



Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 14. Oktober 2022

Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens unten gerne nutzen.

Inhalt der Vorlage

- *In den vergangenen Jahrzehnten hat die Schweiz ihr Schienennetz stetig ausgebaut. Die wichtigsten Pfeiler bilden der neue Bahninfrastrukturfonds (BIF), das Strategische Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (STEP) und im Sinne einer rollenden Planung die beiden Ausbauschnitte 2025 und 2035. Die Ausbauschnitte werden jeweils als Bundesbeschlüsse mit den notwendigen Verpflichtungskrediten durch das Parlament genehmigt. Zum Stand des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur und der Ausbauprogramme legt der Bundesrat (BR) alle vier Jahre einen Bericht vor. Den letzten Bericht hat der BR im Rahmen der Botschaft zum Ausbauschritt 2035 dem Parlament im Jahr 2018 übergeben.*
- **Mit dieser Vorlage erfolgt der nächste Vierjahresbericht zum Stand der Grossprojekte sowie der beiden Ausbauschnitte 2025 und 2035.** Wo notwendig sind Änderungsanträge der relevanten Bundesbeschlüsse und Verpflichtungskredite enthalten.
- **Zudem aktualisiert der BR auftragsgemäss die «Langfristperspektive Bahn» von 2012 unter dem Titel «Perspektive BAHN 2050».** Damit lassen sich die nächsten Ausbauschnitte auf aktualisierte Grundlagen stellen und wichtige Entwicklungen, insbesondere die Klimapolitik und Energiestrategie, angemessen einbeziehen.

Grundsätzliche Anmerkungen der SP Schweiz

- Wir begrüssen die Bestrebungen des Bundesrats sehr, den Modalsplit zugunsten des Schienenverkehrs zu verschieben. Der vorliegende Bericht lässt allerdings noch viele Fragen offen.
- **So ist die Erhöhung des Anteils des Bahnverkehrs im Personenverkehr um lediglich 3 Prozentpunkte auf 24% im Basisszenario der Verkehrsperspektiven 2050 bei weitem nicht**

ausreichend, um die Pariser Klimaziele zu erfüllen. Dies wird im Bericht sogar so eingestanden (S. 34). Der Bericht lässt jedoch offen, um wie viel Prozent der Anteil des Bahnverkehrs nach Ansicht des Bundes wachsen müsste, um diese Klimaschutzziele zu erreichen. Der Bericht hält nur fest, dass auf Grund des Berichtsinhaltes andere Massnahmen nicht näher dargestellt würden (S. 34f). Diese sind aber nicht in Sicht: So ist zum Beispiel das Projekt *Mobility Pricing* seit 2019 hängig und die Erstellung einer Botschaft nach wie vor nicht terminiert. Dies, obwohl bereits mehrere Städte und Kantone ihre Bereitschaft für Pilotversuche erklärt haben.

