

Konzernleitung · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

**Per E-Mail an:** konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 5. September 2022

## **Stellungnahme SBB zu «Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und Perspektive BAHN 2050» im Rahmen der Vernehmlassung.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zu diesem Geschäft Stellung nehmen zu können.

Die Schweiz hat heute eines der dichtesten und zuverlässigsten Schienennetze der Welt mit für Kundinnen und Kunden hoch attraktiven Angeboten. Die auf Kundenbedürfnisse ausgerichtete vorausschauende Planung, langfristige kontinuierliche Investitionen in Bauten und Technologie, mehrheitsfähige Lösungen und die klar geregelte Finanzierung haben den bisherigen Erfolg des Bahnsystems ermöglicht. Im Fokus steht die Bahn, aber das gesamte ÖV-Netz wurde und wird konsequent mitentwickelt.

Die SBB begrüsst, dass die weiteren Schritte der zukünftigen Bahn- und ÖV-Entwicklung für einen starken Wirtschafts- und Mobilitätsstandort Schweiz etappiert angegangen werden sollen. Robustheit, Stabilität und ein produzierbares Angebot haben erste Priorität, damit die Stärken der Bahn erhalten bleiben.

- **Botschaft 2023:** Adjustierung der bisherigen Beschlüsse auf Basis der vorliegenden Standortbestimmung, inkl. Berücksichtigung von Bau-Verzögerungen und aufgrund der Tatsache, dass durch die vielen Baustellen die Fahrpläne und Angebotserweiterungen wieder auf eine robuste Basis gestellt werden müssen.
- **Botschaft 2026:** Bis dann sollen veränderte Rahmenbedingungen beim zukünftigen Rollmaterialeinsatz im Horizont 2035 (ohne Wankkompensation WAKO) analysiert, die laufenden bzw. noch zu startenden Studien zum weiteren Bahnausbau abgeschlossen, priorisiert und das Angebotskonzept 2035 grundsätzlich überarbeitet sein. Erst auf dieser Grundlage sollen Beschlüsse zur Realisierung erster Etappen weiterer Ausbauschritte unter bestimmten Bedingungen möglich werden.
- **Botschaft 2030:** Beschlüsse zum weiteren Bahnausbau, Ausbauschritte 2050+. In der aktuellen Vorlage wird dafür mit der Perspektive BAHN 2050 die Reflexion zur langfristigen Ausrichtung des Bahnsystems bei gleichzeitig starker Orientierung an den Klima- und raumplanerischen Zielen des Bundes angestossen.

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, Ihnen nachfolgend unsere Anliegen darzulegen. Unsere Kommentare folgen dabei der Nummerierung des erläuternden Berichts.

### **SBB AG**

Konzernleitung  
Hilfigerstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz  
Telefon +41 51 285 00 10  
vincent.ducrot@sbb.ch · www.sbb.ch

## **2.1 Stand des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur und erforderliche Anpassungen**

Der aufgezeigte Stand zu AS25, AS35 und ZEB deckt sich grösstenteils mit unseren Einschätzungen. Einige Informationen müssen aufgrund neuer Erkenntnisse seit dem Verfassen der Vorlage aktualisiert werden. Wir befürworten die vorgeschlagenen Anpassungen an den laufenden Ausbauprogrammen und ZEB, inkl. der Änderungen der einschlägigen Bundesbeschlüsse. Ebenso begrüssen wir die Berichterstattung über alle laufenden Studien sowie die für die Botschaft 2026 geplante Gesamtübersicht. **Entscheide zu ersten Etappen von Grossprojekten und Priorisierung von Infrastrukturmassnahmen sollen aus Sicht SBB in der Botschaft 2026 allerdings nur dann gefällt werden, wenn ein (a) stabiles Angebotskonzept AK35 vorliegt, die Projekte (b) zu einer deutlich geschärften Perspektive BAHN 2050 aufwärtskompatibel sind und (c) die Projekte eine positive NIBA-Bewertung (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte) aufweisen.** Ebenso ist sicherzustellen, dass der Bedarf an Abstell- und Instandhaltungsanlagen systemisch berücksichtigt und die Finanzierung der beschlossenen ERTMS-Strategie bestätigt ist.

