



T +41 31 326 66 04  
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

10. Januar 2018

## **Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Vernehmlassung zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35) haben Sie die Grünen Schweiz zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage äussern zu können.

Die Mobilität in der Schweiz ist heute nicht nachhaltig. Insbesondere der motorisierte Verkehr verursacht viele Probleme: er ist die Hauptursache für den Klimawandel, trägt bei zur Zersiedelung der Landschaft und gefährdet die Gesundheit der Menschen. Ziele einer nachhaltigen Verkehrspolitik müssen daher sein, möglichst viel Verkehr zu vermeiden und den verbleibenden Verkehr durch Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsmittel effizient und umweltfreundlich zu bewältigen. Ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs spielt dabei sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine zentrale Rolle.

Die Schweiz verfügt im öffentlichen Verkehr über ein im internationalen Vergleich äusserst dichtes Netz. Vor allem in Städten und Agglomerationen sowie im Fernverkehr ist das Angebot von guter Qualität. Es gibt jedoch nach wie vor Lücken und brachliegende Potenziale. Ein gutes Grundangebot soll auch in Zukunft den Menschen in allen Landesteilen zur Verfügung stehen. Die Grünen begrüssen daher den vorgelegten Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur.

Die gestellten Fragen beantworten die Grünen gerne wie folgt:

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

Die Grünen unterstützen die generellen Zielsetzungen der Vorlage in weiten Teilen. Die Grünen begrüssen vor allem den Grundsatz, Kapazitätsausbau gegenüber Zeitgewinn klar zu priorisieren. Gerade bei grossen Projekten drohen ansonsten Milliardenausgaben für einige wenige Minuten Zeitgewinn. Die Mobilitätsforschung zeigt zudem, dass kürzere Fahrzeiten meist grössere Fahrdistanzen zur Folge haben und damit raumplanerischen Zielsetzungen widersprechen. In der Folge steigt die Nachfrage nach zusätzlichen Kapazitäten und weiterem Ausbau. Aus Sicht der Grünen soll der Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs attraktive Angebote fürs Umsteigen vom Auto auf den öV und für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene schaffen, nicht aber Mehrverkehr auslösen. Die Grünen fordern den Bundesrat auf, das Ziel der Verkehrsvermeidung und der Verkehrsverlagerung explizit in den Leistungsauftrag der SBB aufzunehmen.

In diesem Zusammenhang bemängeln die Grünen, dass die Vorlage keine Massnahmen zur besseren Auslastung der bestehenden Kapazitäten berücksichtigt. Mit tieferen Tarifen für Transporte in den Randzeiten liessen sich Auslastungsspitzen glätten und mehr Personen zum Umsteigen bewegen.<sup>1</sup> Zwar sind solche Massnahmen nicht Gegenstand der Vorlage. Dass der Infrastrukturausbau nicht mit Verkehrsmanagement-Strategien verbunden ist, zeigt erneut, dass der Bund keine koordinierte Gesamtverkehrspolitik hat, die diesen Namen verdient. Auch das Konzept für Mobility-Pricing ist im Zustand wolkiger Absichtserklärungen steckengeblieben.

Schliesslich kritisieren die Grünen die unverhältnismässig starke Fokussierung auf den Personenverkehr. Ein Grossteil der Güterverkehrsprojekte ist nur nötig, um einen engeren Takt im Personenverkehr zu ermöglichen. Der Transitgüterverkehr wird in beiden Ausbauvarianten nur am Rande berücksichtigt. Das muss geändert werden.

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

Die Grünen nehmen zu den vier Leitsätzen für den Ausbauschritt 2030/35 wie folgt Stellung:

*Leitsatz 1: „Der Infrastrukturausbau richtet sich nach der zu erwartenden Nachfrage während der Hauptverkehrszeit (HVZ) im Umsetzungshorizont 2030/2035. Die Kapazität des Netzes wird erhöht, um einen stabilen Betrieb sowie die effiziente Umsetzung des Substanzerhalts und der Erweiterungen sicherzustellen. Der Ausbau der Publikumsanlagen ist voranzutreiben.“*

In Anlehnung an das weiter oben Gesagte fehlt den Grünen das Ziel, die bestehenden Kapazitäten besser auszuschöpfen und die Verkehrsspitzen zu brechen. Leider ist das „Mobility-Pricing“-Konzept des Bundesrates nie über den embryonalen Zustand einer Absichtserklärung hinausgekommen.

*Leitsatz 2: „Im Fernverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung in ausgewählten Korridoren angestrebt. Fahrzeitverkürzungen sind nicht prioritär.“*

Die Grünen unterstützen dieses Ziel mit Nachdruck; Fahrzeitverkürzungen sind zweitrangig und raumplanerisch oft kontraproduktiv.

*Leitsatz 3: „Im Regionalverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung innerhalb urbaner Zentren angestrebt. Die Erreichbarkeit der Tourismusregionen und die Grundversorgung ländlicher Räume sind sicherzustellen.“*

Die Grünen unterstützen dieses Ziel.

*Leitsatz 4: „Im Güterverkehr werden Voraussetzungen für eine attraktive, wettbewerbsfähige und wirtschaftliche Produktion geschaffen. Der Fokus liegt auf der Sicherstellung der benötigten Anlagen sowie der Trassenkapazität und -qualität im Binnen-, Import- und Exportverkehr.“*

Die Grünen unterstützen dieses Ziel, allerdings fehlt ein expliziter Bezug zum gesetzlichen Verlagerungsziel im Transitverkehr. Der Ausbauschritt 2030/35 muss die Voraussetzungen schaffen, das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagen einzuhalten. Zur Erhöhung von Kapazität und Redundanz braucht es auch einen Vollausbau des Lötschbergbasistunnels.

---

<sup>1</sup> vgl. Grünes Papier zum Mobility-Pricing und der Reform des öV-Preissystems zugunsten der Umwelt vom 22. April 2013: [www.gruene.ch/gruene/de/positionen/umwelt/verkehr/positionspapiere/reform\\_preismodelle.html](http://www.gruene.ch/gruene/de/positionen/umwelt/verkehr/positionspapiere/reform_preismodelle.html)

### **Welche der beiden Varianten für den Ausbauschnitt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?**

Die Grünen unterstützen klar die Variante für den Ausbauschnitt 2035. Die Variante 2030 hingegen beschränkt sich auf wenige sehr grosse Vorhaben und lässt wenig Spielraum für Projekte mit eher regionalem Nutzen. Mit einem weiter gefassten Zeithorizont können zudem die Baustellen besser koordiniert und Projekte realisiert werden, die sonst auf die lange Bank geschoben würden.

### **Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen einverstanden?**

Die Grünen unterstützen grundsätzlich die im Ausbauschnitt 2035 vorgeschlagenen Massnahmen, sehen aber noch weiteres Verbesserungspotenzial (siehe unten).

### **Wie beurteilen Sie die (Vor-)Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?**

Die Grünen anerkennen das starke Engagement vieler Regionen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Ein gutes öV-Angebot ist eine zentrale Voraussetzung für eine umweltfreundliche Mobilitätspolitik und dient gleichzeitig regionalen Standortinteressen. Allerdings birgt die (Vor-)Finanzierung einzelner Projekte auch das Risiko von Fehlallokationen und Ungleichbehandlung.

So können sich nur finanzkräftige Kantone und Regionen überhaupt (Vor-)Finanzierungen leisten. Projekte aus strukturschwachen Regionen und Projekte des Güterverkehrs dagegen werden kaum private Investoren finden und müssen hinten anstehen.

Durch die Möglichkeit privater (Vor-)Finanzierungen werden zudem Infrastrukturweichen gestellt und Sachzwänge geschaffen, die nicht zwingend einer nationalen Gesamtverkehrs- und Netzlogik folgen (wir kennen dieses Phänomen ja aus der Frühgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz). Knappe nationale Mittel müssen deshalb dort investiert werden, wo sie den grössten Gesamtnutzen bringen – und nicht dort, wo die stärkste Lobby ruft.

Aus diesen Gründen beurteilen die Grünen (Vor-)Finanzierungen von Einzelprojekten durch Dritte grundsätzlich kritisch. Die Priorisierung von Projekten sollte sich an möglichst objektiven Grundlagen und einem Gesamtnutzen ausrichten. Allerdings können die Varianten- und Sensitivitätsanalysen der Verkehrsplaner/innen nur Plausibilitäten produzieren, keine Wahrheiten. Wir möchten deshalb das Engagement von Kantonen, Regionen und Städten zur (Vor-) Finanzierung von Projekten nicht völlig blockieren. Wir erwarten jedoch vom Bundesrat und auch vom Parlament, dass dies nur im Rahmen von klaren, allgemeingültigen Spielregeln (auch zu den Kapitalfolgekosten) möglich ist und explizit ausgeschlossen wird, dass die (Vor-)Finanzierung eines Projektes auch ein Vorentscheid für eine Mitfinanzierung des Bundes im nächsten Ausbauschnitt bedeutet. Die zuständigen Behörden müssen in jedem weiteren Investitions- und Angebotspaket frei über den bestmöglichen Nutzen für die Allgemeinheit entscheiden können. Wenn Dritte Projekte (vor-)finanzieren, tragen sie das volle Risiko.

Die Grünen fordern zudem einen Mechanismus für ein Gleichgewicht der Investitionen zwischen den Regionen. Beim Güterverkehr gilt das bereits weiter oben Gesagte umso mehr: Der Güterverkehr muss im Ausbauschnitt 2030/35 mehr Gewicht erhalten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten Sie, die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Regula Rytz  
Präsidentin



Urs Scheuss  
stv. Generalsekretär