Stellungnahme

-

ACSI – Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana

-

Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse:

Verkehr ’45

Datum: 9. Oktober 2026

Antonella Crüzer

a.cruezer@acsi.ch

Inhalt

Frage 1: Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden? 3

Frage 2: Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden? ...10

Frage 3: Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage? 14

Frage 4: Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden? 15

Frage 5: Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden? 24

Frage 6: Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden? 26

Frage 7: Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden? 32

Frage 8: Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden? 34

Frage 9: Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden? 39

Frage 10: Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können? 44

Frage 11: Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll? 45

Frage 12: Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden? 46

Frage 13: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur? 50

Frage 14: Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden? 51

Frage 15: Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden? 54

Frage 16: Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden? 66

Frage 17: Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschritt 2027 einverstanden? 69

Frage 18: Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden? 74

Frage 19: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur? 76

Frage 20: Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden? 77

Frage 21: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen? 83

Frage 22: Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen? 87

Frage 1: Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

Antwort: ☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten XNEIN

Bemerkungen:

Nein, wir sind mit der generellen Stossrichtung nicht einverstanden, weil diverse wichtige Aspekte nicht oder zu wenig berücksichtigt worden sind. Da Frage 2 lautet «Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?» werden wir diese an dieser Stelle nur kurz erwähnen und verweisen auf Frage 2:

- Gemäss allen Nachwahlbefragungen ist die Nein-Mehrheit vom November 2024 als grundsätzliche Kritik an kapazitätssteigernden Nationalstrassenausbauten zu verstehen. Dies widersprecht dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Vorgehen diametral
- Besonders wenig Verständnis haben wir, dass im November 2024 abgelehnte Projekte dank der Legitimation des Gutachtens zu Verkehr 45 weiterverfolgt werden.
- Umweltaspekte scheinen bedenkenlos übergangen oder relativiert zu werden. Einerseits das Politikversagen gegenüber Vorgaben und gesetzlichen Zielen in den Bereichen Klima, Verbrauch fossiler Energien, Güterverlagerung und Lärmschutz, als auch projektbezogen, indem Projekte favorisiert werden, die im Quervergleich besonders schlecht abschneiden

Erfreulich werten wir den folgenden Punkt. Ihm stehen zahlreiche Aspekte gegenüber, die wir bemängeln, so dass wir uns mit der Stossrichtung definitiv nicht einverstanden erklären können.

<u>Verkehr 45 zeigt auf, dass die bisherige Infrastrukturausbaupolitik übertrieben war</u>

Wir anerkennen, dass Verkehr 45 dazu geführt hat, dass der bisher angenommene Ausbaubedarf kritisch hinterfragt wurde. Dass als Folge der Analysen von Weidman und Bund auf eine beträchtliche Zahl von **31 bisherigen Nationalstrassenprojekte definitiv verzichtet** werden kann, ist eine wichtige Erkenntnis. Auch wenn nur die zwei grössten unter diesen Projekten sich gemäss der bisherigen Systematik in einer Änderung des Netzbeschlusses niederschlagen, erwarten wir, dass der Verzicht der übrigen Projekte als gleichermassen bindend betrachtet wird.
Auch bahnseitig scheint uns die Verzichtsplanung in den grossen Zügen (jedoch nicht in allen Details, siehe Fragen 6 und 8) sehr wertvoll. **Das gewählte Vorgehen hat bezüglich Bahnausbau zu einer sehr angemessenen Antwort auf die aktuelle Problematik der massiven Kostensteigerungen bei bereits beschlossenen Projekten geführt** und in der Variante 24 Mia finanziellen Spielraum für zumindest die wichtigsten zusätzlichen Massnahmen geschaffen. **Ein Umfang von 24 Mia. erachten wir als das absolute Minimum, das es unabhängig vom Ausgang der Volksabstimmung zur Verlängerung des Mehrwertsteuerpromills zu realisieren gilt.** Kritische Fragen haben wir zur Finanzierung, hat doch der Bund vor kurzem noch kommuniziert, das Mehrwertsteuerpromill brächte nur 8 der nötigen 10 Mia. Franken ein (Pressekonferenz des Bundesrates vom 28.1.2026), so dass wir es für unausweichlich halten, dass der Bund zusätzliche Finanzquellen erschliesst (z.B. Abschaffung Fahrkostenabzug, Verzicht oder Aufschub der vom NEAT-Bau geerbten Schulden, höhere Kantonsbeiträge, siehe Frage 12 mit weiteren Vorschlägen).

An der Stossrichtung der Vorlage bemängeln wir hingegen folgende Aspekte:

Die Verkehrsnachfrage als exogen gegeben zu betrachten, ist nicht mehr angebracht

Völlig unverständlich ist für uns, dass die Resultate der letzten Verkehrsperspektiven des Bundes in der Ausprägung des bisher bevorzugten Szenarios nicht hinterfragt, sondern für die gesamten Arbeiten an Verkehr 45 gar als gegeben betrachtet wurden.
Einerseits gesteht der Bund selbst ein, dass die aktuellen Verkehrsperspektiven überarbeitet werden müssen, und hat diese Überarbeitung bereits in Auftrag gegeben. Offenbar will der Bundesrat vorab und damit auf Basis explizit zu überarbeitender Annahmen entscheiden.

Andererseits vernachlässigt diese Sichtweise, dass es nicht DIE Verkehrsperspektiven des Bundes gibt, sondern dass die Verkehrsperspektiven verschiedene Szenarien enthalten und dass gesellschaftlich auszuhandeln ist, welches Szenario angestrebt werden soll. Die mehrheitliche Kritik am Nationalstrassenausbau, die sich in der Abstimmung vom November 2024 manifestiert hat, ist eine klarer Hinweis, **dass sich die Schweizer Bevölkerung dem in den Verkehrsperspektiven ausgearbeiteten Szenario «nachhaltige Mobilität» annähern will**, das bei den letzten Verkehrsperspektiven ebenfalls ausgearbeitet wurde. Entsprechend ist die Verkehrspolitik grundsätzlich neu, d.h. nachhaltiger auszurichten.
In diesem Szenario der verkürzten Distanzen im Alltag steigt die Verkehrsnachfrage sehr viel weniger stark als gemäss der Annahme des bisherigen Lieblingsszenarios des Bundes, von dem Gutachter Weidmann bei seinen Analysen im Auftrag des Bundes auszugehen hatte. In Anbetracht nicht angebrachter Annahmen können wir die Resultate von Verkehr 45 bzgl. des mit Infrastrukturausbauten zu befriedigendem Verkehrswachstum für die einzelnen Korridore und ihre Verteilung auf die Verkehrsträger deshalb höchstens ansatzweise anerkennen.

Der Bund schlägt vor allem bei den Nationalstrassen kurzfristig das Gegenteil dessen vor, was die Bedarfsanalyse seines Gutachters Weidmann ergeben hat

In mancher Hinsicht wurde **dem Gutachten Weidmann zu wenig Beachtung geschenkt.** Als angeblich vordringlichste Nationalstrassenprojekte werden mit Perly-Bernex und Aarau Ost – Birrfeld ausschliesslich Projekte vorgeschlagen, bei denen Gutachter Weidmann erst *nach* 2045 einen wirklichen Bedarf ausgemacht hat (siehe Frage 17). Diese Streckenabschnitte weisen gemäss Weidmann einen geringeren Bedarf aus als jene, bei denen die Mehrheit der Stimmbevölkerung 2024 von der angeblichen Dringlichkeit nicht überzeug werden konnte und solle gemäss Weidmann nicht (Aarau Ost – Birrfeld) oder nur dann vor 2045 (nicht schon jetzt) in Angriff genommen werden, wenn im NAF noch genügend Mittel vorhanden sein sollten, nachdem dringendere Mobilitätsbedürfnisse gestillt worden sind (Perly-Bernex: Priorität 2*). Die eidgenössische Finanzkontrolle hält mit Blick auf die Wahl von Aarau Ost – Birrfeld und Perly – Bernex für den nächsten Ausbauschritt fest: «Da die Planung der besseren Projekte noch nicht genügend weit fortgeschritten ist, sind weniger gute, teilweise sogar ineffiziente oder ersetzbare Projekte vorgesehen.» (EFK 2026: Prüfung des Projektes Verkehr 45: Schlussfolgerungen S. 29)

Bei der Verzichtsplanung im Bahnbereich hat der Bund z.T. die Einschätzung des Gutachters unverhältnismässig streng ausgelegt. Beispielhaft sei hier das Projekt Rorschach-Rohrschach Stadt genannt, das nun auf finanziellen Gründen eine Überprüfung durchlaufen soll, ob es in gleicher oder ähnlicher Form notwendig sei oder ob der volle Nutzen des benachbarten strategischen Netzelementes nicht auch anders erreicht werden könne, obwohl Gutachter Weidmann zur Einschätzung gelangt ist, dass das Projekt gemäss seiner synoptischen Projektübersicht «betrieblich notwendig» sei.