- **Zudem fehlen im Bericht auch Annahmen über die konkreten Effekte der jeweiligen Infrastrukturmassnahmen auf die zukünftig generierte Nachfrage der einzelnen Verkehrsträger.**
- Gemäss einer Studie von INFRAS im Auftrag des VCS zum Thema fossilfreier Verkehr muss der Anteil des öV von heute ca. 20% am Modalsplit bis 2040 auf mindestens 30% steigen.¹ Die Steigerung muss also mehr als doppelt so hoch ausfallen wie im Basisszenario des Bundes vorgesehen.
- Wir fordern vom BR, dass er die Klimakrise ernst nimmt und die Perspektive BAHN 2050 soweit anpasst, dass sie mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens zur Begrenzung der Klimaerwärmung auf deutlich unter 2 Grad übereinstimmt. **Dies erfordert nebst einem Ausbau der Bahninfrastruktur auch eine Reduktion des Gesamtverkehrs.** Zudem fordern wir diese Strategie soweit auszuarbeiten, dass über die Notwendigkeit konkreter Bauprojekte befunden werden kann, um deren allfällige Planung zeitnah voranzutreiben, damit das verbliebene Restbudget an Treibhausgasemissionen durch den Verkehr so wenig wie möglich belastet wird.
- **Diesbezüglich ist auch zu erwähnen, dass sich die im Bericht erwähnte «Grenze der zumutbaren Baustellen» auf dem Bahnnetz (S. 15) vorwiegend auf die Einschätzung der SBB stützt,** die verständlicherweise auf den Betrieb fokussiert. Die Reduktion der Treibhausgasemissionen und die damit verbundene Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ist jedoch eine Angelegenheit grösster Dringlichkeit. Wir erwarten deshalb vom BAV, eine eigene fachliche Einschätzung dieser Problematik vorzunehmen und allfällige Lösungsvorschläge zu präsentieren. Die politische Verantwortung für dieses Dossier tragen die zuständigen Verwaltungseinheiten und politischen Behörden.
- **Auch wenn die Förderung und der Ausbau des Bahnangebots grundsätzlich begrüssenswert sind, soll der Bund dennoch verstärkt auch die negativen Einflüsse dieser Massnahmen auf die Umwelt und insbesondere auf die Erhaltung der Biodiversität beachten.** Dieses Thema wird in der aktuellen Vernehmlassungsvorlage leider nur sehr peripher behandelt. Wir erwarten hierzu zukünftig bessere fachliche Abklärungen, die die schädlichen Auswirkungen auf die Biodiversität untersuchen und allfällige Alternativen präsentieren.
- Wir begrüssen die geplante etappierte Bahn- und öV-Entwicklung. Die Fahrpläne und Angebotserweiterungen müssen in Anbetracht von Bau-Verzögerungen und vieler Baustellen wieder auf eine robuste Basis gestellt werden. → **Robustheit, Stabilität und ein produzierbares Angebot haben Priorität für den zukünftigen Bahnausbau.**
- **«sowohl als auch» bei der Stossrichtung:** Die SP Schweiz erachtet es als wichtig, dass zukünftig stärker in den Nahverkehr in den Agglomerationen investiert werden soll; dies dient dem Modalsplit. Für uns ist aber auch wichtig, dass der **Fokus nicht nur auf die Agglomerationen** gelegt wird, sondern **auch auf den Fernverkehr in der Schweiz als auch in Europa.** → **Die vom BR vorgeschlagene Stossrichtung «kurze und mittlere Distanzen» ist zu ergänzen mit einer Fokussierung der Bahnentwicklung auf mittlere und lange Distanzen sowie die Anbindung an Europa.** Hier kann die Bahn ihre volle Stärke als Massentransportmittel ausspielen, eingebettet in ein Gesamtmobilitätssystem, in dem die einzelnen Verkehrsträger

¹ <https://www.infras.ch/de/projekte/szenarien-fossilfreier-verkehr-wie-wird-der-verkehr-der-schweiz-fossil-frei/>

gemäss ihren Stärken intelligent miteinander verknüpft werden. Wichtig ist hierbei für die SP Schweiz, dass **bei den internationalen Verbindungen nicht nur auf Nachtzüge, sondern auch auf direkte Hochgeschwindigkeitszüge tagsüber fokussiert wird.**² Es braucht eine Strategie für einfachere und bequemere Zugreisen in Europa. Einerseits mit Tageszügen zu interessanten Destinationen in Europa (auch, um von dort weiterzureisen): Rom → Neapel, Venedig, Perpignan → Barcelona, Marseille, Brüssel, London, Hamburg etc. Andererseits mit Nachtzügen zu Verkehrshubs, um von dort aus innerhalb des Ziellandes weiterzufahren: Warschau, Budapest, Zagreb, Brüssel, Amsterdam, Kopenhagen, London.