### **2.1.1 STEP Ausbauschritt 2035**

Im Hinblick auf eine vorausschauende Investitionspolitik sowie eine effiziente Planung und Bauweise ist es richtig und wichtig, eine vorausschauend Aufwärtskompatibilität sicherzustellen. Die Erfahrungen am Lötschberg haben dies bestätigt. Damit bei zukünftigen Ausbauschritten weitere Angebotserhöhungen auf der Strecke Zürich- Chur realisiert werden können, ist der Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) aufwärtskompatibel zu einem Meilibachtunnel auszurichten.

### **2.1.2 STEP Ausbauschritt 2025**

Wie im erläuternden Bericht (S. 17) festgehalten, kann der definierte Endtermin vom 31. Dezember 2025 für die Realisierung einiger Massnahmen des AS25 nicht mehr eingehalten werden. Wir gehen davon aus, dass der Bundesrat gem. Art. 2 des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 2013 über den AS 2025 (SR **742.140.1**) den Zeitpunkt des Abschlusses anpassen wird.

### **2.1.10 Finanzierung**

Aus Sicht der SBB ist aufgrund des weiteren Anlagewachstums und der zunehmenden Komplexität des Bahnsystems davon auszugehen, dass der Mittelbedarf namentlich beim Substanzerhalt entgegen der abgebildeten Prognose deutlicher steigen wird. Um 2035 ist die Inbetriebnahme mehrerer neuer Infrastrukturen vorgesehen, die teuer im Unterhalt sind (Brüttenertunnel, ZBT II, Ausbau LBT, Ligne directe). Dies ist in Abbildung 1 entsprechend abzubilden. Die Einlagen aus der LSVA und der Mineralölsteuer in den Bahninfrastrukturfonds BIF beliefen sich zuletzt (2021) auf 1.3 Mrd. CHF (25% aller Erträge des BIF). Die angestrebte Elektrifizierung des MIV (siehe z.B. S. 26, 3. Absatz) und die Umstellung auf erneuerbare Treibstoffe bei den Schwerverkehrsfahrzeugen werden ohne Gegensteuerungsmassnahmen zur Stützung des BIF zu kontinuierlichen einnahmeseitigen Rückgängen führen. Dementgegen wird der nun zu beschliessende Mehrbedarf im Ausbau (Tabelle 4, S. 22) den BIF ausgabeseitig zusätzlich belasten.

**Es ist u.E. klarer darzulegen, mit welchen Massnahmen der BIF angesichts dieser Herausforderungen in Balance gehalten werden kann.**

## 2.2 Perspektive BAHN 2050

Ergänzend zur vorgeschlagenen Vision und den daraus abgeleiteten sechs Zielen (Kap. 2.2.4), die wir als Ambition im Grundsatz unterstützen, sollte die Konzeption der Perspektive BAHN 2050 aus Sicht SBB eine klare Antwort auf die nachfolgende Kernfrage liefern:

*«Welchen Beitrag sollen bzw. müssen das Bahnsystem und der ÖV für die Herausforderungen der Gesamtmobilität in der Schweiz und die Anbindung an Europa in der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts leisten?»*

**Nachfolgend finden Sie unsere Anliegen, die wir Sie bitten bei der weiteren Konkretisierung der Perspektive Bahn 2050 zu berücksichtigen.**

