

Zürich, 15. Januar 2018

Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)



Schweizerische  
Energie-Stiftung  
Fondation Suisse  
de l'Énergie

Sihlquai 67  
8005 Zürich  
Tel. 044 275 21 21

[info@energiestiftung.ch](mailto:info@energiestiftung.ch)  
PC-Konto 80-3230-3

## Stellungnahme zur Vernehmlassung «Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/2035»

---

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr. Die Schweizerische Energie-Stiftung SES setzt sich für eine intelligente, umwelt- und menschengerechte Energiepolitik ein. Sie zeigt Wege auf, wie sich die Schweiz aus der verhängnisvollen Abhängigkeit einer fossil-atomaren Energieversorgung lösen kann. Gut ein Drittel des Endenergieverbrauchs wird heute in der Schweiz im Verkehrssektor verbraucht. Verkehrspolitik ist auch Energiepolitik. Die Bahn ist ein verhältnismässig energieeffizienter Verkehrsträger und so ist ein gezielter Ausbau wünschenswert. Der isolierte Ausbau des öffentlichen Verkehrs ohne parallele Abbaumassnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ist allerdings nicht zielführend.

Ausserdem möchten wir hinterfragen, ob aufgrund technologischer und gesellschaftlicher Veränderungen tatsächlich Infrastrukturprojekte und Neubauten gebraucht werden. Es ist zurzeit noch nicht absehbar, wie Mobilität in zehn oder zwanzig Jahren aussehen wird. Es ist fraglich, ob eine heute geplante Infrastruktur morgen überhaupt noch Sinn macht. Nach Ansicht der SES werden die Digitalisierung und der technologische Wandel beim Infrastrukturausbau weitgehend ignoriert.

Überdies werden die Bedürfnisse des Transitgüterverkehrs in der Vorlage zu wenig berücksichtigt. Von den beiden vorgeschlagenen Optionen ist grundsätzlich die Ausbauvariante 2035 zu bevorzugen, mit dem Ziel, die langfristigen Kapazitäten für die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene zu schaffen und zu erhalten.

Nach Ansicht der SES liegt der Fokus des Ausbauschnitts 2030/35 zu stark auf dem Ausbau des Personenverkehrs. Ein Grossteil der vorgeschlagenen

Güterverkehrsprojekte ist letztlich nur notwendig, um eine weitere Verdichtung des Personenverkehrs zu ermöglichen. Der Güterverkehr aber wird weiterhin durch den Personenverkehr bedrängt.

Die Schweiz hat sich im Übereinkommen von Paris verpflichtet, ihre Emissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Die schienengebundene Mobilität ist die klimapolitische Alternative zum strassengebundenen Verkehr. Mittel- bis langfristig sind die technischen Voraussetzungen für CO<sub>2</sub>-freie Strassentransporte über lange Distanzen nicht vorhanden. Die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene muss – neben der Vermeidung von Transporten – klima- und verkehrspolitisch höchste Priorität geniessen. Anstatt durch einen Ausbau der Infrastruktur für den Personenverkehr ein weiteres Verkehrswachstum zu generieren, muss STEP 2030/35 daher die Kapazitäten schaffen, um einen möglichst klima- und umweltfreundlichen Gütertransport zu ermöglichen.

Weiterführende und ergänzende Kommentare der SES finden Sie im unten folgenden Fragenkatalog. Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und Empfehlungen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Brunner', with a stylized, cursive script.

Florian Brunner  
Projektleiter Fossile Energien & Klima

## **1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?**

Wir teilen die generellen Zielsetzungen, auch wenn wir einige Grossprojekte mit kritischem Blick sehen. Aus unserer Sicht ist es wichtig, die Prioritäten auf die Kapazitätserhöhungen zu legen und nicht auf die Reduktion der Fahrzeiten. Verschiedene soziologische Studien und die Praxis zeigen, dass die Zeit, die mit einer kürzeren Reisezeit gewonnen wird, von den Nutzerinnen und Nutzern dafür eingesetzt wird, längere Distanzen zurückzulegen. So steigen schliesslich die Zahl der gefahrenen Kilometer und die Überlastungsprobleme exponentiell an. Dies wiederum führt zu einem höheren Energieverbrauch und fördert die Zersiedelung der Landschaft, was den Grundsätzen des RPG widerspricht.

Zu bedenken ist auch, dass sich die Probleme der Überlastung auf die Spitzenzeiten konzentrieren, während zu den übrigen Tageszeiten immer noch erhebliche Kapazitäten verfügbar sind. Wir sind der Ansicht, dass Alternativen zu einem unendlichen Wachstum der Verkehrsleistung entwickelt werden müssen. Mit neuen Technologien auf den am meisten überlasteten Strecken können Kapazitäten gewonnen werden, ohne Milliarden in neue Infrastrukturen zu investieren. Mobility Pricing, Carpooling, der Ausbau der Heimarbeit oder die Anpassung von Arbeitszeiten bzw. Stundenplänen können ebenfalls dazu beitragen, die Reisenden über den Tag besser zu verteilen.