Anwendung der besten verfügbaren Schätzungen, um beispielsweise das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Projekten zu bestimmen

Die eidgenössische Finanzkontrolle kritisiert, dass die Berechnung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse bei Nationalstrassen veraltete Werte verwendet werden, die den Nutzen systematisch überschätzen und bei Bahnprojekten aktuelle Berechnungen meist fehlen (EFK

2026: Prüfung des Projektes Verkehr 45: S. 16-19).
Bei den Nationalstrassen grenzt die Vorliebe des Bundes für die Verwendung veraltete Daten als Hauptszenario geradezu an eine Irreführung der Entscheidungsträger. Staatliches Handeln sollte sich auf die besten verfügbaren Schätzungen abstützen, unabhängig davon, ob ein privater Akteur wie der VSS diese als Norm verwendet oder nicht. CO_2-Kosten von über 400 Fr. pro Tonne CO_2 gelten als sehr breit anerkannten Richtwert – nicht etwa als ein Extremszenario, das eine Bandbreitengrenze rechtfertigt, wie es das ASTRA im Gegensatz zu anderen Ämtern bisher gehandhabt hat. Wir hoffen sehr, dass der Bund erkennt, dass er sich einer zu grossen Angriffsfläche aussetzt, wenn er für die CO_2-Wikung um mehr als den Faktor 3 zu tiefe Werte und bzgl. Zeitgewinn 20 Jahre alte Werte als Hauptszenario verwendet. **Sämtliche Projektbeurteilungen sind bis zur Botschaft mit der aktuellsten CO_2-Kostenschätzung von mindestens 450.-/t CO_2 gemäss ARE und den neusten vor der Pandemie erhobenen Zeitgewinn-Daten als Hauptszenario zu wiederholen. Die Liste der gestrichenen Projekte ist auf der neuen Grundlage zu ergänzen.**
Bei den Bahnprojekten scheint die Verzerrung durch nicht aktuelle Kosten-Nutzen-Verhältnisse weniger systematisch. Wir erwarten, dass der Bund wie angekündigt bis zur Botschaft die fehlenden Berechnungen durchführt und **die Liste der Projekte, die gestrichen werden oder deren Notwendigkeit als Ergänzungsmassnahme bis 2031 noch genauer zu prüfen ist, entsprechend ändert.** Bei Projekten, die im Rahmen der **Ausbauschritte 2025 und 2035** vom Parlament bereits beschlossen worden sind, ist auch der Antrag an Bundesversammlung **entsprechend anzupassen.**

<u>Die wertvollen Grundlagen für eine verkehrsträgerübergreifende Perspektive werden nicht gebührend berücksichtigt</u>

Auf vielen Korridoren begeht die Vorlage einen Fehler, den sie eigentlich vermeiden wollte: Die Infrastrukturen von Bahn und Strasse werden gleichermassen ausgebaut, viel Geld wird investiert, der Modal Split verändert sich jedoch kaum.
Nötig wäre eine klare Priorisierung eines Verkehrsträgers. Gemäss der Perspektive Bahn 2050 des Bundes und dem Sachplan Verkehr ist dies zwischen grossen Agglomerationen oder zwischen einer grossen und einer mittleren Agglomeration in den meisten Fällen die Bahn.

Wir erwarten, dass der Bund zumindest auf jenen Korridoren, auf denen er die Bahn als das geeignetere Verkehrsmittel betrachtet, dem Bahnausbau klar Priorität einräumt und auf Nationalstrassenausbauten verzichtet. Auf der Ost-West-Achse zwischen Genf und Bodensee geschieht das Gegenteil: Ausgebaut wird vor allem das Nationalstrassennetz, weil auf Seiten Bahn der Bund gemäss eigenen Angaben eine Strategie fehlt. **Der Misserfolg der WAKO dient bis auf weiteres als Ausrede, um trotz ÖV-Konkurrenzierung einseitig die Nationalstrassen ausbauten zu können, obwohl die Bevölkerung 2024 vier Ausbauprojekte auf der N1 abgelehnt hat**.

Gutachter Weidman und zum Teil auch der Bund haben die Abhängigkeiten zwischen den Verkehrsträgern für die einzelnen Ausbauten minutiös aufgearbeitet. Diese Entscheidungsgrundlagen scheinen für den Projektentscheid des Bundesrates jedoch kaum von Bedeutung zu sein. Für Nationalstrassenprojekte in den Kantonen Tessin, Schaffhausen, Thurgau und Aargau, die der Bundesrat bis 2045 bauen will, gilt, dass ihr Nutzen tiefer ausfällt, wenn gleichzeitig ÖV-Ausbauten (die der Bundesrat nur teilweise realisieren will) auf den entsprechenden Strecken erfolgen (Konkurrenzierung gemäss regionaler Koordinationsmatrizen von Verkehr 45).
Auch die Projektblätter des ASTRA halten beispielsweise zu den beiden als nächstes geplanten Nationalstrassenausbauten solche Konkurrenzierungen fest. Für Perly-Bernex und Aarau Ost – Birrfeld lautet die Einschätzung identisch: «Das Projekt verursacht eine Verlagerung vom ÖV zum Individualverkehr, da der Individualverkehr attraktiver wird.» (STEP Strasse 2027: Ergebnisse der Projektbewertungen, S.93 bzw. 206).
Noch eindeutiger fällt das Urtel des Gutachters nördlich von Bern aus. **Gemäss Weidmann kann das Bahnausbauprojekt Bern-Biel/Olten/Wankdorf den abgelehnten Autobahnausbau Wankdorf-Schönbühl substituieren, d.h. vollständig ersetzen.**
Entsprechend ist nur schon aus diesem Grund auf dieser Strecke auf die Pannenstreifenumnutzung zu verzichten, die bzgl. Kapazität dem demokratisch abgelehnten

Projekt sehr nahe kommt.

Das Potential von Agglomerationsprojekten wurde unterschätzt, weil kleinere Reformen im Bereich der Agglomerationsprogramme gar nicht erst in Betracht gezogen worden sind

Während die Vorlage in der Bahn- und Nationalstrasseninfrastrukturpolitik gewisse Änderungen bringt, will der Bund bei den Agglomerationsprogrammen Anpassungen gar nicht erst in Betracht ziehen. Im erläuternden Bericht fehlt jedenfalls bei den Agglomerationsprogrammen ein Kapitel zu geprüften und verworfenen Alternativen. **Damit die Agglomerationsprogramme ihr Potential ausschöpfen können, Nationalstrassen und Bahninfrastruktur durch ergänzende Infrastruktur zu entlasten**, sind zusätzliche Anreize zu schaffen. **Gesetzliche Änderungen in Bezug auf die Agglomerationsprogramme müssen Bestandteil der Vorlage werden**. Richtigerweise ist die Bundesratsvorlage nämlich bemüht, z.B. bzgl. Durchmesserlinie in Basel oder durch punktuellen Verzicht auf neue Haltestellen den S-Bahn-Verkehr (mit seinen tendenziell kurzen Fahrten) und den Fernverkehr (mit seinen tendenziell längeren Fahrten) nicht maximal zu verflechten. Damit die Strategie, das Fernverkehrsangebot möglichst durch eine bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu verbessern, erfolgreich sein und Akzeptanz finden kann, muss die Benachteiligung besonders kostspieliger schienengebundener Agglomerationsprojekte gegenüber S-Bahn-Projekten zumindest reduziert werden. Während der Bund Agglomerationsprojekte derzeit mit maximal 50 Prozent mitfinanziert, übernimmt er bei S-Bahn-Projekten die gesamten Kosten (siehe Frage 20).

Reisezeitverkürzungen sind gezielt und zurückhaltender einzusetzen

Wir begrüssen, dass beim Bahnausbau der Akzent ganz klar auf zusätzlichen Sitzplätzen durch ein besseres und direkteres Angebot gelegt wird und – mit Ausnahme des zu Unrecht prioritär eingestuften Grimseltunnels – nicht auf Reisezeitverkürzungen. Ausnahmen sind richtererweise Strecken, wo durch ein paar wenige Fahrplanminuten massiv attraktivere Umsteigebeziehungen entstehen (Vollknoten Lausanne und St. Gallen) ferner der internationale Schienenverkehr, bei dem die Bahn durch den Flugverkehr konkurrenziert wird, sowie Strecken, auf denen die Fahrzeit in den letzten 20 Jahren zugenommen hat (was für sehr viele Intercity-Verbindungen in der Romandie zutrifft). Durch den dosierten Einsatz von Reisezeitverkürzungen wird auf Seite der Bahn das Verkehrswachstum nicht zusätzlich angeheizt.
Nationalstrassenseitig fehlt diesbezüglich eine klare Ausrichtung der Vorlage. Durch Projekte wie jene in BS oder AG werden Reisezeitgewinne entstehen. Damit wird der zusätzliche, induziertem Verkehr erhöht, die Pendlerdistanzen verlängert und die Zersiedlungswirkung verstärkt. Bekanntlich ist das Reisezeitbudget für die allermeisten Menschen konstant. Eine solche Verkehrspolitik wird das Verkehrssystem langfristig erneut an seine Kapazitätsgrenzen bringen und verkehrliche Engpässe in einer mittelfristigen Perspektive nur verlagern statt lösen.

Bestehende Infrastruktur möglichst gut zu nutzen, schliesst Geschwindigkeitsanpassungen ein

Wir begrüssen, dass der Vorrang von Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Ausbau bestehen bleibt. Bei den Nationalstrassen sehen wir jedoch angesichts des Alters zahlreicher Kunstbauten und des Netzzustandsberichts neben einem Informationsbedarf auch zusätzlichen Finanzbedarf; bei der Bahn besteht aus unserer Sicht weiterer Informationsbedarf. Auch werden die Folgekosten der Ausbauten im erläuternden Bericht kaum thematisiert, geschweige denn beziffert (siehe Frage 2).
Während mit der EMTRS-Strategie auf Seite Bahn Kapazitätssteigerung durch Verkehrsmanagement prominent behandelt wird, fehlen bezüglich **Nationalstrassen** Aussagen, wie durch **zeitliche und örtliche Geschwindigkeitsanpassungen** (Tempo 80

oder Tempo 100 auf Nationalstrassen) auf punktuelle Ausbauten verzichtet werden kann. Die Vorlage ist um eine flächendeckende Überprüfung zu ergänzen, auf welche Ausbauten dadurch verzichtet werden kann.
Gar nicht in Betracht gezogen wurden finanzielle Anreize für Strassenbenützende wie die vom Parlament geforderte Durchfahrtsabgabe für den Transitverkehr gemäss den Motion Chiesa 25.3744 und ihre Auswirkungen auf den Bedarf der Projekt Lugano Süd - Mendrisio oder und den Basler Rheintunnel oder ein weitreichenderes Road Pricing.