- (a) Die Bahnentwicklung sollte ergänzend zur vorgeschlagenen Zielsetzung konsequent aus Kunden- und Nachfragesicht hergeleitet und um verkehrspolitische Ziele ergänzt werden (Was sollen Kundinnen und Kunden bzw. die Regionen an Qualität und Kapazität erhalten?): Die Ziele für die Bahnentwicklung sollen dabei breiter als Teil eines leistungsfähigen und attraktiven ÖV Schweiz mit bester Einbindung ins europäische Schienennetz positioniert werden. Aus Sicht SBB ist es im Horizont 2050 unerlässlich, für das Bahnsystem Schweiz ergänzend ein in europäischen Dimensionen gedachtes EuropaExpress-Netz zu konzipieren, um die Angebotsqualität zu steigern.
- (b) Die vorgeschlagene Stossrichtung der weiteren Bahnentwicklung auf kurze und mittlere Distanzen ist u.E. zu eng gefasst (2.2.5). Die Stärke der Bahn als Massentransportmittel mit hoher Frequenz und Zuverlässigkeit sowie die Notwendigkeit der konsequenten Integration ins europäische Verkehrsangebot kommt so nicht zum Tragen. Der Fokus der Bahnentwicklung soll nicht nur auf die Agglomerationen, sondern vor allem auf die mittleren und langen Distanzen inklusive der Verbindungen zu Europa gelegt werden. Selbstredend eingebettet in ein Gesamtmobilitätssystem, in dem die einzelnen Verkehrsträger gemäss ihren Stärken intelligent miteinander verknüpft sind. Diese Verknüpfung sollte konzeptionell von Anfang mitgeplant werden, um attraktive Angebote für die Kundschaft und die Regionen zu entwickeln.

**Die Bahn soll und kann auch in den Agglomerationen weiterhin einen wichtigen Beitrag leisten**, v.a. im Regionalverkehr (S-Bahnen) und dort, wo die Potentiale von Tram, Bus oder anderen Mobilitätsformen zu wenig ausreichend sind.

**Komplementäre ÖV-Systeme auf kurzen Distanzen einsetzen:** In den städtischen Räumen und Agglomerationen sowie intermediären und ländlichen Räumen wird es vermehrt geeignete Alternativen auf kurzen Distanzen zum heutigen Bahnsystem geben, wie z.B. komplementäre Systeme (Tram, Lightrail, Schnellbusse, Metro), oder durch technologische Entwicklungen getriebene neue Mobilitätssysteme und -angebote (z.B. automatisierte Fahrzeuge, autonome OnDemand-Shuttle). Wir regen an, diese Alternativen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit (Investitions-, Betriebs- und Opportunitätskosten), Erschließungsfunktion und Erreichbarkeit im jeweiligen Raum konsequent gegeneinander abzuwägen. Ziel sollte sein, auf dem Bahnnetz Kapazitäten für die erwünschte Verlagerung in mittleren und längeren Distanzen zu schaffen respektive sicherzustellen. Damit bleibt das

Fernverkehrsnetz – wie in den Verkehrsperspektiven 2050 festgehalten – das Rückgrat des nationalen öffentlichen Verkehrs bzw. ist wo nötig entsprechend zu stärken.

**Attraktive Bahnhöfe und Verkehrsdrehscheiben (multimodal, multifunktional und identitätsstiftend gestaltet):** Den vorgeschlagenen Ausbau von Verkehrsdrehscheiben begrüßen wir. Mit attraktiven multimodalen Verkehrsdrehscheiben, einer konsequenten Abstimmung der Haltepolitik auf die Raumplanung, einer verbesserten Vernetzung innerhalb des öV-Gesamtsystems sowie der Anbindung von regionalen und ländlichen Zentren können wir das bestehende Bahnsystem noch effizienter nutzen, bevor Infrastrukturen ressourcenintensiv ausgebaut werden.

