



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 30. September 2022
TE / H10

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur und zur Perspektive Bahn 2050

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Wir nehmen zuerst eine allgemeine Würdigung der Vorlage vor und nehmen anschliessend zu den gestellten Fragen Stellung.

Die SAB begrüsst es sehr, dass mit dem Zwischenbericht eine Bilanz gezogen wird über die bisherigen Bahngrossprojekte, namentlich ZEB sowie die Ausbauschritte 2025 und 2035 und entsprechende Anpassungen vorgeschlagen werden. Die Ausbauschritte sind Ergebnis eines breit abgestützten politischen Prozesses und stellen ein ausgewogenes Paket dar, welches alle Landesgegenden berücksichtigt. Der Bundesrat und das BAV sind deshalb aufgefordert, alles daran zu setzen, dass die Projekte zeitgerecht und im Rahmen des genehmigten Budgets abgewickelt werden können.

Die SAB begrüsst es, dass der Bundesrat mit dem Zwischenbericht nun einen Vorschlag unterbreitet zum **Vollausbau des Lötschbergbasistunnels**. Damit wird das Anliegen des Postulates 19.4189 erfüllt.

Die SAB ist demgegenüber enttäuscht darüber, dass der **Grimselfunnel** zwar im Bericht erwähnt wird, aber kein Vorschlag zur Finanzierung des Baus des Tunnels enthalten ist. Der Bau des Grimselfunnels ist zeitkritisch, da ein Handlungsbedarf seitens der Hochspannungsleitung Innertkirchen – Oberwald besteht. Dieser Handlungsbedarf verschärft sich zunehmend mit der drohenden Strommangellage. Es ist zentral, dass der Strom aus Wasserkraft aus dem Kanton Wallis über ein leistungsfähiges und stabiles Netz abtransportiert werden kann. Der Grimselfunnel muss jetzt erstellt werden. Dazu braucht es im Jahr 2023 zwingend einen Finanzierungsbeschluss für die weitere Projektierung und Realisierung des bahntechnischen Teils des multifunktionalen Grimselfunnels.

Im gleichen Sinne müssen die Planungsarbeiten für das **Alpenbahnkreuz Terra Raetica** in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen werden, damit im Dreiländereck zwischen dem Unterengadin und Mals (Südtirol) sowie Landeck (Tirol) eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur entstehen kann und der Anschluss des schweizerischen Schmalspurnetzes Richtung Osten sicher gestellt wird. Der Kanton Graubünden hat die den Kanton betreffenden Teile des Alpenbahnkreuzes bereits in seinem Richtplan eingetragen. Mit der Erklärung von Graun vom 11. September 2020 haben auch die Regierungen der Lombardei, Südtirols und Tirols ihre politische Unterstützung zugesichert. Für den Jurabogen ist eine rasche Realisierung des „**Arc Express**“ zwischen La Chaud-de-Fonds und Delémont ebenfalls vordringlich und auch in der **Ostschweiz** stehen verschiedene Projekte an wie z.B. die Verbindung Frauenfeld -Trogn.

Im Raum Luzern stellt der heutige Kopfbahnhof einen Engpass dar, welcher auch Auswirkungen auf die Erschliessung der umliegenden ländlichen Räume in der ganzen Zentralschweiz hat. Die SAB unterstützt deshalb im Grundsatz das Projekt des **Durchgangsbahnhofes Luzern**.

Für den nächsten Ausbauschnitt (Botschaft im Jahr 2026) muss zudem dargelegt werden, welche Folgen die Einschränkungen im Einsatz der **Wankkompensationen** bei den FV-DOSTO haben und wie die Situation verbessert werden kann. Dabei werden voraussichtlich sowohl Massnahmen im Bereich des Betriebs als auch der Infrastrukturen unerlässlich sein.