Pannenstreifenumnutzungen als das behandeln, was sie sind, nämlich Kapazitätserweiterungen

Diverse Abschnitte der A1 in den Kantonen AG, SO/BE und VD/GE, auf denen der Bund bisher nur die Option des Baus einer festen dritten Spur verfolgt hat, sollen nun durch Pannenstreifenumnutzungen bei Bedarf eine dritte Spur pro Richtung erhalten. Damit wird in Bezug auf die Abschnitte Le Vengeron-Nyon-Coppet und Kirchberg-Schönbühl das Volksverdikt von 2024 zu einem grossen Stück umgangen, war die damalige Ablehnung gemäss Nachwahlbefragung vor allem auch mit der Vermeidung von induziertem Verkehr begründet. Bereits seit Jahren verfolgt der Bund die Strategie, wo möglich Pannenstreifen umzunutzen, statt zusätzliche fixe Spuren zu bauen. Weshalb der Bundesrat deshalb derart viele Strecken neu plötzlich als für eine Pannenstreifenumnutzung geeignet einstuft, erschliesst sich uns nicht und wird in der Vorlage auch nicht erläutert. Jedenfalls kommt für uns eine Änderung der Spielregeln für Pannenstreifenumnutzungen (z.B. Abstriche bei der Sicherheit oder Rechtsschutz der Anrainer) nicht in Frage.
Wir fordern den Bund auf, **Pannenstreifenumnutzungen auf den Projektlisten aufzuführen**, handelt es sich dabei doch ebenfalls um Kapazitätserweiterungen und nicht um reine Anpassungen (siehe Frage 14).

Bahnpolitik für die Ost-West-Achse als nicht akzeptable Leerstelle

Verkehr 45 anerkennt zwar, dass der Ost-West-Achse zwischen Genf und Bodensee eine besonders wichtige Rolle zukommt, befinden sich doch 6 der 8 bevölkerungsreichsten Städte der Schweiz auf dieser Achse. Bei den Nationalstrassen wird der Ausbau der N1 denn auch überdurchschnittlich forciert. Bahnseitig leistet sich Verkehr 45 aber für die allerwichtigste Achse eine fast vollständige Leerstelle und verweist auf die Botschaft in fünf Jahren. Schlimmer noch, das Präsentieren von Bahnausbauten jenseits dieser Achse suggeriert gar, dass die vom WAKO-Fehlentscheid unverschuldet getroffenen Strecken Lausanne-Bern und Winterthur-St. Gallen über das Jahr 2045 hinaus warten müssen, bis Ersatzmassahmen in Form von Infrastrukturausbauten ergriffen werden. Lausanne und St. Gallen zu Vollknoten mit attraktiven nahtlosen Umsteigemöglichkeiten zu machen muss jedoch höchste Priorität geniessen, wurde für dieses Versprechen doch die VCS-ÖV-Initiative zurückgezogen. Eine ganze Generation zu warten, bis der Spatenstich für Ersatzmassnahmen erfolgt, ist nicht akzeptabel, zumal die urbanen Räume in der Romandie und der Ostschweiz heute weniger gut ins Schweizer Bahnnetz integriert sind als andere Agglomerationen ähnlicher Grösse. Für den westlichsten Abschnitt der Ost-West-Achse (Lausanne-Genf) sind abgesehen des Teilstücks Morges - Perroy in der Vorlage noch nicht einmal ansatzweise Vorschläge enthalten. Wir erwarten vom Bund, dass er **bis 2031 ein detailliertes, ganzheitliches Konzept für die gesamte Achse von Genf bis zum Bodensee, inklusive angepasstem Angebotskonzept 2045 erarbeitet und er bauliche Massnahmen ab 2035 bei den Ausbauschritten priorisiert behandelt.**

Dass wichtige Informationen erst mit der Botschaft publik werden, wertet die Vernehmlassung ohne Not ab

Bisher wurde der Ausbaubedarf bei der Bahninfrastruktur immer aus einem Angebotskonzept abgeleitet. Dies ist Teil des Erfolgsmodells der Planung der Schweizer Bahninfrastruktur und stellt sicher, dass beim Ausbau die Prioritäten dort gelegt werden, wo das Angebot ab einem bestimmten Zeitpunkt auch tatsächlich verbessert wird. Erstmals fehlt zum Zeitpunkt der Vernehmlassung ein Angebotskonzept, was die Beurteilung der Bahnprojekte sehr erschwert

und künftig vermieden werden muss.
Ebenfalls kein Verständnis haben wir dafür, dass die definitiven Umweltverträglichkeitsprüfungen der Nationalstrassenausbauten des nächsten Ausbauschrittes zum Zeitpunkt der Vernehmlassung nicht vorliegen, so dass zur Beurteilung der Projekte relevante Informationen fehlen oder lückenhaft sind.

Folgende Aufträge des Parlamentes sind entgegen der Ansicht des Bundesrates noch nicht erfüllt und unverändert wichtig für eine breit akzeptierte Verkehrspolitik, so dass die folgenden Vorstösse *nicht* abzuschreiben sind:

Mo 19.4443/4/5/6 Candinas/Graf-Litscher/Schaffner/Töngi. Massnahmenplan zur Steigerung des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr:
Den Vorschlag diesen Vorstoss im Rahmen dieser Vorlage als erledigt abzuschreiben, können wir beim besten Willen nicht nachvollziehen, strebt die Vorlage doch keinerlei Modal-Split-Verschiebung an, sondern betrachtet die Modalsplitentwicklung der Verkehrsperspektiven explizit als Annahme. Im Sinne der Motion sollte hingegen der Nationalrassenteil der Vorlage grundlegend überarbeitet werden. Die im erläuternden Bericht erwähnte Publikation möglicher Massnahmen kann nur ein erster Schritt sein, handelt es sich doch nicht um ein Postulat sondern um eine Motion.

Mo KVF-N 22.4258 Perspektive Bahn 2050: Einen Fokus auf die Realisierung und Vollendung des Verkehrskreuzes Schweiz und Po KVF-S 17.3262 Verkehrskreuz Schweiz und Vision Eisenbahnnetz:
Da der Bundesrat bis 2031 eine einheitliche Strategie für den Ausbau auf der Ost-West-Achse ausarbeiten wird, ist offensichtlich die geforderte schweizweite Vision für die Ost-West-Achse des Verkehrskreuzes Schweiz noch nicht vorhanden. Erst wenn die Inhalte inkl. Zeitplan für Infrastrukturausbauten auf der gesamten Ost-West-Achse bekannt sind, können die Vorstösse als erledigt betrachtet werden. Auch die gemäss erläuterndem Bericht festgestellten Potentiale technologischer Entwicklungen auf diesen stark ausgelasteten Strecken sind im erläuternden Bericht nicht dargelegt (z.B. Zugabfolge reduzieren durch autonome Fahrzeuge).

Mo 21.4584 Rechsteiner Thomas. Bahn 2050. Anschluss der ländlichen Regionen sicherstellen:
Solange kein Angebotskonzept vorliegt, kann schwerlich behauptet werden, die Forderung der Motion erfüllt sei, wonach «die geltende Gesetzgebung dermassen anzupassen ist, dass beim zukünftigen Ausbau der Bahninfrastrukturen im Rahmen des Projektes Bahn 2050 der Anschluss der ländlichen Regionen an die Agglomerationen konsequent einbezogen und verbessert wird.» Die Verbesserung der Schnittstelle zwischen ländlichem Raum und Agglomerationen war unseres Wissens nicht Teil des Expertenberichtes Verkehr 45. Der Vorstoss ist eine Reaktion auf die Perspektive Bahn 2050 und verlangt entsprechende Anpassungen, so dass die im erläuternden Bericht erwähnte räumliche Konkretisierung der kritisierten Vorlage Perspektive Bahn 2050 dieser Forderung nicht gerecht wird. Wir teilen die Ansicht des Motionärs, dass im ländlichen Raum der Modalsplit im Sinne der Motionen 19.443/4/5/6 am niederschwelligsten und kostengünstigsten erhöht werden kann, wenn man die Schnittstelle Agglomeration/ländlicher Raum verbessert. Nur so schafft man im gesamten ländlichen Raum (statt mit dem Grimseltunnelprojekt nur auf der Achse Haslital-Goms) die notwendige Akzeptanz, die für das obligatorische Referendum zur Weiterführung der bisherigen Bahnfinanzierung notwendig ist.

Mo 23.3668 Français. Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne-Genf:
Der Infrastrukturausbau zur Steigerung von Zuverlässigkeit und Herstellung einer Redundanz auf dieser Strecke wird mit dieser Vorlage erst zu einem kleinen Teil – und auch dies gemäss Zeitplan des Bundesrates erst mit dem nächsten Ausbauschritt 2031-adressiert. Solange nicht für die gesamte Strecke entlang des zweitwichtigsten Wirtschaftsraumes der Schweiz die Fragen bzgl. Zuverlässigkeit und Redundanz beantwortet sind, ist der erwähnte Vorstoss nicht abzuschreiben.

Mo 24.4037/42 Broulis/Tuosto. Entwicklung eines Angebotskonzeptes 2050 auf nationaler und internationaler Ebene:
Verkehr 45 beschäftigt sich mit dem Bahnangebot innerhalb der Schweiz. Die daraus entstehenden neuen Möglichkeiten für internationale Verbindungen aus der Schweiz bleiben unberücksichtigt; ein Angebotskonzept für den internationalen Verkehr fehlt gänzlich. Ein solches wäre jedoch klimapolitisch notwendig, um den internationalen schienenpersonenverkehr als Alternative zum Flugverkehr zu stärken.

Wir können die Abschreibung des Po Imark 24.3071 zur Direktverbindung Basel-Genf via Delémont nachvollziehen, halten aber fest, dass infrastrukturelle Massnahmen gemäss ebenfalls überwiesenen Po Tuosto 25.3483 zur Direktverbindung Basel-Genf weiterhin notwendig sind.