- (c) Mit weniger Ressourcen, Systematisierungen und kontinuierlich gesteigertem Technologieinsatz mehr Kapazität und Qualität für die Kundinnen und Kunden bewirken. Die SBB ist überzeugt, dass mit der Vereinfachung und Systematisierung von Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial der notwendige Spielraum für mehr Kapazität, Effizienz, Resilienz und Flexibilisierung im Bahnsystem geschaffen werden kann. Wir regen an, das Bahnnetz mit Hilfe der Digitalisierung entlang eines Masterplans noch effizienter zu nutzen.
- (d) Gezielte Ergänzungsausbauten, um die verkehrspolitischen Zielsetzungen, die Robustheit, Fahrbarkeit und Machbarkeit eines qualitativ hochstehenden Angebots bei gutem Netzzustand zu erbringen. Oberstes Ziel sollte es u.E. sein, das bestehende Netz optimal auszulasten. Aufgrund von veränderten Angebotskonzepten, dem Bedarf auf ändernde Kundenbedürfnisse und Nachfragefrageentwicklungen rascher zu reagieren wird es weiterhin notwendig sein, das Bahnnetz gezielt auszubauen. Dabei ist insbesondere auch auf Robustheit und Redundanz zu achten, damit die für die definierten Angebotskonzepte notwendigen Kapazitäten bereitstehen und nicht durch Baustellen blockiert sind.
- (e) Das Kriterium der Wirtschaftlichkeit sowie des Nutzens für die Schweiz und die Transportunternehmen ist konsequenter und transparenter in die weiteren Arbeiten einzubeziehen, damit das Bahnsystem für Steuerzahlende, Besteller und Transportunternehmen finanzierbar bleibt.

#### Änderungs- und Ergänzungsanträge:

- Kap. 2.2.4: Zielsetzung ergänzen mit: «Ausrichtung und Herleitung auch aus Kundenbedarfssicht», «Wirtschaftlichkeit» sowie die zu «erreichenden verkehrspolitischen Ziele»
- Abs. 1: Mit dieser Stossrichtung soll das BahnöV-Angebot [in der Schweiz] in erster Linie auf den kurzen und mittleren Distanzen ausgebaut werden. Der Fokus der Bahn liegt weiterhin in den mittleren und längeren Distanzen, abgestimmt und integriert als zentrales Element der Gesamtmobilität.
- Abs. 2: In den Agglomerationen werden die Stärken ~~wird das Angebot für in Abstimmung der verschiedenen mit anderen~~ Verkehrsmittel (Bahn, ~~restlicher~~ komplementäre öV-Systeme, automatisierte Fahrzeuge, Langsam- und Fussverkehr etc.) ~~verdichtet~~ konsequent genutzt und kombiniert sowie nachfragebezogen mit neuen Durchmesser- und Tangentialverbindungen erweitert. Dies gilt für die lokale Erschliessung in allen Räumen.

Weitere Elemente, die wir bitten bei den weiteren Arbeiten zu berücksichtigen:

- **Angebotsentwicklung im Güterverkehr** (Konsens): Die Marktdynamik im Güterverkehr spricht für kombinierte und flexible Systeme. Mit der Ausrichtung des Güterverkehrs auf intermodale Umschlagsplattformen und Anlagen für die Citylogistik werden mit der Perspektive BAHN 2050 wichtige Wachstumsfelder gefördert. Wir begrüßen dies, ermöglichen doch Umschlagplattformen die Erschliessung von neuem Verkehrspotenzial und damit Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Die hervorgehobenen Potenziale durch die Automatisierung von Rollmaterial, Anlagen und Prozessen sind ebenfalls gezielt zu fördern.
- **Gleichwertige Behandlung von ober- und unterirdischem Netzausbau:** Dass der Netzausbau bevorzugt unterirdisch zu prüfen ist, scheint uns aufgrund der zu erwartenden höheren indirekten Emissionen wenig im Einklang mit den CO<sub>2</sub>- und Energiezielen des Bundes zu stehen.

#### Änderungs- und Ergänzungsanträge:

Der Angebots- und Netzausbau beansprucht Ressourcen. Priorität hat deshalb die effizientere Nutzung der bestehenden Anlagen. ~~Um die Umwelt, den Boden und die Anwohnerinnen und Anwohner zu schonen sind unterirdische oder in zweiter Ebene oberirdische Lösungen konsequent zu prüfen.~~ [Im Einklang mit den Umwelt-, Energie- und Klimaziele des Bundesrates sind für künftige Netzausbauten die indirekten Emissionen als Indikator für Bewertungen angemessen zu berücksichtigen.](#)

