

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an:

konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 10. Oktober 2022

Vernehmlassungsantwort von Swiss Engineering STV zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Swiss Engineering STV, der Berufsverband der Ingenieur:innen und Architekt:innen, engagiert sich seit über 115 Jahren für die Interessen der rund 11'500 Mitglieder und vertritt die Anliegen aus der Welt der Technik in Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und freuen uns, Ihnen anbei die Überlegungen unseres Berufsverbands zum vorgeschlagenen Bundesbeschluss zuzustellen. Wir haben unsere Antworten zum Fragenkatalog in diesem Brief mit roter Farbe integriert:

| 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? • Ja |
| b) | Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035? • Ja |

| | | |
|---------------------------------|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Gemäss Standbericht per Ende 2021 befindet sich die ganz grosse Mehrheit der Projekte des AS 2035 erst in der Phase der Vorstudie, respektive wurde letztere noch nicht gestartet. Erst ein kleiner Teil der Projekte befindet sich im Vorprojekt oder ist weiter fortgeschritten. Erfahrungsgemäss liegen erst mit Abschluss der Vorstudie belastbare Erkenntnisse zu Machbarkeit, Kosten, Risiken und Terminen vor. Die vorgeschlagene Anpassung des Bundesbeschlusses darf nicht als abschliessende Anpassung verstanden werden. Weitere Anpassungen müssen möglich bleiben, wenn zukünftige Erkenntnisse dies erforderlich machen. | |
| c) | <p>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?</p> <ul style="list-style-type: none"> Ja | |
| d) | <p>Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?</p> <ul style="list-style-type: none"> Nein | |
| e) | <p>ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?</p> <ul style="list-style-type: none"> Ja | |
| f) | <p>Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?</p> <ul style="list-style-type: none"> Nein | |
| g) | <p>Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?</p> <ul style="list-style-type: none"> Nein | |
| 2) Perspektive BAHN 2050 | | |
| a) | <p>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?</p> <ul style="list-style-type: none"> Nein Ziel muss sein, dass alle Verkehrsträger abgestimmt aufeinander in Kombination die bestehende Infrastruktur optimal ausnutzen, in möglichst geringem Mass neue Infrastruktur benötigt wird und die Mobilität insgesamt am ressourcenschonendsten abgewickelt wer- | |

| | | |
|----|--|--|
| | <p>den kann. Die Bahn ist nicht automatisch in jeder Situation das geeignetste Verkehrsmittel. Sie ist primär dort geeignet, wo grosse Menschen- oder Gütermengen bewegt werden sollen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit der fortschreitenden Elektrifizierung der Strassenfahrzeuge beziehen diese ihre Energie aus den gleichen Quellen wie die Bahn, so dass sie sich in Bezug auf die Umweltbilanz der Bahn angleichen. Ziel muss sein, den Gesamtenergiebedarf der Mobilität «well-to-wheel» insgesamt zu senken. Hierbei sind sowohl der Betrieb als auch die Erstellung der Infrastruktur zu berücksichtigen. Das Konkurrenzdenken von/zu einzelnen Verkehrsträgern hin ist nicht zielführend. • Die Vorlage weist mit der Untersuchung von Infraset al (2022) darauf hin, dass selbst die reine Verlagerung des Modalsplits hin zur Bahn die Erreichung der Klimaziele nicht bewirken wird. Zudem hat die Bahn, wie in den Zielen auch erwähnt, weitere Aspekte als nur die Klimaziele zu erfüllen. Die (umweltfreundliche) Bahn kann somit nicht die Probleme anderer Verkehrsträger hinsichtlich Umweltbilanz lösen bzw. kompensieren. | |
| b) | <p>Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit folgenden Präzisierungen, ja. • Wir schlagen folgende Umformulierung der Vision vor: «Die Bahn leistet mit ihren Stärken, der optimalen Ausnutzung ihrer Infrastruktur und durchgängigen Kombinationsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsträgern einen wichtigen Beitrag zu einer ressourcenschonenden Mobilität im Einklang mit der Raumentwicklung und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung.» • Zu Ziel 2: - Das Bahnangebot ist wegen der teuren, fixen und nur durch die Bahn selbst benutzbaren Infrastruktur nur beschränkt flexibel. Zum Vergleich ist eine Buslinie einfacher und damit flexibler anpassbar. Eine Bahninfrastruktur, die gleichzeitig flexibel und leistungsfähig ist, ist sehr platzintensiv und störungsanfällig. - Die multimodale Mobilität wird in der Zielformulierung nicht genannt. - Es fehlt zudem der Bezug zu weiteren Bestrebungen des Bundes, z.B. den Möglichkeiten der Verkehrslenkung mittels Mobility-Pricing. • Zu Ziel 3: Dieses Ziel wird nicht geteilt. Wichtiger als das Konkurrenzdenken sind die optimale Nutzung und Kombination aller Verkehrsträger mit dem Ziel der Reduktion des Gesamtenergiebedarfs von Fahrzeugen und Infrastruktur über den gesamten Lebenszyklus. • Zu Ziel 4: Dieses Ziel ist in zwei Ziele zu unterteilen. Die Berechnung der Umweltbilanz ist einfacher und transparenter zu erfüllen als gemischt (Betrieb getrennt von Infrastruktur). Das Ziel der boden- und ressourcenschonenden Gestaltung beinhaltet zudem bereits einen Zielkonflikt. Platzsparende Infrastrukturen können oftmals nur in Form von Tunneln, deren Bau sehr energieintensiv ist, realisiert werden. | |

