

Konzernleitung · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
3003 Bern

Per E-Mail an: sachplanverkehr@are.admin.ch

Bern, 9. Dezember 2020

Stellungnahme SBB zum «Sachplan Verkehr, Teil Programm».

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Sachplan Verkehr, Teil Programm im Rahmen der Anhörung/Mitwirkung.

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm definiert die Strategie, wie der Bundesrat das Gesamtverkehrssystem langfristig entwickeln und mit der Raumentwicklung abstimmen will. Der Programmteil hält in Form von Zielen, Grundsätzen und Prioritäten die Stossrichtungen der Verkehrsinfrastrukturpolitik fest und ist verbindlich für die Behörden.

Wir verstehen den Sachplan als Rahmen für die integrierte Entwicklung von «Raum – Schiene – Strasse – Umwelt», ohne die Lösungen zu präjudizieren. Wir begrüssen, dass die Koordination und Zusammenarbeit der Staatsebenen und Fachbereiche sowie das frühzeitige Erkennen von Zielkonflikten in den Vordergrund gestellt werden und Spielraum bei der Umsetzung bleibt.

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, Ihnen nachfolgend unsere konkreten Anliegen darzulegen. Weitere Änderungsanträge, die vorwiegend die Handlungsräume betreffen, finden Sie in der Anlage.

1. Gestaltungsanspruch mit Vorgaben zu Modalsplit-Zielen konkretisieren

Damit der Programmteil dem Anspruch einer verkehrsübergreifenden Mobilitätsstrategie gerecht wird, schlagen wir vor, das Zielbild Mobilität und Raum durch Vorgaben zu Modalsplit-Zielen zu konkretisieren. Idealerweise werden die Ziele ergänzt mit Schwellenwerten zu den Raumnutzerdichten, differenziert nach Raumtypen.

Änderungsanträge:

(Kap. 4) Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze: **Vorgaben ergänzen zu Modalsplit-Zielen im Personenverkehr, idealerweise ergänzt mit Schwellenwerten zu den Raumnutzerdichten je Raumtyp.**

SBB AG

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

Beispiele:

- urbane Räume: Modalsplit öV min. 30% und >150 Raumnutzer/ha
- periurbane Räume: Modalsplit öV min. 20% und 120-150 Raumnutzer/ha.

Ebenfalls ergänzen, dass auch im Güterverkehr in der Schweiz eine Erhöhung des Modalsplits angestrebt wird.

2. Wirtschaftlichkeit expliziter hervorheben

Wir begrüßen, dass die Effizienz des Mobilitätssystems im Sachplan einen wichtigen Stellenwert einnimmt. Wir regen jedoch an, die Zielsetzung der Wirtschaftlichkeit deutlicher und umfassender zu positionieren. Ein nach betriebswirtschaftlichen Prinzipien geführtes Bahn-/öV-System hat einen hohen volkswirtschaftlichen Wert, der gewahrt werden soll. Infrastrukturbetreiber, Besteller und Anbieter des öffentlichen Verkehrs haben Nachfrage/Angebot sowie Betrieb/Stabilität unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierung der öffentlichen Hand verlässlich, nachhaltig und unter Berücksichtigung der Folgekosten bei Unterhalt und Betrieb zu gewährleisten. Dies auch vor dem Hintergrund, dass im Sachplan eine vermehrte Nutzerfinanzierung gefordert wird.

Selbstredend umfasst die Wirtschaftlichkeit auch die Internalisierung der externen Kosten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Wir begrüßen diese Stossrichtung, bei der die politisch festgelegte Grundversorgung im Bereich Mobilität im Personenverkehr explizit angenommen wird. Diesem Grundsatz sollen Taten folgen, da sie die Wettbewerbsfähigkeit/Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs begünstigen und Anreize für eine nachhaltige Mobilität schaffen.

Änderungsantrag:

(Kap. 3): Neue, zusätzliche Zielsetzung: **Infrastrukturbetreiber, Besteller und Anbieter des öffentlichen Verkehrs haben Nachfrage/Angebot sowie Betrieb/Stabilität unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierung inkl. Folgekosten von Infrastrukturausbauten verlässlich zu gewährleisten. Es ist eine breitere Auslegung der finanziellen Zusammenhänge von Infrastrukturinvestitionen, Betrieb/Produktion, Effizienzvorgaben, Internalisierung externer Kosten und Nutzerfinanzierung vorzunehmen, um die nachhaltige Finanzierung und Werthaltung des gesamten Mobilitätssystems zu gewährleisten.**

3. Angebot/Netz der Bahn nachfrageorientiert, nachhaltig und gezielt mit verkürzten Reisezeiten entwickeln

Wir begrüssen, dass die Verkehrsträger im Hinblick auf das Zielbild 2050 gemäss ihren Stärken kombiniert, Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern optimiert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden sollen. Zu den Planungsgrundsätzen haben wir folgende Bemerkungen:

- Die SBB ist nicht einverstanden mit dem Grundsatz «Die Infrastrukturen werden nicht systematisch nachfrageorientiert ausgebaut». Wir sind überzeugt, dass sich der Infrastrukturausbau konsequent aus der Nachfrage und dem daraus entwickelten Angebot ableitet und entsprechend priorisiert werden muss. Eine Abkehr von diesem Paradigma birgt das Risiko, die Wirtschaftlichkeit des Bahnsystems zu verschlechtern.
- Den Planungsgrundsatz «Kapazitätserweiterungen haben gegenüber Reisezeitreduktionen Vorrang» erachten wir gerade zwischen den Kernen der grossen Agglomerationen als zu eng und nicht ausreichend zielgerichtet. Mit dem Ziel, den Modalsplit, Effizienz und Attraktivität der Bahn zu steigern, sollten Reisezeitverkürzungen insbesondere zwischen den metropolitanen Zentren bewusst angestossen/vorgesehen werden. Dem folglich generierten induzierten Verkehr ist mit tarifarischen oder räumlichen Lenkungsmassnahmen entgegenzuwirken.
- Im Sachplan werden Fernverkehrshalte auch zwischen den grossen Agglomerationskernen verzeichnet. Diesen Halten steht die SBB im Zukunftsbild zurückhaltend gegenüber, da sie das Einzugsgebiet der Agglomerationen vergrössern und unerwünschte Effekte auf den nachgelagerten S-Bahnverkehr haben.
- Die Stossrichtung, dass überregionale öV-Verbindungen ab dem Agglomerationsgürtel immer via dem Agglomerationskern erfolgen sollen, ist kritisch zu hinterfragen. Alternativ sollten überregionale Bahnverbindungen mit Halten an zentralen Orten gestärkt werden, welche den Umweg über den Agglomerationskern obsolet machen und so zur Entlastung der Knoten beitragen.
- Der Grundsatz, dass die Bahn zum und innerhalb des ländlichen Raums auf den wenigen vorhandenen Achsen basiert, sollte dahingehend ergänzt werden, dass die Bahn ihre Haltepolitik primär an den Kleinzentren ausrichtet. Eine allfällige Substitution von Bahnhaltepunkten durch den strassengebundenen öV sollte durch den Sachplan nicht verhindert werden.
- Das Thema Veloverkehr ist im Programmteil Sachplan Verkehr prominent vertreten. Diese Entwicklung und der daraus resultierende Mehrverkehr muss gut mit der Planung der Verkehrsdrehscheiben abgestimmt sein, insbesondere was den Flächenbedarf an den Bahnhöfen betrifft.
- Die Typologie der Verkehrsdrehscheiben ist zielführend. Damit in der Umsetzung der notwendigen Gestaltungsspielraum sichergestellt ist, regen wir an, von den Funktionalitäten (z.B. Dienstleistungen im Bahnhof, Parkierung MIV) zu abstrahieren oder explizit festzuhalten, dass alternative Angebote/Funktionalitäten nicht präjudiziert bzw. verunmöglicht werden.

- Nicht zuletzt begrüssen wir die Ausführungen zur Sicherstellung der Versorgung mit Hartgestein für den Bau und Unterhalt von Hochleistungs-Verkehrsinfrastrukturen mit gesamtschweizerischer Bedeutung. Wir regen an, den Deponien von Aushubmaterialen eine analoge Bedeutung beizumessen.
- Im Sachplan ist zu regeln, wie der Bau von systemrelevanten Infrastrukturanlagen und die Sicherung der Fruchtfolgeflächen abgestimmt und namentlich auch interkantonal koordiniert und ausgeglichen werden können.

Änderungsanträge:

- (Kap. 4) Ergänzen: «Die Bahn dient als Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Die Siedlungsentwicklung ist prioritär an Orten mit Bahnanschluss zu begünstigen. Weitere Bahn-Haltestellen sind kritisch zu prüfen.»
- (Kap. 4): Umformulieren des Grundsatzes: «Der Bedarf an Schienen-Infrastrukturen wird vom Angebot im Personen- und Güterverkehr abgeleitet, das sich an der Nachfrage ausrichtet»
- (Kap. 3.2): Umformulieren des Grundsatzes: «Zwischen den Kernen der grossen Agglomerationen weist die Infrastruktur eine hohe Kapazität auf und die Reisezeiten auf der Bahn werden punktuell verkürzt.»
- (Kap. 3.2): Ergänzen: «Die Bahn richtet sich im ländlichen Raum primär an den Kleinzentren aus».
- (Kap. 3.2): Typologie der Verkehrsdrehscheiben: Funktionalitäten abstrahieren oder explizit Gestaltungsspielraum in der Umsetzung festhalten.
- (Kap. 4.3): Separates und neues Kapitel: Deponien von Aushubmaterialen.
- (Kap. 4.3): Separates und neues Kapitel: Regelung, wie der Bau von systemrelevanten Infrastrukturanlagen und die Sicherung der Fruchtfolgeflächen abgestimmt und interkantonal koordiniert und ausgeglichen werden kann.

4. Gesamtheitliche Zukunftsperspektive der übergeordneten Anlagen im Güterverkehr

Der Güterverkehr ist ein zentraler Pfeiler der Ver- und Entsorgung unseres Landes. Jedoch fehlt heute weitestgehend eine verkehrsträger- und staatsebenen-übergreifende Zukunftsperspektive bezüglich der übergeordneten Achsen und Anlagen des Güterverkehrs. Wir regen an, dass die KV-Umschlagsanlagen sowie die City-Logistik, als inhärenter Bestandteil der Siedlungsentwicklung und als Konzept für eine nachhaltige Ver- und Entsorgung von Städten, im Sachplan erwähnt und in den jeweiligen Handlungsräumen verortet werden sollten. Es braucht Vorgaben, damit grosse Ver- und Entsorgungsanlagen nur mit Begründung/in Ausnahmefällen ohne Bahnanschluss gebaut werden.

Änderungsanträge/Ergänzungen:

- (Kap. 6): Ergänzen: Die übergeordneten Achsen des Güterverkehrs sowie KV-Anlagen sind auf Stufe Sachplan in den jeweiligen Handlungsräumen aufzuführen und als verbindlich zu erklären.
- (Kap. 4): Ergänzende Entwicklungsstrategie: Die verkehrsträger- und staatsebenen-übergreifende Planung von übergeordneten Anlagen im Güterverkehr ist sicherzustellen. Der City Logistik ist als inhärenter Bestandteil der Siedlungsentwicklung Rechnung zu tragen.

5. Digitalisierung der Infrastrukturen und der Verkehrslenkung gezielt vorantreiben

Die Inwertsetzung der investitionsintensiven Verkehrsinfrastrukturen erfolgt auch durch deren zeitgemässe technische Weiterentwicklung. Wir regen an, dass im Sachplan die Voraussetzungen für die digitale Ebene geschaffen werden. Im Sachplan hervorzuheben ist das gezielte Fördern der Digitalisierung der Infrastrukturen auf Strecken und in Knoten, um deren Effizienz und Kapazität zu erhöhen, die Robustheit des zukünftigen Angebots sicherzustellen und die Systemkosten in der Bahnproduktion zu stabilisieren.

Die im Sachplan geforderte zeitliche und räumliche Lenkung der Verkehrsnachfrage sollte über die Schaffung von Rahmenbedingungen hinausgehen. Diese, je nach Ausgestaltung wirkungsvollen Anreizsysteme, können einen Sprung hin zu einem ressourcenschonenderem Verkehrsverhalten bewirken. Diese Systeme werden einen hohen Anteil an nationalen, digitalen Komponenten aufweisen, deren Entwicklung und Umsetzung durch den Bund sichergestellt werden sollte.

Änderungsantrag:

(Kap. 4): Separate, neue Entwicklungsstrategie: **Digitalisierung der Infrastrukturen auf Strecken und in Knoten, um deren Effizienz und Kapazität zu erhöhen, die Robustheit des zukünftigen Angebots sicherzustellen und die Systemkosten in der Bahnproduktion zu stabilisieren.**

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Wir sind jederzeit gerne bereit, Rückfragen zu beantworten oder unseren Standpunkt anlässlich eines Gesprächs weiter auszuführen. Neben den Unterzeichnenden steht Ihnen auch Annette Antz (annette.antz@sbb.ch) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Vincent Ducrot
CEO

Bernhard Meier
Mitglied der Konzernleitung
Leiter Kommunikation a.i.

Anlage: Detaillierte Änderungsanträge
Kopie an: Herren Matthias Ramsauer, Generalsekretär UVEK, Peter Füglistaler, Direktor BAV, Frank Schley, EFV.