- Um Konflikte zwischen Personenzügen und Güterzügen zu entschärfen und das Netz effizienter zu machen sollten separate Strecken definiert und wo möglich ausgebaut werden. Zum Beispiel die Gronda ovest entlang des Lago Maggiore (Luino Linie) mittels Tunnel für den Güterverkehr (d.h. Güter via Luino; Hochgeschwindigkeitsstrecke via Lugano– Chiasso). Ohne Trennung von Güterzügen und Hochgeschwindigkeitspersonenzügen auf separaten Strecken wird der Transport von Passagieren zunehmend benachteiligt – dies aufgrund der geringeren Geschwindigkeit der Güterzüge gegenüber der Hochgeschwindigkeitspersonenzüge.

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?

- In Bezug auf den **Ausbau bei der BLS Netz AG befürwortet die SP Schweiz die Integration des Vollausbaus des Lötschberg-Basistunnels in den STEP AS 2035**. Auch der integrale **Halbstundentakt Bern– Visp bzw. Bern–Interlaken** begrüßen wir. Der Ausbau BLS für den **ganztägigen 15-Minuten-Takt** ist eine wichtige Verbesserung für die Agglomeration Bern, die hoffentlich zum gewünschten Umstieg vieler Autopendler:innen führt. Auch der Ausbau in Ins für einen **Halbstundentakt Neuenburg–Murten–Freiburg** ist in unserem Sinn.
- Angesichts der Kosten für den **Ausbau der Strecke Frauenfeld–Wil** ist der Verzicht auf einen integralen 15-Minuten-Takt zwischen Frauenfeld und Wil verständlich, auch wenn dieser im Sinne eines einfachen und regelmässigen Fahrplans zu begrüßen gewesen wäre. Der Bericht lässt allerdings offen, wieso auf der bestehenden Infrastruktur ohne grössere Ausbauten zu Stosszeiten gleichwohl ein dichteres Angebot gefahren werden kann, was wir natürlich begrüßen.
- Generell möchte die SP Schweiz den Bund dazu ermutigen, Massnahmen zu ergreifen, um die Verzögerungen bei bestimmten Projekten aufzuholen. Wir erwarten in diesem Zusammenhang, dass der Bund den Prozess verbessert und bestimmte Fristen verkürzt.

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

- In Bezug auf die Westschweiz verlangen wir, dass sämtliche Studien für neue Streckenführungen zwischen Bern und Lausanne sowie zwischen Lausanne und Genf in den nächsten Ausbauschnitt (Botschaft in 2026) aufgenommen werden und dass die neuen Streckenführungen so schnell wie möglich realisiert werden.

² Siehe dazu auch Sonntagszeitung vom 10.7.2022 «Hochgeschwindigkeits- und Nachtzüge statt Flugchaos»: <https://www.tagesanzeiger.ch/hochgeschwindigkeits-und-nachtzuege-statt-flugchaos-787695293463>

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?*

- **Die SP Schweiz lehnt den Verzicht auf den Bau einer Entflechtung bei Pratteln ab.** Der Verzicht auf die Entflechtung verschiebt den Ausbau der S-Bahn nach Rheinfelden (15-Minuten-Takt) in die ferne Zukunft oder verunmöglicht diesen sogar. Zudem scheint die Entflechtung auch ein wichtiger Grundstein für eine allfällige spätere Erstellung des Basler Herzstücks zu sein. Weiter würde die Entflechtung Redundanz und Sicherheit für den Güterverkehr bringen; dies auf einem Teilstück, das für den Schienengüterverkehr zwischen Genua und Novara von zentraler Bedeutung ist, und dessen Unterbruch das restliche Schienennetz extrem stark belasten würde. Da weniger Weichen überfahren werden müssen, sinkt auch das Risiko für Unfälle bei den Chlogastransporten auf der Schiene, was evtl. sogar eine Wohnnutzung auf ehemaligen Industriearealen im Bereich des Bahnhof Pratteln ermöglichen würde.
- **Die SP Schweiz begrüsst den unterirdischen Ausbau des Bahnhofs Cornavin beim Knoten Genf** (statt seitliche Erweiterung). Dieser ermöglicht eine weitere zukunftsgerichtete Planung des Angebots in der Region.
- Aufgrund des Verzichts auf die Technologie der Rollkompensation (WAKO) fordern wir eine Erhöhung der Mittel, um das Projekt des Ausbauschnitts auf der Achse Lausanne–Bern, das eine Reduktion der Fahrzeit ermöglicht, so schnell wie möglich zu realisieren.