Für die Weiterentwicklung der Bahn erwarten wir, dass diese nicht ausschliesslich auf die Agglomerationsräume fokussiert, sondern auch weiterhin eine **gute Erschliessung der Berg- und Randregionen** angestrebt wird. Die **Grundversorgung** mit dem öffentlichen Verkehr muss gestärkt werden. Dabei sind vermehrt auch Verkehrsträgerübergreifende Lösungen anzustreben im Sinne der «**Mobility as a Service**», was wiederum den offenen **Zugang zu Daten** voraussetzt. Dem **Freizeitverkehr** und der Erschliessung der **ersten und letzten Meile** ist besonderes Augenmerk zu widmen. Ein Spezialthema für den Bahnbetrieb ist der **Veloselbstverlad** in den Zügen. Seitens der SAB anerkennen wir die grossen Bestrebungen der SBB und der weiteren Transportdienstleister, den Velotransport zu erleichtern. Doch immer noch fehlen zahlreiche Stellplätze und das Reservationssystem der SBB ist äusserst kompliziert. Dies hat leider negative Auswirkungen auf die Attraktivität der entsprechenden Tourismusdestinationen.

Die SAB konnte in der Steuerungsgruppe und den Workshops für die Perspektive BAHN 2050 mitwirken. Wir unterstützen die Perspektive BAHN 2050, so wie sie noch bis Ende 2021 in der Steuerungsgruppe diskutiert wurde. Wir müssen aber leider feststellen, dass im nun vorliegenden Bericht gewichtige Abstriche gegenüber den Diskussionen in der Steuerungsgruppe und den Workshops gemacht wurden. Dies betrifft insbesondere den **grenzüberschreitenden Personenbahnverkehr**, der nun gar nicht mehr erwähnt wird. Dabei ist klar (und wird durch verschiedene Berichte auch belegt), dass hier ein grosses Verbesserungs- und Verlagerungspotenzial besteht. Wir fordern deshalb, dass der grenzüberschreitende Pendlerverkehr, die Verbesserung der Erreichbarkeit der europäischen Destinationen mit dem Zug sowie die Nachtzugsverbindungen in die Perspektive BAHN 2050 aufgenommen werden.

Generell ist bei den weiteren Ausbausritten darauf zu achten, dass im schweizerischen Schienennetz vermehrt **Redundanzen und Reserven** eingeplant werden. Das Netz ist an eine Belastungsgrenze gelangt. Bereits kleinere Pannen und Streckenunterbrüche können grosse Folgen für den gesamten Bahnbetrieb haben.

Die weiteren Ausführungen können Sie den Antworten zu den gestellten Fragen entnehmen.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - salue la publication de l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que les perspectives pour RAIL 2050. Notre organisation est satisfaite d'apprendre qu'elle prévoit notamment l'aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg. Quant au tunnel ferroviaire du Grimsel, bien qu'il soit évoqué dans ce rapport, il est décevant de remarquer qu'aucune proposition de financement n'y figure. Pour le SAB, plusieurs projets doivent encore être pris en considération. Il s'agit notamment du croisement ferroviaire alpin Terra Raetica, afin qu'un tracé ferroviaire performant puisse voir le jour dans le triangle entre la Basse-Engadine, Mals (Tyrol du Sud) et Landeck (Tyrol) ; des aménagements pour la gare de Lucerne, en vue de desservir la Suisse centrale et de l'Arc Express pour l'Arc jurassien. De plus, il est nécessaire d'accorder une plus grande attention aux lignes de transport de personnes pour les régions transfrontalières, ainsi que des liaisons ferroviaires de nuit. Enfin le SAB demande que la Confédération tienne compte des besoins spécifiques des régions de montagne et de l'espace rural. Quant au trafic de loisirs, il doit faire l'objet d'une prise en compte particulière.

Beantwortung der gestellten Fragen

- 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?*

Beim AS 2035 wird mit Mehraufwendungen von 980 Mio. Fr. gerechnet. Diese sind zurückzuführen auf zusätzliche Kosten für den Zimmerberg-Basistunnel II, den Vierspurausbau Zürich-Winterthur, das 4. Gleis in Stadelhofen und den Vollausbau des Lötschbergbasistunnels. Auf den Lötschbergbasistunnel entfallen dabei 500 Mio. Fr.

Den Vorschlag des Bundesrates auf die Vorinvestitionen betreffend Abzweigung nach Wädenswil (**Zimmerberg-Basistunnel II**) zu verzichten, lehnen wir ab. Die Vorinvestitionen müssen getätigt werden.

Die SAB hatte bereits in ihrer Stellungnahme vom 5. Dezember 2017 zum AS2035 den **Vollausbau des Lötschbergbasistunnels** gefordert. Der Bundesrat war nach der Vernehmlassung leider nur bereit, den Teilausbau mit der bahntechnischen Ausrüstung des bereits ausgebrochenen aber noch nicht ausgerüsteten Teils der zweiten Röhre in den AS2035 aufzunehmen. Dies wurde in der Folge vom Parlament so beschlossen. Damals war aber vielen nicht bewusst, dass der Teilausbau zu einer längeren Sperrung des Basistunnels führen würde (aktuelle Schätzung: acht Monate). Eine derart lange Sperrung ist weder verständlich noch akzeptabel. Der Tunnel wäre zudem weiterhin auf einer Länge von knapp 7 Kilometer einspurig und bleibt damit entsprechend störungsanfällig. Dass Störungen auftreten können, zeigen die verschiedenen Vorfälle, bei denen Züge im Tunnel stecken blieben oder etwa auch die wiederholten Wassereinbrüche im Bereich des Südportals mit längeren Betriebsunterbrüchen. Während sich die Kosten für den Teilausbau auf 973 Mio. Fr. beziffern, steigen die Kosten für den Vollausbau auf 1'476 Mio. Fr. Diese zusätzlichen rund 500 Mio. Fr. sind durchaus gerechtfertigt angesichts des Zusatznutzens. Würde der Vollausbau zudem noch weiter in die Zukunft verschoben, so wären dannzumals die Kosten erneut wesentlich höher. Es ist deshalb jetzt an der Zeit, dieses Vorzeigeprojekt für ganz Europa endlich fertig zu stellen.

Die Arbeiten müssen dabei eng mit den Arbeiten für die Sanierung des Munitionslagers Mitholz koordiniert werden. Eine auch nur vorübergehende Sperrung des Basistunnels muss unbedingt vermieden werden. Die Bergstrecke stellt keinen gleichwertigen Ersatz dar.

Die SAB ist in diesem Sinne mit den vorgeschlagenen Anpassungen am AS2035 einverstanden (Ausnahme: Abzweigung Wädenswil beim ZBT II), verlangt aber zusätzlich, dass die Projektierung und Realisierung des Grimseltunnels sowie die Planungsarbeiten für das Alpenbahnkreuz Terra Raetica ebenfalls aufgenommen werden (siehe nächste Frage).

b) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?*

Ja. Die SAB fordert, dass zusätzlich zu den in der Vernehmlassungsvorlage aufgeführten Projekten auch die Projektierung und Realisierung des Grimselbahntunnels aufgenommen wird. Die Machbarkeitsstudie für den Grimselbahntunnel wird im erläuternden Bericht auf S. 14/15 zwar erwähnt, es werden jedoch keine Mittel zur Verfügung gestellt. Dies ist enttäuschend und muss korrigiert werden. Seitens der Grimselbahn AG wurde die Machbarkeit des Grimseltunnels wiederholt aufgezeigt. Die Kosten belaufen sich auf rund 600 Mio. Fr. wovon 250 Mio. Fr. durch den elektrischen Teil zur Verfügung gestellt werden und somit die bahnseitigen Kosten nur noch rund 350 Mio. Fr. betragen.

