozess Aussagen zur Realisierung von Schlüsselinfrastrukturen getroffen werden.

4) Weiteres

Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KöV

Der Präsident

Laurent Favre

Die Generalsekretärin

Mirjam Bütler

Kopie an:
-Mitglieder der KöV