| | | |
|----|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Zu Ziel 6: Ist kein Ziel (WAS soll erreicht werden) sondern ein WIE (soll etwas erreicht werden) und damit eine Konkretisierung der Handlungsspielräume. Weiter ist der Begriff «Effizienzgewinne» sehr vage und zu unpräzise formuliert. Was ist hier gemeint? | |
| c) | <p>Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" einverstanden?</p> <ul style="list-style-type: none"> Ja, jedoch ist die Wahl der Stossrichtung unzureichend begründet, daher mit nachfolgend aufgeführten Vorbehalten. | |
| d) | <p>Wenn nein, was schlagen Sie vor?</p> <ul style="list-style-type: none"> Laut Formulierung steht im Zentrum die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, was von den sechs formulierten Zielen gerademal zu einem Ziel (Nr. 3) passt. Inwiefern trägt die gewählte Stossrichtung auch zur Erreichung der anderen fünf Ziele bei? Respektive im Umkehrschluss: inwiefern tragen die anderen beiden Stossrichtungen <u>nicht</u> zur Erreichung der formulierten Ziele bei? Insbesondere, da zum Schluss (auf Seite 34) erwähnt wird, dass die grösste Verlagerungswirkung eigentlich durch die Stossrichtung «lange Distanzen» erreicht würde. → Insgesamt ist das Ausmass der Beiträge zur Zielerreichung der drei Stossrichtungen strukturierter darzustellen. Die Aufzählungen (Titel) innerhalb der Beschreibung der gewählten Stossrichtung haben keinen Bezug zu den formulierten Zielen. Die genannten Punkte sollten sich stärker auf die definierten Ziele beziehen. Die verworfenen Stossrichtungen sind unklar und zudem nur sehr knapp beschrieben. Sind die aufgeführten Punkte/Argumente gegen die Stossrichtung, dafür oder weder noch? Die Größenordnung ist weder für «kurze Distanzen», «kurze und mittlere Distanzen» noch «lange Distanzen» angegeben. Die Vorstellung der Distanzen kann mit der regionalen, nationalen oder internationalen Perspektive erheblich differieren. Eine Präzisierung auf km-Distanzen würde zu einem einheitlichen Verständnis beitragen. Inwiefern ist die vorgeschlagene Stossrichtung abgestimmt mit dem im Agglomerationsprogramm angewendeten Bewertungssystem nach MinVG 17d? Mit der Stossrichtung «kurze und mittlere Distanzen» wird es aller Wahrscheinlichkeit nach zu Überschneidungen mit dessen Projekten bzw. Projektzielen/-strategien kommen. Insofern sollten die Ziele und auch der Bewertungskriterienkatalog übereinstimmen. | |

| | | |
|---|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Was wird alles unter «Bahn» verstanden, auch Trambetrieb? Inwiefern gibt es Überschneidungen oder Synergien mit Projekten, die über das Agglomerationsprogramm finanziert werden? • Bei den «anderen Verkehrsmitteln» (S.29, Punkt «Angebotsentwicklung Personenverkehr») wird der MIV nicht erwähnt. Im ländlichen Raum gehört dieser aber ebenso in die Betrachtung der multimodalen Mobilität. Weiter werden «neue Mobilitätsformen» erwähnt, jedoch nicht weiter detailliert ausgeführt. An welche Verkehrsträger wird hier gedacht? • Die nachfragegerechten, tages- oder saisonal differenzierten Billet-Angebote gehen in Richtung Verkehrslenkung. Hier wird der Hinweis gebracht, dass solche strategischen Überlegungen in Pilotprojekte des Mobility-Pricing einfließen sollten. • Wird im Punkt «Infrastruktur und Betrieb» gleichermaßen von Personen- und Güterverkehr gesprochen. Die Formulierungen sind diesbezüglich nicht immer klar zuordenbar. • Was ist im Punkt «Neue Technologien und Automatisierung» mit der Automatisierung im Personenverkehr mit Fahrassistenzsystemen gemeint? Welcher Grad der Automatisierung (nach IEC-Standard 62267) wird angestrebt? • Weiter beschränkt sich die Sichtweite der digitalisierten Zustandserkennung auf die Detektion. Der wichtige Schritt, was danach wie rasch umgesetzt werden kann, wird nicht beschrieben. Eine bessere/schnellere Detektion macht nur in Kombination mit ebenso flexibel möglicher Intervention/Unterhalt Sinn. | |
| e) | <p>Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wird es (neben BAHN 2050) zu jedem Verkehrsträger einzelne Perspektiven geben? (z.B. Bahn, Nationalstrassen, usw.)? Wie wird die Koordination der einzelnen Perspektiven/Strategien vorgenommen? Welche Behörde hat hierbei den Lead? • Es wird auf S.35 darauf hingewiesen, dass es noch diverse Einflussfaktoren bzgl. Verkehrsmittelwahl gibt. Diese wären zu berücksichtigen, aber wo wird nicht erwähnt. • Wie wird beispielsweise die Schnittstelle «Verkehrsdrehscheibe» bzw. Umsteigemöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gezielt gesteuert? Mit dem Ziel eine einfache und attraktive Durchgängigkeit zu erhalten. • «Die richtige Massnahme für den richtigen Raum» -> Diese Aussage ist völlig korrekt und gehört als Ziel formuliert. | |
| <p>3) Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte</p> | | |