Frage 2: Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Antwort: X JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Folgenden sieben Themen hat die Vorlage zu wenig Beachtung geschenkt:

Der Bundesrat wird den Motiven der Nein-Stimmenden vom November 2024 mit seinem Vorschlag nicht gerecht

In der jüngeren Vergangenheit hat sich **die Stimmbevölkerung bei JEDER Gelegenheit mehrheitlich gegen kapazitätssteigernde Ausbauten von Nationalstrassen ausgesprochen**:

2004 gegen den Avanti Gegenvorschlag mit kapazitätssteigernden Ausbauten im Mittelland und am Gotthard

2013 gegen jene Nationalstrassenprojekte, die mit dem Nationalstrassenabgabegesetz verknüpft waren

2024 gegen den Ausbauschritt 2023

Das einzige Autobahnausbauprojekt mit einer Volksmehrheit war eines ohne Kapazitätserweiterung – die 2. Gotthardröhre 2016. Bei der sogenannten Milchkuh-Initiative und der Einführung des NAF standen keine Ausbauprojekte zur Abstimmung.

Das Nein 2024 war kein Zufallsresultat. Das Resultat ist typisch für das Abstimmungsverhalten der Bevölkerung in der Verkehrspolitik seit gut 30 Jahren.
Nämlich seit Annahme Alpeninitiative 1994.
Abstimmungsvorlagen zu Eisenbahnausbauprojekten wurden im gleichen Zeitraum immer angenommen (1998: FinöV, 2014 FABI)

Gemäss der vom Bund in Auftrag gegebenen und finanzierten VOX-Analyse wurden als Motive der Nein-Stimmenden denn auch grundsätzliche Argumente am häufigsten genannt: Die Förderung und Zunahme des Autoverkehrs sei abzulehnen, die nachhaltige Mobilität und den öffentlichen Verkehr seien zu priorisieren und der Ausbau werde längerfristig zu mehr Verkehr und Staus führen (VOX-Analyse S. 22).
Gemäss der Nachwahlbefragung von LeeWas im Auftrag von Tages-Anzeiger und 20 Minuten (S. 14) war das Argument «Der Ausbau der Autobahnen fördert neuen Verkehr» am häufigsten ausschlaggebend für die ablehnende Stimmabgabe. Auch knapp zwei Jahe nach der Volksabstimmung wird diese Ansicht von den Stimmberechtigten mehrheitlich geteilt (DemoSCOPE 2026: Verkehr 45. Online-Omnibus-Umfrage August 2026: Folie 4).
Dies zeigt: **Den meisten Nein-Stimmenden wird der Bund nur mit einem weitreichenderen Verzicht auf kapazitätssteigernden Ausbauprojekte gerecht.**

Demokratiepoltisch **besonders stossend ist, dass bei den bis 2045 angekündigten Nationalstrassenprojekte jene Landesgegenden übervertreten sind, die 2024 ablehnend votiert haben** (GE, BS ferner auch ZH und TI).

Der erläuternde Bericht (S. 46) führt aus, dass «innerhalb der metropolitanen und grosstädtischen Agglomerationen Erweiterungen von Nationalstrassen oftmals unumgänglich» seien. Auch dies dürften nicht nur wir, sondern auch ein Grossteil der Direktbetroffenen anders sehen, wie die deutliche Ablehnung im grossstädtischen Raum vom November 2024 gezeigt hat. Eine mehrheitsfähige Strassenverkehrspolitik sollte **sicher nicht den grossstädtischen Raum** primär mit zusätzlichen Nationalstrassenkapazitäten

zusätzlich belasten.

Besonders störend ist für uns, dass 2024 von der Bevölkerung abgelehnte Projekte nun erneut zur Realisierung vorgeschlagen werden. Nur eine zeitliche Distanz zum Abstimmungsergebnis zu schaffen, um verworfene Vorschläge unverändert zu präsentieren, ist ein undemokratisches Vorgehen, das wir entschieden bekämpfen werden. **Sämtliche Projekte, über die 2024 abgestimmt wurde, sind der Liste der nicht weiterzuverfolgenden Projekte hinzuzufügen.**

Induzierten Verkehr konsequenter und grossflächiger mitberücksichtigen

Bei Nationalstrassen- und Bahnausbauprojekten wurde dem Phänomen des induzierten Verkehrs zu wenig Beachtung geschenkt. Gemäss VOX-Analyse zur Abstimmung von 2024 war dies das verbreitetste Motiv für Nein-Stimmende (90% Zustimmung!), gemäss Nachwahlbefragung von LeeWas war es dasjenige Nein-Argument, das für den Stimmentscheid von Nein-Stimmenden die grösste Relevanz hatte.
Die Projektbewertungen, wie sie Gutachter Weidmann bei seinen synoptischen Projektbeschrieben und das ASTRA in ihren Projektblättern systematisch und allgemein in guter Qualität vorgenommen haben, beschränken sich auf die Auswirkungen entlang der jeweiligen Strecke. Die Auswirkungen ausserhalb des Bauprojektes geraten aus dem Blickfeld, vor allem wenn wie erwähnt die räumlichen Koordinationsmatrixen von Gutachter Weidmann zu wenig Beachtung finden (siehe Frage 1). **Unverzichtbar ist eine systematische Analyse, unter welchen Annahmen Stauschwerpunkte oder fehlende Sitzplätze im öV durch die Kapazitätserweiterungen lediglich verlagert statt behoben werden.**

Während auf Seiten der Bahn auf Ausbauten auf der Ost-West-Achse aus Mangel an einer kohärenten Strategie seit dem WAKO-Verzicht vorderhand auf Ausbauprojekte verzichtet wird (was spätestens 2031 ein Ende finden muss, siehe Frage 1), wird für die Ost-West-Achse der Nationalstrasseninfrastruktur eine kohärente Strategie gar nicht erst eingefordert. Vielmehr sollen sich unterschiedliche Strategien gemäss Bundesrat munter abwechseln (von West nach Ost: Spurausbau, Pannenstreifenumnutzung, status quo, Pannenstreifenumnutzungen, Spurausbau, status quo, Spurausbau, status quo, Spurausbau, status quo). **Ob sich** damit wie erhofft **auf der gesamten Ost-West-Achse Kapazitätsengpässe vermeiden lassen, statt sie zu verlagern, wurde bisher nur aus der statischen Betrachtung auf die aktuellen Staustundenstatistik abgeleitet. Der induzierte Verkehr wurde in den Modellierungen hingegen nicht systematisch berücksichtigen.** Ein zusätzliches Angebot wird nicht nur aktuelle Kapazitätsbedürfnisse befriedigen, sondern sich auch eine Nachfrage schaffen und so die Zersiedelung vorantreiben.

Auch bei der Bahn ist der induzierte Verkehr bei der Projektbewertung miteinzubeziehen. Beispielweise begrüssen wir es, dass Bundesrat entgegen dem Ansinnen des Parlamentes auf eine Neubaustrecke mit Fahrzeitverkürzung zwischen Aarau und Zürich verzichten will und stattdessen ein alteratives Projekt für diesen wichtigen Korridor ausarbeiten wird.

Gesetzliche Ziele und Vorgaben der Umweltpolitik werden vernachlässigt und die Umweltbeurteilung schlägt sich kaum in der Auswahl der Projekte nieder

Dass gesetzlich Vorgaben bzgl. Klimabelastung, Energieverbrauch, Güterverlagerung oder Lärmbelastung aktuell missachtet und gesetzliche Ziele verfehlt werden, scheint nicht mitberücksichtigt worden zu sein (CO_2-Sektorrichtwerte Verkehr 2020 und voraussichtlich auch 2030 und 2040 trotz Volks-Entscheid zum KIG von -57% gegenüber 1990 bis 2040, CO_2-Reduktionsziel 2030 primär aufgrund der Strassenverkehrsemissionen, Zielpfad des Verbrauchsrichtwerte für fossile Energien gemäss Volksentscheid Energiestrategie 2050; Güterverlagerungsziel gemäss Güterverlagerungsgesetz (relevant für die Projekte Rheintunnel Basel und Lugano Süd – Mendrisio), Lärmschutzimmissionsgrenzwerte auf Nationalstrassen mitunter auch über dem Alarmimmissionsgrenzwert).
Ins Bild passt, dass bei den Nationalstrassenprojekten kurzfristig ausschliesslich solche

ausgewählt wurden, die in der *Bau*phase gemäss ASTRA überdurchschnittlich hohen CO_2-Emissionen verursachen, was eine CO_2-Reduktionspolitik gemäss Volksentscheid zum KIG weiter erschwert und in Anbetracht der Ziellücke der Schweizer Klimapolitik unverständlich ist (gemäss ASTRA Projektblätter in beiden Fällen «emissionsintensive Kunstbauten», Aarau Ost – Birrfeld ist bzgl. Klimabelastung auf einer Skala von -15 bis +15 als -12 eingestuft).

Flächeneffizientem Verkehrsmittel ist bei Ausbauentscheiden Vorrang einzuräumen

Vor allem auch bezüglich dem Flächenbedarf bleibt eine konsistente verkehrsträgerübergreifende Betrachtung aus, die sich bei einer Vorlage anbieten würde, die Nationalstrassen-, Bahn- und Agglomerationsprogrammprojekte miteinander vergleicht. Aufgrund der Flächeneffizienz und der Energieeffizienz hat eine gesamtheitliche Verkehrsbetrachtung wo immer planerisch sinnvoll Veloverkehrsinfrastruktur gegenüber Schienenverkehr auf Eigentrasse (u.a. im Strassenraum) zu bevorzugen. Lediglich dieser wird durch Gutachter Weidmann und dem Bund richtigerweise den Vorzug gegeben vor einer Erschliessung per S-Bahn (z.B. Basel, Genf). Die Bahn wird jedoch mit Ausnahme des Arc lémanique in der bundesrätlichen Strategie in keinen Landesteil systematisch gegenüber Nationalrassenausbauten bevorzugt. Im Gegenteil: Die Einschätzungen von Gutachter Weidmann (Synoptische Projektübersicht und Koordinationsmatrixen) und des ASTRA (Projektblätter), wonach diverse vorgeschlagene Nationalstrassenprojekte zu einer Verlagerung vom öV auf den MIV führen oder den öV zumindest konkurrenzieren können, finden offenbar keinerlei Beachtung (siehe Frage 1 und 15). Entsprechend ist Vorlage, um ein Bekenntnis zu folgender Kaskade zu ergänzen (davon soll nur in gut begründeten Fällen z.B. unter Berücksichtigung des Anteils von Ziel-/Quellverkehr abgewichen werden):
Zugunsten der Begrenzung von Flächenbedarf (aber auch im Sinne der finanziellen Lasten und der Energieeffizienz) ist im Grundsatz eine Erschliessung für (E-)Veloverkehr besser als durch Schienennahverkehr (u.a. im Strassenraum) besser als durch Eisenbahn besser als durch Umfahrungsstrassen besser als durch Nationalstrassen.
Zu oft wird aktuell der Entscheid, welches Verkehrsmittel ausgebaut wird, nicht aufgrund der Stelle mit den engsten Platzverhältnissen eines Reiseweges gefällt, sondern aufgrund der durchschnittlichen Platzverhältnisse eines Reiseweges. Bei räumlichen Verengungen, wie sie in Städten und Dörfer, wo der Reiseweg in den allermeisten Fällen beginnt, endet oder hindurchführt. Deshalb kommt es im Individualverkehr unweigerlich zu Kapazitätsreduktionen an neuralgischen Punkten.
Eine Projektmittelwahl gemäss der oben beschriebenen Kaskade beschränkt die Zunahme der Bodenversiegelung, deren wichtiger Treiber Verkehrsflächen sind, was auch der Klimaanpassung dient.

Unklare Folgekosten des Ausbaus

Gemäss Gesetz hat sich die Botschaft zu Nationalstrassenausbauten insbesondere mit deren Folgekosten zu beschäftigen (Art. 11 Abs. 2 NSG: «Der Bundesrat zeigt in den Botschaften zu den Ausbauschritten insbesondere die Folgekosten auf.») Im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung, die im Hinblick auf die Ausarbeitung dieser Botschaft ausgearbeitet wurde, fehlen jedoch jegliche Informationen zu den Folgekosten der Nationalstrassenausbauten.
Auch bezüglich Bahnausbau vermissen wir konkrete quantitative Angaben zu den Auswirkungen des Ausbaus auf die Unterhaltskosten, was spätere Ausbauten einschränkt (d.h. v.a. die Ost-West-Achse, wo mit Ausnahme von Bern-Zürich langfristig durchgehend unbestrittener Ausbaubedarf besteht).
Fehlende Prüfung der Verfassungsmässigkeit in Bezug auf den Alpenschutzartikel

Mindestens zwei, wenn nicht drei Kapazitätserweiterung dürften Auswirkungen auf die Attraktivität des alpenquerenden Strassengüterverkehrs haben (Rheintunnel Basel, Lugano Süd – Mendrisio, allenfalls auch 2. Röhre Fäsenstaubtunnel). Gemäss Verfassung hat der Güterverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen. Entsprechend ist erst der Nachweis zu erbringen, dass diese Kapazitätssteigerungen verfassungskonform sind.

Inkonsequentes Vorgehen bei Projekten mit besonders grossem Kulturlandverlust

Von Seiten des Bundesrates haben wir verschiedentlich vernommen, dass er die Nein-Mehrheit von 2024 auch auf den zu grossen Kulturlandverlust einiger Projekte zurückführt. Einerseits soll auf alle 2024 abgestimmten Projekte mit relevantem Kulturlandverlust definitiv auch über 2045 hinaus verzichtet werden (Schönbühl-Kirchberg, Le Vengeron-Nyon-Coppet), was wir begrüssen. Andererseits will der Bund vor allem auch Projekte realisieren, die insbesondere wegen ihres grossflächigen Kulturlandverlust umstritten sind. Nämlich bereits als allernächstes Aarau Ost - Birrfeld und später die Umfahrung Amriswil Nord inklusive Anbindung Romanshorn (zum Ausmass des Kulturlandverlustes bei diesen Projekten siehe Fragen 17 bzw. 15).
Wähler aller Parteien sind mehrheitlich der Ansicht, dass landwirtschaftlicher Boden nicht durch Nationalstrassenausbauten verloren gehen solle (DemoSCOPE 2026: Verkehr 45: Online-Omnibus-Umfrage vom August 2026: Folie 14). Das Vorgehen des Bundesrates als kulturlandrelevante Projekte zu priorisieren ist für uns nicht nachvollziehbar und erweckt den Eindruck, dass die politische Relevanz der Thematik erneut unterschätzt werden könnte.

Frage 3: Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

Antwort: X JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Ja, wir begrüssen, dass der Bund erstmal Bahn-, Nationalstrassen- und Agglomerationsprogrammprojekte in einer gemeinsamen Vorlage aber in getrennten Erlassen vorlegt. Diese gemeinsame Betrachtung hat in dieser Vorlage zu vielen wichtigen Erkenntnissen geführt (z.B. im Korridor Lausanne-Morges, wo eine Klärung in Bezug auf Bahn-, Nationalstrassen und Metroprojekte erfolgt ist). Das Potential der gemeinsamen Betrachtung wurde jedoch nicht überall ausgeschöpft (siehe Frage 2).

Richtigerweise stellen die Projektlisten für Bahn, Nationalstrasse und Agglomerationsprogramme (bzw. deren Verpflichtungskredite) **politisch voneinander unabhängige Entscheide dar.**
Jede rechtliche Verknüpfung zwischen diesen drei Säulen wäre sachlich nicht gerechtfertigt, missachtet das verfassungsmässige Recht der unverfälschten Stimmabgabe und würde landesweite Kollateralschäden in Kauf nehmen. Nationalstrassen- und Agglomerationsprogrammprojekt sind zahlenmässig, räumlich, zeitlich in Bezug auf ihren Realisierungshorizont grundverschieden. Bahn- und Nationalstrasseninfrastruktur beruhen auf verschiedenen Verfassungsartikeln.

Würde diese sachlogische Trennung in voneinander unabhängige Entscheide angegriffen, rechnen wir es allen Akteuren, die diese Trennung hochhalten unabhängig von ihren verkehrspolitischen Präferenzen hoch an, und werden mit Ihnen Kompromisse suchen, um ein machtpolitisches Pakete-Schnüren in Form eines Gemischtwarenladens aus grundverschiedener Projekttypen unterschiedlichster Verkehrsträger zu vermeiden.

Inhaltlich Verknüpfungen zwischen den einzelnen Beschlüssen lehnen wir auch bezüglich des Ausbauschritts der Schiene und der Verfassungsänderung zur Verlängerung der Mehrwertsteuerfinanzierung insofern ab, als dass alle Projekte auf der Projektliste gleich zu behandeln sind. Im Falle einer unzureichenden Finanzierung ist es an der Regierung und Parlament, weitere Finanzquellen zu erschliessen (siehe auch Fragen 1 und 10).

Auch in Bezug auf die Agglomerationsprogramme bringt die gemeinsame Analyse Vorteile. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass Agglomerationsprogrammprojekte in aller Regel einen viel kürzen Planungshorizont haben als die Nationalstrassen- und Bahnprojekte. Wir haben im erläuternden Bericht keine Anzeichen gefunden, dass die berücksichtigt wurde, als ihr langfristiger Finanzierungsbedarf bis 2045 ermittelt wurde. Entsprechend würde abgeleitet von den aktuellen Projekteingaben und -bewertungen z.B. durch Gutachter Weidmann der Finanzbedarf der Summe aller Agglomerationsprogrammprojekte in den späten 2030er und 2040er-Jahre unterschätzt.

Frage 4: Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

Antwort: ☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten X NEIN

Bemerkungen:

1. Gesamtbeurteilung und Angebotsausbau 2030 und 2035 im Speziellen

In Anbetracht der Kostensteigerungen und Realisierungsproblemen bei den bereits beschlossenen Projekten, unterstützen wir das Vorgehen einer Neupriorisierung.
Wir hätten uns aber gewünscht, dass in Bezug auf Ersatzmassnahmen für die WAKO-Opfer-Strecken Lausanne-Bern und Winterthur-St.Gallen die notwendige konzeptionelle Arbeit bereits vorliegt, um diese Erkenntnisse bei der Neupriorisierung mitberücksichtigen zu können.

Dass das sogenannt strategische Entwicklungsprogramm durch die Einführung der Projektkategorie der Ergänzungsmassnahmen möglichst von Ausbauten mit geringer strategischer Bedeutung entlastet werden soll, unterstützen wir ebenfalls (siehe auch Frage 10).

Nicht unterstützen können wir die Zweiteilung des strategischen Entwicklungsprogramms in Projekte, die in jedem Fall und solchen, die nur bei einer Verlängerung der Mehrwertsteuerfinanzierung realisiert werden sollen (siehe auch Frage 1 und 12). Auch die aus unserer Sicht nicht ausreichende Berücksichtigung des langfristigen Finanzbedarfs mit den kostenintensiven Ausbaubedarf ab der Projektliste 2031 auf fünf besonders wichtigen Abschnitten des Bahnnetzes (vier auf der Ost-West-Achse und die Durchmesserlinie Basel) können wir nicht unterstützen.

Vor allem können wir aber **den Inhalt der vorliegenden Angebotsentwicklung** insbesondere aufgrund der vier unten erwähnten Mängel ohne gewisse Korrekturen aufgrund der uns nun vorliegenden Informationen **nicht unterstützen.** Die gewählte strategischen Netzelemente unterstützen wir mehrheitlich (siehe Frage 6).

Von einer wirklichen Verknüpfung zwischen Ausbau und Angebotsentwicklung kann weniger denn je die Rede sein. Wir hoffen doch sehr, dass es sich bei Tabelle auf Seite 25 des erläuternden Berichtes lediglich um einen Auszug handelt. Ohne vollständiges Angebotskonzept 2035 verkauft der Bund den Vernehmlassungsteilnehmenden die Katze im Sack. Zu einem Preisschild von 24 Mia. eine etwas gar teure Katze, wenn man nicht genau weiss, wofür die Katze bzw. die Ausbauten genau taugen. **Wir erwarten, dass das vollständige Angebotskonzept oder zumindest eine vollständige Liste der Strecken mit Angebotsverbesserungen deutlich vor der Botschaft veröffentlicht wird, sich die Öffentlichkeit dazu im Rahmen einer z.B. einmonatigen Vernehmlassung äussern kann und dass die Rückmeldungen in dasjenige Angebotskonzept einfliessen können**, **das der Bundesrat zusammen mit der Botschaft zu Verkehr 45 verabschieden wird.**

Die skizzierte Angebotsentwicklung weist aus unserer Sicht erhebliche **Mängel** aus:

1. Die wichtigste aller Achsen – die West-Ost-Achse zwischen Genf über Bern, Zürich und St. Gallen bis zum Bodensee - wird trotz unbestrittenem Handlungsbedarf infrastrukturmässig (noch?) gar nicht angegangen. Vorgesehen ist zumindest ein Viertelstundentakt Zürich-Bern. Von Bedeutung wäre aber auch eine halbstündliche Verbindung Lausanne-Fribourg-Bern ohne zusätzliche Zwischenhalte (wie das im bisherige

Angebotskonzept vorgesehen war), um die Bahn auch ohne WAKO auf dieser Strecke ein Stück weit konkurrenzfähiger zu machen. Auch die Achse Genf-Biel-Zürich-St.Gallen ist über den vorgesehene Bypasszug Genf-Biel hinaus zu verdichten und möglichst nicht zu verlangsamen, um die Linie über Fribourg-Bern und den Bahnhof Bern zu entlasten. Auch zwischen Lausanne und Genf ist der Takt unbedingt über den erwähnten Regioexpress Genf-Rennens hinaus zu verdichten. Positiv werten wir von den spärlichen im erläuternden Bericht enthaltenen Informationen, dass die Halbstundentakte im Regionalverkehr per 2035 «systematisch» möglich seien und dass sechs mittelgrosse Zentren im Aargau von Taktverdichtungen in Ost-West-Richtung zumeist bis nach Zürich profitieren werden. Das wird auch den Ausbaubedarf der N1 zwischen Aarau Ost und Birrfeld reduzieren.

2. Als Folge der (vorübergehenden?) Vernachlässigung der Ost-West-Achse beim strategischen Entwicklungsprogramm werden Landesteile mit eindeutigem Nachholbedarf wie die südliche Romandie, das Tessin und die Ostschweiz mit dieser fragwürdigen Neupriorisierung der Infrastrukturausbauten in Bezug auf ihre wichtigsten Korridore aber auch in Bezug auf die Aktualisierung ihres S-Bahnangebotes auf später, d.h. nach 2045(!) vertröstet.

3. Dem Güterverkehr wird im Gegensatz zu früheren Ausbauvorhaben mit NEAT oder Ligerzertunnel zu wenig Beachtung geschenkt. Hierzu sind Ergänzungen auf der Projektliste von 2027 (siehe Antwort auf Frage 6), zusätzliche Anstrengungen und Bekenntnisse im Allgemeinen (siehe unter Kapitel 7. unten)

4. Wir anerkennen, dass erstmals explizit relevante Mittel für die Mitfinanzierung von Projekten für den grenzüberschreitenden Verkehr als wichtige Innovation dieser Vorlage. Uns fehlt in der Vorlage aber die Ambition, Angebotsqualität und Reisezeitverkürzungen im Sinne klimaverträglicher Flugalternative flächendeckend auf das Niveau unserer Nachbarstaaten zu hieven (unter Kapitel 2. unten).

Bei den Erläuterungen zum geplanten Angebotsausbau vermissen wir auch die Achse Bern/ Biel-Basel. Wegen der im Vergleich zum Strassenverkehr langen Reisezeit sind zusätzliche Angebote im Angebotskonzept vorzusehen - über die im Bericht erwähnte Verdichtung Biel-Delémont-Basel gemäss Mo Imark 24.3071 hinaus. Der Modalsplit auf diesen Korridoren fällt aktuell zuungunsten der Bahn aus.

Positiv werten wir generell (d.h. abgesehen von den oben erwähnten Fällen und den zu realisierenden Vollknoten Lausanne und St. Gallen) das Bestreben, im Inland statt in teure Neubausstrecken mit beschleunigten Verbindungen, weiterhin primär in ein zeitlich und geographisch möglichst dichtes Bahnangebot mit möglichst attraktiven Direktverbindungen und Umsteigebeziehungen zu investieren.
Flächendeckende Fahrzeitenverlängerungen (wie sie mit dem gescheiterten Angebotskonzept 2035 gemäss dem Faktenblatt Fahrzeiten Fernverkehr vom Mai 2024 quasi überall enthalten waren, sind allerding nicht annehmbar. In Anbetracht des für die meisten Menschen stabilen Reisezeitbudgets wäre ansonsten mit einer Rückverlagerung von der Bahn auf die Strasse zu rechnen.
Dieser Fokus auf Kapazität muss auch die noch ausstehende Neuauflage des Angebotskonzeptes 2035 prägen. **Die Neuauflage des Angebotskonzeptes 2035 ist vor allem auch daran zu messen wie** nahe es **in Bezug auf die Anzahl der zusätzlichen Sitzplätze** der gescheiterten Vorgängerversion mit ihren mehr als + 20% zusätzlichen Sitzplätzen kommt.
Neben einem stabilen Betrieb und zeitnahen Umsteigeoptionen ist die Zahl der zusätzlich zur Verfügung stehenden Sitzplätze in Zeiten des Klimawandels, länger werdender Pendlerweg und des Bevölkerungswachstum das wichtigste Kriterium an ein Angebotskonzept.

2. Bei der Mittelverwendung für den internationale Schienenverkehr sind Direktverbindung nach Spanien und ein Infrastrukturausbau Genf-Lyon zentral

Wir unterstützen den Finanzbetrag sehr, der mit Verpflichtungskredit für die

entsprechende Sammelposition beantragt wird (Art. 1 Abs.2 Bst. h des Verpflichtungskredites zum Ausbauschritt).

Der internationale Schienenpersonenverkehr **ist in die nationalen Angebotskonzepte zu integrieren.** Das Parlament hat den Bund mit der Motionen 24.4037 und 24.4042 bereits dazu beauftragt. Weil dies bisher noch nicht geschehen ist, ist diese Motion noch nicht abzuschreiben (siehe auch Antwort auf Frage 1).

Dabei **hat sich das Angebot konsequent an die grössten Potentiale** zu orientieren. Sowohl an die absolut grössten als **auch an jene mit dem grössten Verlagerungspotential vom Flugverkehr zur Bahn**. Daraus ergibt sich neben dem Fokus auf städtische Zentren mit Reisedistanzen von einigen hundert Kilometern auch einen Fokus auf weiter entfernet Ziele u.a. in Spanien und Grossbritannien. Die angestrebten Direktverbindung nach London ist als erster notwendige Schritt in diesem Sinne zu verstehen. Reisende ab der Schweiz überschätzen oft die Bahnreiszeiten an solche Destinationen mit hohem Fluganteil unter den Reisenden. Dass sowohl Spanien als auch Grossbritannien ein leistungsfähiges Hochgeschwindigkeitsnetz aufweisen, geht ob den umständlichen und zu langsamen Verbindungen nach Barcelona oder London oft vergessen. Entsprechend diesen aktuellen Informationsdefiziten wird auch von möglichen Betreibern das langfristige Potential von Zugreisen ab der Schweiz in diese Destinationen tendenziell als zu tief eingeschätzt. **Bei Destinationen mit in Relation zur Reisedistanz sehr überdurchschnittlichem Finanzbedarf pro Reisenden** (z.B. aufgrund hoher Trassengebühren) ist auf Angebote hinzuwirken die einen wechselseitigen Nutzen für Destinationen auf verschiedenen Abschnitten der Verbindung hinzuwirken und es ist jeweils **zu prüfen, ob die finanziellen Lasten für ein entsprechendes Angebot zwischen dem Bund, den ebenfalls von der Verbindung profitierenden Staaten, Kantonen, Gemeinden und ausländischen Teilstaaten aufgeteilt werden könnten.** So ist es zum Beispiel unverständlich, dass der Bund für die letztes Jahr vorgeschlagene Nachtzugsverbindung nach Kopenhagen und Malmö unseres Wissens nicht in Erfahrung gebracht hat, ob die Städte Kopenhagen, Malmö, Zürich und Basel und die Teilstaaten Seeland, Fünen und Skane bereit gewesen wären, sich finanziell an den Kosten zu beteiligten. Dieses Angebot war bekanntlich so konzipiert, dass ein bedeutender Teil der Zielgruppe in Skandinavien wohnhaft gewesen wäre und zu Ferienzwecken in die Schweizer Tourismusregionen hätte reisen sollen. Wie die Diskussion in der Stadt Zürich im Nachgang zum finanziellen Verzicht durch das Bundesparlament gezeigt haben, sind von den Gesuchstellern und dem BAV auch Schweizer Städte für eine bescheidene Mitfinanzierung grundsätzlich in Betracht zu ziehen, obwohl wir hier, da es sich um ein nationales Angebot handelt, mehr noch als im Schweizer Fernverkehr den Bund in der Pflicht sehen, zumal auch im CO_2-Gesetz die entsprechende Förderung von internationalen Tag- und Nachtzügen verankert ist. **Im Falle von gesicherten Trassen aber gescheiterter Finanzierung oder gescheiterter Rollmaterialbeschaffung sind auch potenzielle alternative Besteller und Betreiber** in Betracht zu ziehen und vom Bund aktiv zu involvieren.