Für dieses Projekt besteht derzeit ein einmaliges «Window of opportunity». Die Dringlichkeit ist gegeben durch den nötigen Ausbau der Hochspannungsleitung an der Grimsel. Im Rahmen des Sachplanverfahrens zum Objektblatt 203 – Leitungszug zwischen Innertkirchen und Ulrichen wird auf jeden Fall eine Kabelvariante realisiert. Entweder nur für die Hochspannungsleitung oder als Alternative zusammen mit der Bahn. Diese sogenannte Alternativvariante wird auch vom Bundesamt für Energie und Swissgrid klar favorisiert. Sie ist aber an verschiedene Bedingungen seitens des bahntechnischen Planungsverfahrens gebunden. Diese Bedingungen müssen nun im Rahmen des vorliegenden Vernehmlassungsverfahrens zum Ausbauschnitt erfüllt werden, ansonsten kann das Bündelungsprojekt nicht realisiert werden.

Mit seiner Absichtserklärung vom 19. Mai 2019 hat das UVEK klar festgehalten, dass in Zukunft vermehrt die Potenziale zur Bündelung von Infrastrukturen genutzt werden sollen. Die Bündelung von Infrastrukturen trägt wesentlich dazu bei, den Flächenverbrauch und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu vermindern sowie dank Synergien die Baukosten zu reduzieren. Mit dem geplanten Bau des Grimseltunnels besteht zum ersten Mal die Chance, diesen Auftrag zur Bündelung bei einem grösseren Projekt in die Tat umzusetzen.

Die SAB unterstützt deshalb den Grimseltunnel vollumfänglich. Mit der Kombination von Bahn und Hochspannungsleitung würde zum ersten Mal ein grösseres Bündelungsprojekt realisiert. Dieses Projekt wird Vorbildfunktion haben für weitere Projekte und steht in Einklang mit der Vision „Bahn 2050“, welche einen boden- und flächenschonenden Ausbau des Bahnnetzes anvisiert. Die rund 22 km lange Kabelleitung wird zudem die bisher längste erdverlegte Kabelleitung sein und auch damit eine Vorbildfunktion haben für weitere Projekte in Zusammenhang mit der Erneuerung und dem Bau von Hochspannungsleitungen.

Mit dem Grimseltunnel werden erstmals die Schmalspurbahnen nördlich und südlich der Alpen zu einem zusammenhängenden Netz verbunden. Dadurch entsteht ein neues touristisches Angebot und die betroffenen Regionen werden besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Damit das erwähnte «Window of opportunity» genutzt werden kann, ist es unerlässlich, dass der Bundesrat dem Parlament im Jahr 2023 den nötigen Kredit für die weitere Projektierung und Realisierung des bahnseitigen Teils des Grimseltunnels in der Höhe von 350 Mio. unterbreitet und dieser beschlossen wird. Seitens der Grimselbahn liegt ein ausführungsfähiges Projekt vor. Mit dem Bau kann spätestens im Jahr 2027 begonnen werden.

Ferner fordert die SAB, dass auch die Planungsarbeiten für das **Alpenbahnkreuz Terra Raetica** in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen werden, damit im Dreiländereck zwischen dem Unterengadin und Mals (Südtirol) sowie Landeck (Tirol)

eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur entstehen kann und der Anschluss des schweizerischen Schmalspurnetzes Richtung Osten sicher gestellt wird. Der Kanton Graubünden hat die den Kanton betreffenden Teile des Alpenbahnkreuzes bereits in seinem Richtplan eingetragen. Mit der Erklärung von Graun vom 11. September 2020 haben auch die Regierungen der Lombardei, Südtirols und Tirols ihre politische Unterstützung zugesichert.

Für den Jurabogen ist eine rasche Realisierung des „**Arc Express**“ zwischen La Chaud-de-Fonds und Delémont ebenfalls vordringlich und auch in der **Ostschweiz** stehen verschiedene Projekte an wie z.B. die Verbindung Frauenfeld -Trogen.