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

- Ursprünglich war für den AS 2025 der Vollknoten St. Gallen eingeplant. Dieser wurde, nicht zuletzt wegen der erhofften Beschleunigung durch die Wankkompensation in den neuen FV-Dosto-Zügen der SBB auf die lange Bank geschoben. Nach der Ankündigung der SBB, dass diese Technologie nun definitiv nicht zum Einsatz kommen wird, ist das **BAV in der Pflicht, zeitnah eine Studie zur Beschleunigung der Züge zwischen Zürich und St. Gallen zu erstellen**, wie dies bereits für die Strecke Bern – Lausanne geschah.
- **→ Wir fordern hierzu eine umfassende Analyse der Gesamtsituation aller Zuggattungen und Vorschläge, wie das Angebot mit und ohne Neubaustrecken verbessert werden kann.**

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

- **Die SP Schweiz ist der Meinung, dass die Anpassung (bzw. Reduktion) des Kredits deutlich zu reduzieren ist.** Denn es müssen weiterhin die nötigen Mittel für die ursprünglich im ZEB vorgesehene Leistungssteigerung Winterthur–St. Gallen zur Verfügung gestellt werden. Die Beschleunigung auf der Strecke Zürich–St. Gallen muss in der Bahnbotschaft 2026 enthalten sein. Auf einzelnen Abschnitten zwischen Winterthur und St. Gallen müssen neue Trassen (Neubaustrecken oder drittes Geleise) gebaut werden, damit die Fahrzeit St. Gallen–Zürich auf ca. 55 Minuten gesenkt werden kann. Nur so wird St. Gallen endlich zum Vollknoten und der Regionalverkehr kann sauber darauf aufgebaut werden.

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

- Keine weiteren Bemerkungen von Seiten SP Schweiz.

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

- Keine weiteren Bemerkungen von Seiten SP Schweiz.

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?*

- **Die SP Schweiz ist sehr damit einverstanden, dass der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn – und somit auf die Verbesserung des Modalsplits zugunsten von nachhaltigen Verkehrsträgern - liegt.** Der öffentliche Verkehr hat heute einen Modalsplit von etwa 21 Prozent. Dieser Anteil ist bis ins Jahr 2007 gewachsen,

seither ist er aber stabil. Dieser Anteil ist zwar im Vergleich zum benachbarten Ausland recht hoch, trotzdem ist er nicht hoch genug und unseres Erachtens noch steigerbar.

- Eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr, und somit eine Verlagerung zu energieeffizienteren und CO₂-ärmeren Verkehrsträgern, trägt wesentlich zu einer geringeren CO₂-Gesamtbelastung bei.
- In den Zielen der Perspektive BAHN 2050 ist von einer *merklichen* Verbesserung des Modalsplits zugunsten der BAHN im Personen- und Güterverkehr die Rede (Erl. Bericht, S. 28). Diese Formulierung ist angesichts der Wichtigkeit einer schnellstmöglichen Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor unseres Erachtens unzureichend.
→ **Wir fordern daher eine Konkretisierung der Ziele der Perspektive BAHN 2050 und damit verbunden eindeutig festgelegte Werte die angestrebt werden müssen.**
- Der Bundesrat soll analysieren, welchen Anteil ein Ausbau der Bahninfrastruktur an der Erhöhung des Modalsplits für die Bahn haben wird und welche allfälligen anderen Massnahmen nötig sind, um eine genügende Verschiebung zu erzielen, um die Klimaziele zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Zielgrösse des **Modalsplit-Anteils, den die Bahn bis spätestens 2050 erreichen muss. Wir erwarten einen Anteil von mindestens 40%.**
- Des Weiteren verlangen wir eine **Aufstellung welche konkreten Infrastrukturprojekte am dringlichsten sind**, um den Anteil des Bahnverkehrs am Gesamtverkehr weiter zu steigern.
- Diese Überlegungen gelten auch für den **Schienengüterverkehr**. Die im Erl. Bericht (S. 34) genannte **Erhöhung um 2 Prozentpunkte ist viel zu tief** und steht in keiner Weise im Einklang mit den Klimazielen von Paris.
- Beim Szenario «kurze und mittlere Distanzen» soll es mit insgesamt ca. +10 Prozentpunkten und insbesondere im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit ca. 20 Prozentpunkten zum Referenzzustand bei einem allgemeinen Wachstum des Güterverkehrs zwar zu einer erheblichen Verlagerung auf die klima- und umweltfreundliche Schiene kommen. Das ist zwar erfreulich und begrüssenswert, allerdings nicht ambitioniert genug. **Das Verlagerungspotenzial des Güterverkehrs auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr sowie im Transitverkehr ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Aus Gründen des Klimaschutzes, der Energieeffizienz und Energieversorgungssicherheit sollten deutlich mehr Gütertransporte auf der Bahn abgewickelt werden, mindestens +20 Prozentpunkte des gesamten Güterverkehrs (inkl. Erreichung des Verlagerungsziels der Alpeninitiative im alpenquerenden Güterverkehr) und +30 Prozentpunkte beim bisher stark vernachlässigten Binnen-, Import-, Exportverkehr.**
- Zudem soll der Bund sich endlich auch im Binnengüterverkehr ein verbindliches, ambitioniertes Verlagerungsziel (Modal Split-Anteil an der gesamten Transportleistung) setzt. Um dieses Ziel zu erreichen soll der Bund auch Fördermittel bzw. Betriebsbeiträge für den Schienengüterverkehr in der Fläche sprechen – wie das auch im regionalen Personenverkehr der Fall ist. Solange der Schwerverkehr auf der Strasse seine externen Kosten nicht vollumfänglich deckt (da die LSVA leider deutlich zu niedrig angesetzt ist), ist dies gesamtgesellschaftlich, volkswirtschaftlich und für die Umwelt und das Klima nur vernünftig.

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

- **Die SP Schweiz ist grundsätzlich mit den Zielen und der Vision der Perspektive BAHN 2050 einverstanden.** Wir freuen uns, dass der Bundesrat die Wichtigkeit des Verkehrssektors bei der Erreichung des Klimaziels 2050 anerkennt. **Wir erwarten jedoch auch ganz klar, dass die im Bericht beschriebenen Vorteile und die Wichtigkeit der Bahn nicht durch weitere Ausbauten des Strassennetzes konterkariert werden.**

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

- Nein; die SP Schweiz ist mit der gewählten Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen» nicht ganz einverstanden (siehe auch oben bei «Grundsätzliche Anmerkungen der SP Schweiz»).

d) Wenn nein, was schlagen Sie vor?

- Die SP Schweiz beantragt, die vom BR vorgeschlagene Stossrichtung «kurze und mittlere Distanzen» zu ergänzen mit einer Fokussierung der Bahnentwicklung auf mittlere und lange Distanzen sowie auf die Anbindung an Europa. Wichtig ist hierbei, dass bei den internationalen Verbindungen nicht nur auf Nachtzüge, sondern auch auf direkte Hochgeschwindigkeitszüge tagsüber fokussiert wird. Es braucht eine Strategie für einfachere und bequemere Zugreisen in Europa.
- Die Perspektive Bahn 2050 muss die **Stabilität des Bahnsystems und des Fahrplans sowie seine Robustheit zum Ziel haben**, um negative Auswirkungen bei der Erneuerung der Infrastruktur zu begrenzen. Durch die Einrichtung neuer Trassen kann das System robust gestaltet werden.

e) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?