Sollten die finanziellen Mittel dieser Sammelposition des Verpflichtungskredit zur Projektliste 2027 nicht ausgeschöpft werden oder der Mittelbedarf für den internationalen Verkehr hinter den Erwartungen zurückblieben, **sind durch den Bund Ausschreibungen für internationale Bahnverbindungen ab der Schweiz an jene Destinationen mit dem grössten Nachfrage- und Flugverlagerungspotential durchzuführen.** Ein besseres Angebot ab der Schweiz ist ebenso zentral wie der innerschweizerische Fernverkehr, so dass das Instrument einer Ausschreibung sicher nicht von Beginn weg auszuschliessen ist.

Dass je nach Destination häufig Tagzüge ein grösseres Potential als Nachtzüge haben, haben Bund und SBB erfreulicherweise erkannt wie die Beispiele London und Brüssel zeigen. Um die Reisezeiten attraktiver zu machen, ist europaweit **systematisch nach Beschleunigungspotential zu suchen**. Einerseits durch **direktere Linienführungen** in grosse Metropolen (z.B. kurzfristig Angebotsausbau Basel-Lille mit Anschluss nach London, analog dem neuen Angebot Basel-Brüssel mit Umsteigemöglichkeit in Lille statt Paris). Andererseits durch **Tangentialverbindungen**, wie sie die SBB bereits für die kommenden Jahre plant: etwa eine Direktverbindung von Genf nach Barcelona mit Halt in Lyon-Saint-Exupéry statt im Stadtzentrum von Lyon oder eine Direktverbindung von Zürich nach Florenz beziehungsweise Rom ohne Halt in Milano Centrale. Schliesslich ist auch die Möglichkeit

von **Flügelzügen**, wie sie die ÖBB bei den Nachtzügen ab der Schweiz zum Teil betreibt, systematisch zu prüfen, um zusätzliche Destinationen anzubinden ohne besonders stark ausgelastete Trassenabschnitte zusätzlich in Anspruch nehmen zu müssen (z.B. durch den Gotthard oder nach Deutschland).

Wo betriebliche Massahmen nicht möglich sind, sind auch infrastrukturelle Massnahmen zu ergreifen. **Hochgeschwindigkeitsanschlüsse ab der Schweiz ins Ausland, müssen** wieder zu jener **Priorität der Schweizer Bahnpolitik werden**, die sie zu Zeiten des FinöV-Fonds einmal waren. Entsprechend hat der Bund ein neues **Paket an HGV-Massnahmen auszuarbeiten und mit dem im Verpflichtungskredit zum Ausbauschritt 2027 enthaltenen Betrag** zumindest teilweise **zu finanzieren.** Es ist nicht einsichtig, weshalb der Bund bei Agglomerationsprogrammen auf französischem oder deutschem Boden und bei der Verladestationenfinanzierung in Norditalien vom Territorialitätsprinzip abweicht, beim grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr aber keine öffentlichen Mittel investiert. Auch beim grenzüberschreitenden Fernverkehr fällt der Nutzen vor allem auch in der Schweiz an. Entsprechend **hat die Schweiz entsprechend dem Nutzen, der ihr und ihrer Bevölkerung entsteht, sich an der Finanzierung zu beteiligen**. Der Verpflichtungskredit schafft den finanziellen Spielraum für eine Praxisänderung bezüglich der Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen, die nicht anderweitig finanziert sind.
Neben der Strecke Genf-Lyon ist auch die Strecke Basel-Strassburg so weiterzuentwickeln, dass sie mit den gängigen Geschwindigkeiten von TGV-Zügen befahren werden kann.

Kurz- und Mittelfristig sind insbesondere folgende Angebotsausbauten ab der Schweiz anzustreben und frühzeitig im Angebotskonzept zu verankern:

- **Direktverbindung Genf-Barcelona via Lyon St. Exupéry**
- **Direktverbindung Basel-London**
- **Direktverbindung Genf-London**
- **Angebotsausbau Direktverbindung Basel-Lille mit Anschluss nach London**
- **Direktverbindungen Zürich-Rom und Zürich-Florenz**
- Angebotsausbau Lausanne - Milano Centrale, um die Romandie ähnlich gut wie die Deutschschweiz an italienische Grossstädte anzubinden
- Taktverdichtung Zürich-München alternierend zur Direktverbindung Zürich-Innsbruck-Wien bzw. Zürich-Wien mit Umsteigen in Salzburg, da eine Reise von Zürich nach Wien mit Umsteigen in München bzgl. Fahrzeit konkurrenzfähig ist
- Taktverdichtung Zürich-München am frühen Abend mit Anschluss an die internationalen Nachtzugverbindungen ab München

Infrastrukturseitig ist **ein Teil des nun beantragten Kredites für Ausbauten auf der Strecke Genf-Lyon** einzusetzen.

Neben Basel ist mittelfristig auch Genf als Ausgangspunkt internationaler Bahnverbindungen zu stärken und Nachtzugsverbindungen ab Genf sind zu prüfen.

Im Folgenden begründen wir unsere Auswahl an vordringlichen Angeboten und Ausbauten:

Die **Direktverbindung Genf-Barcelona** ist aus folgenden Gründen prioritär**:** Barcelona ist ab Zürich die sechst- und ab Genf die siebthäufigste Flugdestination. Wird die Verbindung nach Barcelona durch direkte Tag- oder Nachtzüge angeschlossen, gewinnt auch die Reise in weitere Destinationen Spaniens an Attraktivität, die ebenfalls zu den beliebtesten Flugdestinationen ab der Schweiz zählen. Alle anderen europäischen Metropolen die bezüglich Flugpassagierzahlen und Reisedistanz mit Barcelona vergleichbar sind, verfügen längst über Direktverbindungen ab der Schweiz und die Reise dauert auch nicht 15 Stunden wie momentan nach Barcelona, sondern 10 oder 11 Stunden. Für dieses Vorhaben hat das BAV verschiedene Anbieter zu prüfen, um geeignete Trassen anbieten zu können (SBB, TGV Lyria, Kooperationen mit spanischen Bahnunternehmen).

Der **Infrastrukturausbau Genf-Lyon** mit u.a. Mittel aus der Schweiz bringt für drei verschiedenen Zielgruppen bedeutenden Nutzen. 1. Verbindung mit dem Standort Lyon: Die Metropolitanräume Genf und Lyon sind wirtschaftlich und gesellschaftlich je länger je stärker verflochten. Entsprechend ist eine schnellere und regelmässigere Zugsverbindung auch

volkswirtschaftlich bedeutend. Es dürfte kaum im Interesse der Schweiz sein, dass Lyon in andere Himmelsrichtung als in Richtung Schweiz verkehrlich deutlich besser angebunden ist.
2. Fernreisen ab der Schweiz nach Spanien (siehe oben Argumente für die Direktverbindung Genf-Barcelona).
3. Fernreisen ins südliche Frankreich. Südfrankreich verfügt über für die Schweizer Bevölkerung relevante Ferienregionen. Die Kapazitäten auf der Strasse oder mit dem Flugzeug ab Genf sind vor allem in den Sommermonaten knapp. Das Bahnpotential aus der Schweiz in Richtung Marseille, Nizza oder Nîmes ist noch nicht ausgeschöpft.

Direktverbindungen Zürich-Rom und **Zürich-Florenz** sind einerseits touristisch und gesellschaftlich relevant. Die Flugpassagierzahlen ab der Schweiz nach Rom sind in Relation zu Reisedistanz sehr hoch, so dass sich ein neues Angebot eine Nachfrage schaffen dürfte und es nicht zutrifft, dass die schnelleren Verbindungen ab Mailand die Bahnreisen ab der Schweiz bereits hinreichend konkurrenzfähig gemacht haben.
Ebenso relevant ist, dass Neubaustrecken geplant sind, die Rom sowohl mit Paris als auch mit Berlin schneller verbinden. Die Schweiz hat ein volkswirtschaftliches Interesse daran, dass die schnellsten alpenquerenden Bahnverbindungen nach Rom auch weiterhin über die Schweiz führen.

In Bezug auf Verbindungen nach London hat der Bundesrat das Potential und die Klimarelevanz bereits erkannt. Mit Bahnhofswechsel wie bisher in Paris würde die Zugreise nach Grossbritannien ein Nischenprodukt bleiben. Ergänzend und bereits kurzfristig ist das Angebot mit bahnhofgleichem Umsteigen in Lille zu intensivieren.

3. Die Ost-West-Achse hat 2031 zusätzlich finanzreife Projekte und ab 2035 eine prioritäre Berücksichtigung beim Erstellen von Projektlisten verdient

Wir sehen einen eklatanten Widerspruch darin, dass Verkehr 45 die zentrale Rolle der Ost-West-Achse anerkennt, aber gleichzeitig deren finanzielle Bedürfnisse nicht in die **mittelfristige Planung der Fondsausgaben** miteinzubeziehen scheint.
Das Angebot auf der Achse zwischen Genf und dem Bodensee ist nämlich zwingend vor 2045 wesentlich zu verbessern, ist doch der Verbesserungsbedarf für vier Abschnitte dieser Achse kaum bestritten. 2012 hat die Politik bereits mit dem Ausbauschritt 2025 verbindlich zugesagt und gegenüber der Stimmbevölkerung anlässlich der FABI-Abstimmung versprochen, Kapazität und Beschleunigung auf den Abschnitten Lausanne-Bern und Winterthur-St. Gallen in dem Ausmass zu verbessern, wie es für einen Vollknoten in Lausanne und St. Gallen notwendig ist. Für die Strecke Aarau-Zürich besteht im Ausbauschritt 2035 bereits eine Verpflichtung zur Kapazitätssteigerung, wobei wir die Alternativvariante von Gutachter Weidmann und BAV unterstützen. Und auf den Abschnitt Lausanne-Genf ist der Bedarf dermassen offensichtlich, dass ein erster Ausbau bereits beschlossen und vom Bund für die Projektliste 2031 in Aussicht gestellt wurde.