- 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?*

Keine Stellungnahme.

- d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?*

Nein.

- e) *ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?*

Ja, die Reduktion des Verpflichtungskredits von 5,4 Mrd. Fr. auf 4,81 Md. Fr. wird von uns unterstützt. Die frei werdenden Mittel können für andere Vorhaben im Ausbauschnitt 2035 verwendet werden.

- f) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?*

Nein.

- g) *Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?*

Wir stellen einmal mehr erfreut fest, dass der Bau der NEAT zeitgerecht und im Rahmen der bewilligten Kredite abgeschlossen werden konnte. Doch ohne die Zulaufstrecken nach Norden (Deutschland) und Süden (Italien) wird die NEAT ihre volle Funktionalität insbesondere für den alpenquerenden Güterverkehr nicht ausüben können. Die Schweiz muss deshalb im Rahmen der internationalen Gespräche (Suivi de Zurich, EUSALP, Alpenkonvention usw.) den nötigen Druck auf die Nachbarstaaten ausüben, damit diese Strecken rasch (aus)gebaut werden.

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?*

Teilweise.

- b) *Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?*

Die SAB hatte Gelegenheit, im Sounding Board und in den Workshops für die Erarbeitung der Vision und Zielsetzungen der Perspektive Bahn 2050 mitzuarbeiten. Die in diesen Workshops und im Sounding Board diskutierten Zielsetzungen waren wesentlich ambitionierter, als das was nun in der Vernehmlassungsvorlage enthalten ist. So wurden z.B. klare quantitative Ziele für den Personen- und den Güterverkehr diskutiert. Im neuen Ziel 3 (S. 28) wird nur noch von einer «merklichen» Erhöhung des Modal Split gesprochen.

Aus Sicht der SAB unverständlich ist, dass das Ziel von besseren, wettbewerbsfähigen und attraktiven Reisemöglichkeiten in europäische Länder nicht aufgenommen wurde. Im internationalen Personenverkehr überwiegt der Anteil des Strassen- und des Luftverkehrs. Gerade auf kurzen und mittleren Strecken hätte die Bahn einen klaren Wettbewerbsvorteil. Der Bund schreibt seinen Angestellten ja übrigens auch vor, dass sie bis zu einer gewissen Distanz den Zug nehmen müssen. Nur sind die Angebote und Dienstleistungen sowohl im Fernverkehr als auch im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr noch massiv ausbaufähig. Dass z.B. direkte Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Lyon und Brüssel fehlen, ist aus heutiger Sicht unverständlich. Auch das Nachtzugsangebot wurde bis vor kurzem praktisch vollständig gestrichen und erst im Nachgang zu den Klimaprotesten wieder ausgebaut. Im grenzüberquerenden Pendlerverkehr, der täglich rund 320'000 Personen umfasst, wird der allergrösste Verkehrsanteil mit dem Auto bewältigt. Hier sind noch viele Investitionen in Infrastruktur und Betrieb nötig. Die SAB hat den Bedarf und entsprechende Lösungsansätze in einem alpenweiten Projekt aufgezeigt (<https://www.alpine-region.eu/projects/arpaf-crossborder>). Die im Rahmen dieses Projektes gemachten Analysen wurden auch im Bericht des Büros 6t-bureau de recherche in seiner Studie im Auftrag des BAV aufgenommen. Der Bericht kommt zum klaren Ergebnis, dass im grenzüberschreitenden Verkehr ein grosser Handlungsbedarf gegeben ist. Umso mehr erstaunt es dass das BAV diesen Aspekt im Rahmen der Bahn 2050 nicht weiter verfolgen will. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr gibt es nicht nur Handlungsbedarf bezüglich Infrastrukturen und Betrieb sondern auch bezüglich Kundenorientierung. Dass es im 21. Jahrhundert noch nicht möglich ist, durchgängig Tickets zu lösen, ist beschämend. Die Digitalisierung wäre prädestiniert, um beispielweise ein alpenweites Ticketing einzuführen. Dies könnte auch für den Veloselbstverlad verwendet werden. Das aktuelle System für die Reservation von Veloplätzen in den Zügen ist in der Schweiz viel zu kompliziert und nicht kompatibel mit ausländischen Anbietern. Eine wichtige Voraussetzung für derartige gemeinsame Lösungen wäre auch der Zugang zu Daten. Es ist dringend nötig, dass alpenweit für die Verkehrsangebote nicht nur bei der Bahn, sondern bei allen Anbietern von öV-Leistungen (also bis hin zu Trams, Postbussen, Uber und anderen Sharing-Plattformen) die Daten offen zugänglich sind (Open Data!). Nur so kann der kundenorientierte Ansatz der «Mobility as a Service – MaaS » in die Tat umgesetzt werden.