| | | |
|----|---|--|
| a) | <p>Wie beurteilen Sie das Vorgehen für den nächsten Ausbauschnitt (Botschaft in 2026), mit einem verkürzten Verfahren das Angebotskonzept 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird begrüsst, dass die bekannten Schwachstellen im Angebotskonzept 2035 möglichst zeitnah behoben werden sollen, um allen beteiligten Partnern wieder eine verlässliche Planungsgrundlage zur Verfügung zu stellen. Aufgrund der ausserordentlich kurzen Zeitspanne bis zur Botschaft im Jahr 2026 ist darauf zu achten, die Fehler, die zu den bekannten Schwachstellen im Angebotskonzept 2035 geführt haben, nicht zu wiederholen. | |
| b) | <p>Wie beurteilen Sie die mögliche Ergänzung des nächsten Ausbauschnitts (Botschaft in 2026) mit ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 (Art. 1 Abs. 3)? Sowie dass für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welche Veränderungen konkret mit dem Wechsel von der bisherigen Langfristspektive Bahn zur Perspektive BAHN 2050 ausgelöst werden, kann mit der vorliegenden Vorlage leider nicht im Detail beurteilt werden. Die Unterschiede/Veränderungen zwischen den beiden Perspektiven werden in der Vorlage nicht genannt. • Grundsätzlich wird jedoch begrüsst, wenn die beschlossene Stossrichtung möglichst rasch angewendet wird. • Die Auswahl möglicher Massnahmen (gemäss Art. 1 Abs. 3 des Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035) zur Aufnahme in den nächsten Ausbauschnitt muss dabei möglichst konsequent auf die beschlossene Stossrichtung ausgerichtet werden. • Im Umkehrschluss sind Projekte, die nicht zur beschlossenen Stossrichtung passen, konsequent abzulehnen. | |
| c) | <p>Wie beurteilen Sie das Vorgehen, dass mit der Erarbeitung des übernächsten Ausbauschnitts (Botschaft in 2030) ein umfassender Planungsprozess gemäss KPFV Art. 16 durchgeführt wird, der sich an der Perspektive BAHN 2050 ausrichtet?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es gelten die gleichen Anmerkungen wie für die Botschaft 2026. Die Stossrichtung der Perspektive BAHN 2050 muss im schlussendlichen Angebotskonzept deutlich erkennbar sein. Die zur Anwendung kommenden Bewertungskriterien sind konsequent auf die Stossrichtung auszurichten. | |
| d) | <p>Haben Sie weitere Bemerkungen zum Vorgehen für die nächsten Ausbauschnitte?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Kostenschätzungen vor dem Bundesbeschluss müssen zuverlässiger werden. Für grosse Projekte oder solche in sensiblem Umfeld kann die notwendige Qualität für eine Kreditgenehmigung durch das Parlament erst mit Abschluss der Vorstudie erreicht werden. Für jene | |

| | | |
|------------------------|---|--|
| | <p>Projekte, die voraussichtlich Teil des nächsten Ausbauschnitts (Botschaft 2026) sein werden, sind zeitnah die nötigen Studienarbeiten auszulösen, damit deren Erkenntnisse noch in die Botschaft einfließen können.</p> | |
| 4) Weitere Bemerkungen | | |
| a) | <p>Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird die neue Perspektive BAHN 2050 erläutert, sowie die bisherige «Langfristperspektive Bahn» erwähnt. Was allerdings die konkreten Veränderungen sind, wird nicht explizit genannt. Die bisherigen Projektausbauten basieren auf der bisherigen Langfristperspektive Bahn, somit ist insbesondere für die AS35 Projekte nicht klar, welche Veränderungen in der derzeitigen Planung ausgelöst werden. | |

Freundliche Grüsse

Swiss Engineering STV UTS ATS

Frank Zeugin
Präsident der Fachgruppe Mobility

Alexander Jäger
Generalsekretär