Überdies sollten die Investitionen für die Zufahrten zu den Agglomerationen gewährleistet sein, weil vor allem dort wo auch die grössten Überlastungsprobleme liegen, der öffentliche Bahnverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähiger werden kann. Ebenso muss der Güterverkehr auf der Schiene sichergestellt sein, und wir begrüssen den Willen, dessen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse zu erhöhen.

## **2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbaus 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?**

Aufgrund der oben genannten Überlegungen nehmen wir zu den Leitsätzen wie folgt Stellung:

- Der Ausbau der Infrastruktur sollte nicht auf die Nachfrage während den Spitzenzeiten, sondern auf die Nachfrage über den ganzen Tag ausgerichtet sein. Es sollte eine bessere Verteilung der Reisenden angestrebt werden.
- Wir teilen die Ansicht, dass die Senkung der Fahrzeiten auf den Hauptlinien nicht prioritär sein soll, ausser wenn so die Anschlüsse an den grossen Eisenbahnknoten besser gewährleistet sind.
- Wir sind einverstanden mit den Leitsätzen zum Regionalverkehr (Verdichtung des Angebots in den urbanen Zentren und garantierte Zugänglichkeit zu ländlichen und touristischen Gebieten).
- Wir unterstützen die Ziele im Güterverkehr, ausser bei der wirtschaftlichen Sicht. Der Güterverkehr wird in der Vorlage allerdings nicht genügend berücksichtigt: Die Mehrheit der Leitsätze wurde unter der Prämisse des Personenverkehrs formuliert.

### **3. Welche der beiden Varianten bevorzugen Sie? Weshalb?**

Wir geben der Variante für den Ausbauschritt 2035 den Vorzug. Es gibt ein grosses Bedürfnis, den Rückstand beim Ausbau des Bahnangebots aufzuholen, und die Variante 2035 ist diejenige, die dieses Bedürfnis besser abzudecken vermag.

### **4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. 2035 einverstanden?**

Im Allgemeinen sind wir mit den verschiedenen Verbesserungen einverstanden, wir sind aber der Ansicht, dass einige Grossprojekte im Vergleich zum Nutzen, den sie bringen, zu kostspielig sind. Diese Projekte beanspruchen einen Grossteil der zur Verfügung gestellten Mittel, lassen den übrigen Regionen nur die Brosamen übrig und verhindern die Umsetzung von Massnahmen, die sehr sinnvoll wären und nur einige Millionen kosten. Ganze Regionen sind von den Projekten ausgeschlossen und bei der Aufteilung der Investitionen zeigt sich ein grosses Ungleichgewicht. Zum Beispiel erhält die Region Westschweiz nur gerade 21% der Finanzmittel der Variante 2035, obschon sie 40% der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und des Schweizer Bahnnetzes umfasst. Das Gleiche gilt für die Ostschweiz: Obwohl dort 11% der Schweizer Bevölkerung wohnen, sind nur gerade 2% der Gesamtinvestitionen für diese Region vorgesehen. Diese regionalen Verteilungskriterien müssen in Zukunft mehr Gewicht erhalten.

### **5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?**

Nein.

### **6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?**

Nein, eine nachträgliche Rückerstattung von Investitionskosten benachteiligt insbesondere strukturschwache Regionen, welche Bahnausbauten nicht finanzieren können, sowie Projekte des Güterverkehrs.

### **7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?**

Um die optimistischen langfristigen Prognosen zur Entwicklung des Bahninfrastruktur-Fonds einhalten zu können, ist eine konsequentere Erhöhung der LSVA notwendig. Mit der zunehmenden Durchdringung des Fahrzeugparkes mit Lastwagen der Euro-Klassen 5 und 6 ist davon auszugehen, dass die

Einnahmen der LSVA mittel- bis langfristig stark zurückgehen werden. Damit der BIF auch zukünftig auf die Einnahmen der LSVA zählen kann, ist eine Reform der LSVA in Angriff zu nehmen und die LSVA ab 2019 im Zweijahresrhythmus zu erhöhen.

**8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?**

Siehe Antwort zu Frage 7. Überdies weisen wir darauf hin, dass unserer Ansicht nach die Kosten für den Unterhalt der heutigen und zukünftigen Infrastrukturen unterschätzt wurden, wie das schon seit etwa zehn Jahren der Fall war. Es ist zu befürchten, dass die Realisierung von immer mehr Tunnels, deren Bau und Unterhalt teuer sind, für die Finanzen des FABI-Fonds letztlich ein grosses Risiko darstellt.