Die SAB fordert deshalb, dass bei den Zielen (S. 28 des Berichtes) ein zusätzliches Ziel aufgenommen wird: «Die Bahn bietet wettbewerbsfähige, zuverlässige und attraktive Reisemöglichkeiten in europäische Länder und verknüpft diese mit anderen Mobilitätsangeboten».

Zu Ziel 4 (Der Bahnbetrieb ist klimaneutral und Bahninfrastrukturen sind boden- und ressourcenschonend gestaltet sowie gut in die Landschaft integriert) gestatten wir uns erneut den Hinweis auf den Grimseltunnel. Der Grimseltunnel wäre das erste grössere Projekt für die Bündelung von Infrastrukturen in der Schweiz. Mit der Unterstützung des Grimseltunnels könnte das BAV somit den Beweis antreten, dass die Zielsetzung 4 Ernst gemeint ist. Gleichzeitig hätte eine Unterstützung des multifunktionalen Grimseltunnel Signalwirkung für weitere Folgeprojekte.

Generell ist bei den weiteren Ausbauschritten darauf zu achten, dass im schweizerischen Schienennetz vermehrt **Redundanzen und Reserven** eingeplant werden. Das Netz ist an eine Belastungsgrenze gelangt. Bereits kleinere Pannen und Streckenunterbrüche können grosse Folgen für den gesamten Bahnbetrieb haben.

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

Wir sind grundsätzlich mit der gewählten Stossrichtung einverstanden. Nicht einverstanden wären wir mit der abgelehnten Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen Distanzen», da sie im wahrsten Sinne des Wortes zu kurz greift.

Bei der empfohlenen Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen» erwarten wir, dass insbesondere die Verbindungen von intermediären Siedlungsräumen, die Anbindung der regionalen und ländlichen Zentren sowie direktere Anbindungen der Tourismuszentren umgesetzt werden. Der Freizeitverkehr muss grundlegend eine viel stärkere Beachtung finden als bisher (vgl. dazu auch unser Positionspapier vom Oktober 2021: http://www.sab.ch/fileadmin/user_upload/customers/sab/Positionspapiere/2020/Positionspapier_Touristischer_Verkehr_5.11.2021.pdf). Und die Anbindungen im internationalen Personenverkehr müssen ausgebaut werden.

Nach Ansicht des Bundesrates soll demgegenüber die Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf lange Distanzen» nicht weiter verfolgt werden. Nachdem nun klar ist, dass mit den FV-DOSTO-Zügen der erwartete Zeitgewinn zwischen den grossen Knotenpunkten definitiv nicht erreicht werden kann, muss dieser Aspekt neu aufgegriffen und in die favorisierte Variante eingebaut werden.

- d) *Wenn nein, was schlagen Sie vor?*

–

- e) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?*

Auf S. 35 des Berichtes wird zurecht darauf hingewiesen, dass ein spezielles Augenmerk auf die erste und letzte Meile zu richten sei. Diese Feststellung ist sehr richtig und kann in der Verkehrspolitik nicht genügend betont werden. Wenn die erste und / oder letzte Meile nicht genügend mit dem öV erschlossen ist, so entscheiden sich

die Kundinnen und Kunden vielfach für das Auto als Verkehrsmittel. Viel Verlagerungspotenzial wird so verspielt. Die SAB konnte zusammen mit weiteren Partnern seit vielen Jahren Erfahrungen sammeln in der Erschliessung der letzten Meile mit dem öV dank des Bus alpin, welcher die letzte Meile im touristischen Verkehr erschliesst. Der Bus alpin erschliesst so inzwischen 19 Regionen in der Schweiz. Es ist äusserst bedauerlich, dass derartige Angebote durch den Bund finanziell nicht unterstützt werden. Die Abgeltungsverordnung müsste unbedingt geändert werden.

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?*

Wie bereits weiter oben ausgeführt muss nach Ansicht der SAB der Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 nicht nur um den Vollausbau des Lötschbergbasistunnels sondern auch um den Bau des Grimseltunnels ergänzt werden. Es wäre zu spät, wenn dieser Bau erst in der Botschaft im Jahr 2026 enthalten wäre. Seitens Swissgrid und Bundesamt für Energie besteht eine zeitliche Dringlichkeit, die Hochspannungsleitung zwischen Innertkirchen und Oberwald zu erneuern. Die Verfahren müssen deshalb jetzt koordiniert werden, ansonsten fallen die Vorteile eines multifunktionalen Bahntunnels mit den entsprechenden Kostenvorteilen weg.

In der Botschaft im Jahr 2026 müssen die Auswirkungen des Verzichts auf den vollen Einsatz der Wankkompensation im FV-DOSTO auf der Strecke Bern – Lausanne thematisiert und entsprechende Massnahmen vorgeschlagen werden. Durch den Einsatz der FV-DOSTO mit Wankkompensation sollte die Reisezeit zwischen Bern und Lausanne ursprünglich auf 61 Minuten verkürzt werden. Dies ist nun nicht mehr möglich. Aktuell benötigt die schnellste Verbindung 66 Minuten.

- 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?*

Wir erachten es als richtig, dass die Perspektive BAHN 2050 bereits im nächsten Ausbauschritt berücksichtigt wird, mit den von uns vorgeschlagenen Anpassungen insbesondere bezüglich grenzüberschreitendem Verkehr.

Zudem muss festgestellt werden, dass im Knoten Luzern die Kapazitätsgrenze der nur zweigleisigen Zufahrt zum Kopfbahnhof erreicht ist. Dieser Engpass hat nicht nur Auswirkungen auf die Agglomeration Luzern sondern auch auf die umliegenden ländlichen Räume, die eng mit der Verkehrsdrehscheibe des Bahnhofes Luzern verknüpft sind. Als erste Etappe sollen deshalb mindestens der Durchgangsbahnhof (Dreilindentunnel, Tiefbahnhof und Neustadtunnel) sowie die Abstellanlage in Dierikon in die Botschaft 2026 aufgenommen werden. Weitere Elemente können für die Botschaft 2030 geprüft werden, da sie von einem konkreten Fahrplankonzept abhängig sind und kürzere Realisierungszeiten als das Kernprojekt haben.

- c) *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?*

–

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

Wir erwarten, dass die Weiterentwicklung der Bahn nicht ausschliesslich auf die Agglomerationsräume fokussiert, sondern auch weiterhin eine gute Erschliessung der Berg- und Randregionen angestrebt wird. Dem Freizeitverkehr und der Erschliessung der ersten und letzten Meile ist dabei besonderes Augenmerk zu widmen. Die Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr muss gestärkt werden. Dabei sind vermehrt auch Verkehrsträgerübergreifende Lösungen anzustreben im Sinne der «Mobility as a Service», was wiederum den offenen Zugang zu Daten voraussetzt.

4) Weitere Bemerkungen

- a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nein.