

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

per E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 13.10.2022

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

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Generelle Bemerkungen

Die Perspektive Bahn 2050 löst die «Langfristperspektive Bahn» aus dem Jahr 2012 ab. Somit soll die langfristige Entwicklung der Eisenbahn auf eine neue Grundlage gestellt werden. Die Stellungnahme von strasseschweiz beschränkt sich auf die Elemente der Vorlage, die den Strassenverkehr betreffen.

Mit der Vorlage strebt der Bundesrat eine pauschale «Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene» an. Konkret verweist der erläuternde Bericht auf mehrere verwaltungsinterne Papiere mit diesem Ziel, über welche sich weder das Parlament noch der Souverän je äussern konnten. Diese Stossrichtung beruht auf einem Gegensatz Strasse – Schiene.

Somit setzt sich die Vorlage über die Grundsätze der freien Verkehrsmittelwahl und des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern hinweg. Dafür fehlt eine demokratische Verankerung. Um die Mobilitätsbedürfnisse unseres Landes längerfristig zu bedienen, sollte der Bund die Schiene und die Strasse nicht gegeneinander ausspielen. Nur ein effizientes Zusammenwirken von Strasse und Schiene erlaubt es, dass die Kapazitäten optimal genutzt werden und ihre jeweiligen Stärken zum Tragen kommen.

Detaillierte Bemerkungen

Die freie Wahl der Verkehrsmittel in Frage gestellt

Weiterhin gilt die garantierte freie Wahl der Verkehrsmittel, welche sich aus den Grundrechten ableitet. Wie dieser Grundsatz durch die angestrebte Verlagerung im Rahmen der Zielsetzungen der Perspektive Bahn 2050 nicht verletzt wird, bleibt unbeantwortet.

Der freie Wettbewerb ist in der Verfassung verankert und findet in der Verkehrspolitik Anwendung. Demnach kennt die Verfassung keine Prioritätssetzungen zugunsten der einen oder andern Verkehrsart - sieht man vom alpenquerenden Gütertransitverkehr ab.

Damit der Verkehr so effizient und sicher wie möglich gestaltet wird, haben sich die Zusammenarbeit und Aufgabenteilung von Schiene und Strasse zu ergänzen. Die Vorlage setzt sich jedoch darüber hinweg, obwohl nur der Ansatz der Multimodalität zu einer echten nachhaltigen Verkehrspolitik führt.

Die Schiene gegen die Strasse ausgespielt

Die Perspektive 2050 der Bahn stellt die langfristige Entwicklung der Schiene auf eine neue Grundlage, indem sie die Verkehrsperspektiven 2050, den Sachplan Verkehr (Teil Programm) sowie die Klima- und Energiestrategie des Bundesrates berücksichtigt. Damit soll eine Erhöhung des Bahnanteils am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr angestrengt werden. Dies sowohl im nationalen wie im grenzüberschreitenden Verkehr.

Da diese verwaltungsinternen Papiere weder vom Souverän noch vom Parlament je angenommen wurden, stellt sich die Frage, inwiefern diese als Grundlage für die Entwicklung der Bahninfrastruktur überhaupt dienen können. Denn die stark ideologisch gefärbte Stossrichtung spielt den Schienenverkehr gegen den Strassenverkehr aus.

Die Fortschritte im Strassenverkehr ignoriert

Der Bundesrat will die eine CO₂-neutrale Schweiz im Jahr 2050 erreichen – auch im Strassenverkehr. Dafür setzt der Bund viele Vorgaben hinsichtlich der Defossilisierung der Fahrzeuge. Die Fortschritte beim Strassenverkehr in diesem Bereich, die sich in den kommenden Jahren noch weiter verstärken werden, sind in der ideologischen Stossrichtung dieser Vorlage nicht berücksichtigt.

Das Nachhaltigkeitsprinzip verletzt

Die Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung und Wirtschaft können auch künftig nur durch ein Zusammenspiel von Schienen- und Strassenverkehr bedient werden. Eine Abweichung davon führt zu wirtschaftlichen wie auch sozialen Nachteilen. Beide Dimensionen müssen zwingend Teil einer gesamtheitlichen Betrachtung einer nachhaltigen Strategie sein.

Abschliessende Bemerkungen

strasseschweiz hält abschliessend fest, dass unilateral entschiedene, nicht demokratisch verabschiedete Strategien eine Orientierung über den Willen des Bundesrates darstellen mögen. Die Verkehrspolitik des Bundes darf allerdings in keinem Fall ohne rechtliche Grundlage gegen den Strassenverkehr und die freie Wahl des Verkehrsmittels gerichtet sein.

Vor diesem Hintergrund befürchtet strasseschweiz, dass mit dieser Vorlage der ehemalige Konflikt zwischen Schiene und Strasse von neuem belebt wird. Deshalb schlagen wir vor, dass die längerfristige Entwicklung der Bahninfrastruktur nachfragegerecht, auf der verfassungsmässigen Basis der Eigenwirtschaftlichkeit orientiert und somit eine möglichst effiziente Nutzung des Bahninfrastrukturfonds sichergestellt wird. Eine Reduzierung des Strassenverkehrs darf aber nicht das Ziel von Bahn 2050 sein.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen oder Diskussionsbedarf stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS



Olivier Fantino
Geschäftsführer

Anhang: Antworten zum Fragenkatalog



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 Ausbauschnitts 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?
- b) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?
- c) STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschnitts 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?
- d) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?
- e) ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?
- f) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?
- g) Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?

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. Da diese Strategien weder vom Souverän noch vom Parlament je angenommen wurden, stellt sich die Frage, inwiefern diese als Grundlage für die Entwicklung der Bahninfrastruktur überhaupt dienen können. Denn die stark ideologisch gefärbte Stossrichtung spielt den Schienenverkehr gegen den Strassenverkehr aus.

Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?

Nein. Weiterhin gilt die garantierte freie Wahl der Verkehrsmittel, welche sich aus den Grundrechten ableitet. Wie dieser Grundsatz durch die angestrebte Verlagerung im

Rahmen der Zielsetzungen der Perspektive Bahn 2050 nicht verletzt wird, bleibt unbeantwortet. Eine Reduzierung des Strassenverkehrs darf nicht das Ziel von Bahn 2050 sein.

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

Nein, da diese Weiterentwicklung grundsätzlich mit dem Ziel einer Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene angestrebt wird.

- c) Wenn nein, was schlagen Sie vor?

Die längerfristige Entwicklung der Bahninfrastruktur muss nachfragegerecht, auf der verfassungsmässigen Basis der Eigenwirtschaftlichkeit orientiert sein und somit eine möglichst effiziente Nutzung des Bahninfrastrukturfonds sicherstellen. Eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene darf in keinem Fall das Ziel sein – ausser im alpenquerenden Gütertransitverkehr.

- d) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?

Die Verkehrspolitik des Bundes darf in keinem Fall ohne rechtliche Grundlage gegen den Strassenverkehr und die freie Wahl des Verkehrsmittels gerichtet sein. Deswegen befürchtet strasseschweiz, dass der ehemalige Konflikt zwischen Schiene und Strasse von Neuem belebt wird.

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

4) Weitere Bemerkungen

- a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?