### 2.3 Ausblick

Wir unterstützen, dass die Vorbereitungen für den nächsten Ausbauschnitt etappiert erfolgen. Im Hinblick auf die **Botschaft 2026** haben wir das Anliegen, dass das **Angebotskonzept AK35 nicht nur aktualisiert, sondern grundlegend überarbeitet** wird, um es auf eine robuste Basis zu stellen. Die Machbarkeit der vielen Baustellen und Intervalle für Substanzerhalt und Ausbau sowie die Fahrbarkeit des Fahrplans müssen sichergestellt sein. Dabei sind zusätzlich folgende Elemente zu berücksichtigen:

- Der **Einsatz** von ausschliesslich **konventionellem Rollmaterial** (ohne Wankkompensation) und insbesondere die damit verbundenen fehlenden Fahrzeitverkürzung sind in der Überarbeitung des AK35 und in den nächsten Ausbausritten zu berücksichtigen.
- Die Verlagerung auf die Bahn im grenzüberschreitenden Verkehr setzt den Ausbau von **ausgewählten Zulaufstrecken im Ausland** voraus. Pro Korridor ist die Zusammenarbeit mit den ausländischen Verkehrsministerien zu institutionalisieren, um einen kohärenten Angebotsausbau auf den beiden Seiten der Grenze sicherzustellen und die Finanzierung des Infrastrukturausbaus im Ausland zu regeln. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Wankkompensation auch im grenzüberschreitenden Verkehr nicht zum Einsatz kommen wird.
- Bei der Überprüfung sollten auch **kurzfristige Potenziale** ermittelt werden, um auf Basis von stabilen Konzepten Angebotsverbesserungen zu ermöglichen, bevor die Infrastruktur-

ausbauten umgesetzt sind. Für mehrere Korridore ist bereits heute der Handlungsbedarf gross – ohne Angebotsausbau bis 2035 oder gar 2040 wird die Bahn an Attraktivität verlieren.

Zusätzlich zu den Anliegen betreffend das Angebotskonzept 35 ist im Hinblick auf die Planung des **nächsten vollständigen Ausbaus** (**Botschaft 2030**) zu berücksichtigen:

- Im Hinblick auf die Planungsarbeiten ab 2024 regen wir **eine frühzeitige Abstimmung** zwischen dem BAV und den zuständigen Stellen bei der SBB an, um die Konsistenz der Planungsgrundlagen sicherzustellen. Die regionalen Vertiefungen der Stossrichtung BAHN 2050 sind an einer nationalen Konzeption auszurichten.
- Jeder künftige Angebotsausbau ist zwingend zusammen mit dem daraus resultierenden **Bedarf an Abstell- und Instandhaltungsanlagen** als ein Gesamtpaket zu betrachten und nur in die Planung aufzunehmen, wenn die nötigen Produktionsflächen gesichert sind. Anlagen müssen immer auf ihre volle Funktionalität ausgerichtet werden. Sind Einsparungen nötig, sind diese über Etappierungen zu lösen, um einen stabilen und robusten Betrieb zu sichern.
- Um die Kapazitäten zu erhöhen, setzt die SBB auf erprobte Technologien. Gleichzeitig erwarten wir, dass die **Digitalisierung im Kern des Systems** nachdrücklicher unterstützt wird. In den Planungen und Ausbausritten ist systematisch einzubeziehen, dass die notwendigen technologischen Systeme wie v.a. **ERTMS** im Zeithorizont 2050 voll einsatzfähig sind. Die **Finanzierung** der dafür benötigten zusätzlichen Mittel – im Speziellen die Mehrkosten Rollmaterial – sind sicherzustellen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen. Wir sind jederzeit gerne bereit, Rückfragen zu beantworten oder unsere Standpunkte anlässlich eines Gesprächs weiter auszuführen.

Freundliche Grüsse

Monika Ribar  
Verwaltungsratspräsidentin

Vincent Ducrot  
CEO

Kopie:

- Mathias Ramsauer, Generalsekretär UVEK
- Sabine D'Amelio-Favez, Direktorin EFV
- Peter Füglistaler, Direktor BAV