- Wie bereits bei Antwort d) erwähnt, soll bei der Stossrichtung auch der internationalen Verkehr mit aufgenommen werden. **Denn aktuell lässt die Perspektive BAHN 2050 den Modalsplit im internationalen Verkehr völlig unbeachtet.** Dabei ist gerade die Reduzierung des Luftverkehrs für die Reduktion der Treibhausgasemissionen unerlässlich. Die Schweiz muss sich daher in Absprache mit europäischen Partnern für ein leistungsfähiges und attraktives Nacht- und Tagzugangebot einsetzen. Es braucht eine aktive Angebots- und Infrastrukturplanung mit den umliegenden Ländern, die langfristig ausreichende Kapazitäten für internationale Verbindungen gewährleistet.

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?

- In Bezug auf das Vorgehen für den nächsten Ausbauschritt fordert die SP Schweiz eine genauere und frühere Kommunikation, die ein allfälliges korrigierendes Eingreifen ermöglicht. **Einige Projekte haben einen Rückstand von mehreren Jahren, weshalb sich für 2026 ein Zwischenschritt offensichtlich aufdrängt. Unklar bleibt bei all diesen Problemen und den Ansprüchen der SBB auf eine Konzentration auf den Betrieb, ob der gesamte Ausbau des Bahnnetzes lediglich eine Verzögerung erfährt oder grundsätzlich überdenkt werden muss.** Die Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors ist äusserst dringlich, und je früher hier Verbesserungen eintreten umso mehr CO2 wird eingespart.
- Zudem fordern wir, wie bereits in der Einleitung erwähnt, eine fachliche Einschätzung seitens des BAV zur technischen Vereinbarkeit von zusätzlichen Baustellen mit der Fahrplanstabilität, die sich nicht ausschliesslich auf die SBB abstützt.
- Im Allgemeinen vermissen wir eine konkrete Vision für den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur. Der Blick nach vorne ist zu wenig vorhanden. Der Bundesrat muss aufzeigen, wie eine Erhöhung des Modalsplits der Bahn um 20 Prozentpunkte möglich ist.

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?

- **Die SP Schweiz ist mit diesem Vorgehen grundsätzlich einverstanden.** Jene Projekte, die unabhängig vom heutigen Netz in Angriff genommen werden können, sollen ohne Verzögerung begonnen werden.

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?

- Die SP Schweiz findet es grundsätzlich richtig, dass wieder ein umfassender Planungsprozess durchgeführt wird. Basiert er jedoch auf den, im Bericht formulierten, ungenügenden Zielen

für den Modalsplit, wird auch dieses Vorgehen nur beschränkt wirksame Lösungen hervorbringen. **Wir fordern daher, dass bei der zukünftigen Planung, das Gesamtverkehrssystem in Betracht gezogen wird, um eine nachhaltige Verschiebung des Modalsplits zu erreichen.** Diese sollte insbesondere **durch einen Rückgang des Ressourcen und Flächen verschwendenden MIV's erzielt** werden. Nur auf diese Weise dienen die Infrastrukturausbauten bei der Bahn auch tatsächlich der Bekämpfung der Klima- und der Biodiversitätskrise und führen nicht zu weiterem Mehrverkehr sondern reduzieren die Gesamtverkehrsmenge.

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

- Keine weiteren Bemerkungen von Seiten SP Schweiz.

4) Weitere Bemerkungen

a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

- Angesichts der Dringlichkeit der Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor und den damit verbundenen - und dringend nötigen - grossen planerischen und baulichen Massnahmen fordern wir den Bund auf, **auch die Verfügbarkeit von personellen Ressourcen in den relevanten Fachbereichen frühzeitig in die Planung miteinzubeziehen und wenn nötig eine Ausbildungsoffensive zu starten.**

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin