

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

CH-3003 Bern

Zürich, 12. Oktober 2022

Adrian Dinkelmann, +41 58 360 77 70, a.dinkelmann@infra-suisse.ch

Vernehmlassung zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die nationale Branchenorganisation der im Infrastrukturbau tätigen Unternehmen. Der Verband vertritt die Interessen seiner rund 250 Mitgliedsunternehmen und engagiert sich für die Erhaltung und den bedarfsgerechten Ausbau der Schweizer Infrastrukturen (Strasse, Schiene, Ver- und Entsorgung). Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur und zur Perspektive BAHN 2050 bedanken wir uns. Als Vertreterin der Bauunternehmen, welche mit der Realisierung von Projekten im Verkehrswegbau beauftragt werden, ist die Vorlage für uns von besonderer Bedeutung.

1. Allgemeine Bemerkungen

Infra Suisse ist mit den Anpassungen der Kredite einverstanden. Wir weisen jedoch darauf hin, dass externe Einflüsse zur Teuerung von Baumaterialien führen könnten. Dies könnte in Zukunft weitere Kreditanpassungen erfordern.

2. Anliegen zu einzelnen Punkten der Vernehmlassung

Für die bundesrätliche Botschaft bitten wir Sie um die Berücksichtigung unserer nachfolgend erläuterten Anliegen.

2.1 Verzögerungen systemrelevanter Bauprojekte

Lange Verzögerungen von Bauprojekten führen zu Unsicherheiten, Innovationsstau und volkswirtschaftlichen Einbussen. Diese Planungsunsicherheit resultiert in unnötigem personellen und finanziellen Aufwand.

Wir regen an, dass seitens des Bundes Massnahmen erarbeitet werden, wie derart lange Verzögerungen künftig vermieden werden können. Für die Diskussion steht Infra Suisse gerne zur Verfügung.

2.2 Benachteiligung einzelner Verkehrsträger

Ein gegenseitiges Auspielen von kurzen und langen Distanzen beurteilen wir kritisch. Dies insbesondere, weil keine faktenbasierte Entscheidungsgrundlagen erwähnt werden. Der Modalsplit und der stagnierende Anteil des öffentlichen Verkehrs – gemäss Basisszenario wird bis 2050 lediglich mit

einer Zunahme von 20 auf 24 Prozent gerechnet – darf nicht als Argument benutzt werden, um die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen.

Der motorisierte Individualverkehr wird auch in Zukunft ein sehr wichtiger Verkehrsträger bleiben. Ein alleiniger Fokus auf kurze und mittlere Distanzen verhindert entsprechende Entwicklungen auf langen Distanzen.

Der Schienenverkehr ist nicht für alle Agglomerations-Raumtypen die geeignete und effizienteste Möglichkeit. Je nach Situation muss dem Strassenverkehr und den entsprechenden Fahrzeugen eine höhere Bedeutung und schlicht eine bessere Realisierbarkeit beigegeben werden. Gerade die neuen (elektrischen) Fahrzeuge mit Automatisierung bieten weitere interessante Funktionalitäten. Wir bitten Sie, dies in der bundesrätlichen Botschaft zu berücksichtigen.

2.3 Nicht nachvollziehbarer Fokus auf kurze und mittlere Distanzen

In den Vernehmlassungsunterlagen priorisieren Sie mit dem Argument der Nachhaltigkeit die Stossrichtung «kurze und mittlere Distanzen». Die aktuellen Entwicklungen, die zu spürbar mehr Mobilität und neuen Arbeitsformen geführt haben, stärken jedoch die Attraktivität peripherer Räume, da man nicht mehr jeden Tag in die urbanen Räume pendeln muss. Es wäre deshalb durchwegs vorstellbar, dass die Pendlerdistanzen zunehmen. Das führt automatisch zu einer stärkeren Gewichtung längerer Distanzen. In den Vernehmlassungsunterlagen fehlen jedoch Zahlen und Fakten, die die Argumentation des höheren Grenznutzens unterstreichen.

Wir bitten Sie, den erwähnten Grenznutzen der drei Stossrichtungen zu quantifizieren und öffentlich verfügbar zu machen. Dabei ist quantitativ zu belegen, weshalb kurze und mittlere Distanzen im Sinne der Nachhaltigkeit stärker entwickelt werden sollten. Der Verkehr ist als Gesamtsystem zu optimieren, nicht nach Distanzen zu werten.

2.4 Zu negative Darstellung des Infrastrukturbaus

Die Rolle des Infrastrukturbaus wird zu negativ dargestellt. Die intelligentere und effizientere Nutzung der Bahninfrastruktur setzt voraus, dass diese angemessen unterhalten und ausgebaut wird. Die Auffassung, dass der Ausbau des Bahnangebots und der Infrastruktur den erwünschten Effekt der nachhaltigen Entwicklung nicht erzielen werden, teilen wir nicht. Der Infrastrukturbau bemüht sich seit Jahren sehr aktiv um die nachhaltige Entwicklung – bewusst in allen drei Dimensionen. Wenn nun Ihrerseits angedeutet wird, dass der Infrastrukturausbau für die langen Distanzen potenziell negative Auswirkungen auf die Umwelt haben könnte, widersprechen wir dieser einseitigen Perspektive. Mit einem frühzeitigen Einbezug der Unternehmen und ihrem innovativen Know-How, den koordinierten Verfahren zwischen Planern, Bauherren und Bauunternehmen sowie mithilfe umweltfreundlicher, moderner Technologien und Baustoffe ist dieser potenzielle Schaden sehr wohl begrenzt.

Die bundesrätliche Botschaft sollte deshalb eine konkrete, quantitative und qualitative Abschätzung beinhalten, welche Massnahmen herangezogen werden können.

3. Abschliessende Bemerkungen

Das detaillierte Studium der zur Verfügung stehenden Unterlagen zeigt auf, dass die Bedeutung des Schienenverkehrs für die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft und der Gesellschaft erkannt wurde. Es schimmert aber auch durch, dass die Verkehrsträger nicht neutral und ergänzend, sondern konkurrierend beurteilt wurden. Diese klar erkennbare Einseitigkeit gegen den motorisierten Strassenverkehr ist in der bundesrätlichen Botschaft zu korrigieren. Um die demografischen Herausforderungen, die gesellschaftlichen Bedürfnisse und die Klimaziele unter einen Hut zu bringen, kann nur eine ganzheitliche Betrachtungsweise sinnvoll sein.

Des Weiteren fordern wir die zuständigen Stellen auf, die Betrachtung der potenziellen Beiträge des Schienenverkehrs zur Erreichung der Klimaziele nicht nur aus dem Blickwinkel der kurzen und mittleren, sondern insbesondere auch mit Blick auf die langen Distanzen zu betrachten. Die Anbindung an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz muss dabei auch in die Überlegungen einbezogen werden.

Die Schweizer Infrastrukturbauer haben sich in der Vergangenheit und in der schwierigen Gegenwart als äusserst flexibel, produktiv und pragmatisch bewiesen. Dadurch leisten sie auch einen volkswirtschaftlich wichtigen Beitrag. Sie haben in Krisenzeiten die Lebensader des Landes aufrechterhalten. Hierfür stehen wir auch in Zukunft ein, um die auf uns zukommenden Herausforderungen zu bewältigen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen. Bei Fragen oder Diskussionsbedarf stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Infra Suisse



Nationalrat Christian Wasserfallen
Präsident



Adrian Dinkelmann
Geschäftsführer