Seither hat die Volksabstimmung von 2024 deutlich gezeigt, dass ein Nationalstrassenausbau entlang dieser Achse nicht mehrheitsfähig ist. Auch die grosse Mehrheit der an dieser Achse liegenden Kantone und alle Grossstädte haben den Ausbauschritt abgelehnt, bei dem vor allem die N1 hätte ausgebaut werden sollen. **Verkehr 45 verkennt diese politischen Realitäten, wenn nun auf der Ost-West-Achse bis 2045 vor allem Nationalstrassen ausgebaut werden sollen. Stattdessen sind mit Hochdruck die entsprechenden strategischen und planerischen Grundlagen zu erarbeiten, damit 2031 über finanzreife Projekte auf der Ost-West-Achse befunden werden kann. Sicher nicht in Frage zu stellen ist im Rahmen dieser Arbeiten,** dass möglichst bald auch in Lausanne und St.Gallen ein Vollknoten zu etablieren ist, so dass auch West- und Ostschweiz von einem funktionierenden Taktfahrplan werden profitieren können wie er längst in Zürich, Bern, Basel, Olten oder Visp selbstverständlich ist. Ohne verbesserte Anschlüsse zwischen Fern- und Regionalverkehr ist die Bahn in der West- und Ostschweiz ausserhalb der Kernstädte in Bezug auf die Reisezeit zum Teil schlicht nicht konkurrenzfähig. **Ab 2035 sind Massnahmen auf den vier oben erwähnten Abschnitten der Ost-West-Achse** (Genf-Lausanne, Lausanne-Bern, Aarau-Zürich, Winterthur-St.Gallen) **bei der Erstellung der Projektliste priorisiert zu behandeln.**

4. Die Romandie ist mit Reisezeitverlängerungen, nicht eingehaltenen Versprechen und Nachholbedarf konfrontiert

In der Deutschschweiz konnten in den letzten 20 Jahren dank weitsichtiger Infrastrukturausbauten fast flächendeckend leichte Reisezeitverkürzungen zwischen den Grossagglomerationen realisiert werden: Ab Zürich sind die schnellsten Fahrzeiten in den letzten 20 Jahren auf sechs der acht wichtigsten Achsen mindestens um einige wenige Minuten gesunken und werden dank Zimmerberg- und Brüttenertunnel weiter reduziert. Einzig nach Basel, Olten und Chur ist die Fahrzeit unverändert geblieben. Ab Bern wurden auf den wichtigsten Deutschschweizer Fernverkehrsachsen ausnahmslos Fahrzeitverkürzungen realisiert. Ab Basel sind die Reisezeiten auf den wichtigsten Deutschschweizer Strecken konstant geblieben. So konnte der Taktfahrplan ab Zürich, Bern, Olten und Basel perfektioniert werden.
Die Romandie hingegen **wartet auch Jahrzehnte nach seiner Einführung für die Deutschschweiz noch auf einen Taktfahrplan mit schlanken Umsteigebeziehungen von wenigen Minuten in fast alle Richtungen.** Die Fahrzeitverbesserungen der Deutschschweiz gingen gar mit Fahrzeitverlängerungen auf sämtlichen wichtigen Strecken der Romandie einher. Ab Lausanne ist die Fahrzeit im Fernverkehr in den letzten 20 Jahren in sämtliche vier wichtige Richtungen angestiegen, so dass sich Lausanne je länger je mehr weg vom Ziel eines Vollknotens mit Taktfahrplan nach Deutschschweizer Vorbild wegbewegt, obwohl dieser seit 2012 politisch zugesagt ist.

Eigentlich wäre es aus einer ganzheitlichen Perspektive offenkundig, dass als allernächstes die Verschlechterungen, die die Romandie in Bezug auf die Fernverkehrsfahrzeiten und damit gegenüber dem Individualverkehr über sich ergehen lassen musste, zumindest teilweise wieder rückgängig gemacht werden sollten. Stattdessen präsentiert der Bund einen Ausbauschritt ohne jegliche strategische Netzelemente auf den wichtigsten Strecken der Romandie (die Strecke Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds ist nun mal keine der wichtigsten und der Ausbau des Bahnhofs Genf Cointrin nur die letzte Etappe schon in die Wege geleiteter Renovationen).

Hinzu kommt, dass der südwestliche Teil der Romandie durch ein überdurchschnittliches Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum geprägt ist, die Zersiedelung in der für die regionale und nationale Identität wichtigen Kultulandschaften voranschreitet und die Bevölkerung des Arc Lémanique ausgeprägter als die Gesamtschweiz Ausbauten des öffentlichen Verkehrs gegenüber Ausbauten von Nationalstrassen vorzieht, wie zuletzt die Abstimmung 2024 gezeigt hat. Insofern **ist von einer systematischen Vernachlässigung der Romandie in Bezug auf den Fernverkehr zu sprechen, die mit dem aktuellen Ausbauschritt ihre Fortsetzung findet**, während im Regionalverkehrsangebot ein Teil des Verbesserungspotential realisiert wurde (z.B. CEVA in Genf).

Die Bilanz zu Ungunsten der Romandie trüben zusätzlich die Planungsfehler, welche die beschlossenen Projekte WAKO vollständig verunmöglichen und den Umbau des Bahnhofs Lausanne massiv verzögern. In der Kombination sind die beiden Fehlleistungen verehrend und werfen den mit Abstand wichtigsten Eisenbahnknotenpunkt der Romandie zusätzlich zurück.

Die Angebotsverschlechterungen der letzten zwanzig Jahre in einem Landesteil mit Aufholbedarf werden dadurch noch potenziert. **Aus verkehrlicher, staatspolitischer und wirtschaftlicher Sicht ist es deshalb nötig in der Romandie in den nächsten Jahrzehnten weit überdurchschnittlich zu investieren,** was diese Vorlage bedauerlicherweise verpasst und zum grössten Teil in die Zukunft verschiebt.

5. Vollständig fehlende Massnahmen im Tessin

Mit Erstaunen mussten wir feststellen, dass Verkehr 45, das für sich in Anspruch nimmt, alle Landesteile abzudecken, im Tessin keine einzige Eisenbahnmassnahme enthält. Das ist auch im Hinblick auf allfällige oder angekündigte Volksabstimmungen bedeutend. Einerseits für die Akzeptanz der Mehrwertsteuerfinanzierung im Tessin. Andererseits im Hinblick auf die

Akzeptanz eines möglichen späteren Nationalstrassenausbauschritt mit einem oder zwei Tessiner Grossprojekten.

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb der Bund bisher keine Projekte zu berücksichtigen gedenkt, die für das kantonale Angebotskonzept 2050 notwendig sind, die das kantonale Amt für Raumentwicklung und Mobilität erarbeitet hat. Die noch recht neue Tessiner S-Bahn hat ihre Erwartungen übertroffen, so dass ohne kontinuierliche Planung eine ähnliche Situation wie bei der CEVA eintreten könnte und neue Angebote rekordschnell mehr als ausgelastet sein könnten.

Aufgrund der Zehntausenden von Grenzgängerinnen und Grenzgänger und der guten Zusammenarbeit mit Trenord bietet es sich insbesondere an, die grenzüberschreitenden Verbindungen weiter zu verbessern. Aus Sicht des Fahrgastpotentials denken wir hier beispielsweise an eine neuerdings **direkte Verbindung zwischen der Agglomeration Lecco und dem Südtessin**, zumal die Strecke Lecco-Como in den nächsten Jahren elektrifiziert wird. Kurzfristig bedeutend ist auch der **Ausbau des Tunnels Tunnel Monte Olimpino 1 auf 4 Meter** damit die S11 aus Mailand, die mittlerweile Doppelstockzüge einsetzt, wieder bis Chiasso verkehren kann. Heute endet die Linie in Como. Es ist zu prüfen, ob dieses Projekt der Projektliste 2027 hinzugefügt, als strategisches Netzelement mit regionaler Wirkung realisiert oder via den 4-Meter-Korridor-Kredit finanziert werden kann.

6. Nicht ausgeschöpftes Verlagerungspotential hin zur Bahn in der Ostschweiz

Obwohl die Ostschweiz in Bezug auf ihr öV-Angebot im Vergleich zu anderen Landesteilen einen Aufholbedarf aufweist, sieht der Bund weder für diesen noch für den nächsten Ausbauschritt strategische Netzelemente mit nationaler Wirkung vor, die sich vor allem auch in der Ostschweiz positiv auswirken. Das Ziel von eines **Vollknotens St. Gallen** wird gar nicht erst erwähnt, obwohl dieser schon 2012 mit dem Ausbauschritt 2025 zugesichert wurde. Um mit dem Individualverkehr konkurrenzfähig zu sein, haben sich Projekte und Angebotskonzepte daran zu messen, inwiefern sie in St. Gallen die Umsteigebeziehungen zwischen Regional- und Fernverkehr verbessern. In gewisser Weise ähnelt die Ausgangslage jener im Kanton Freiburg, wo zumindest mit dem gescheiterten Angebotskonzept 2035 ein halbstündliches Angebot ohne Zwischenhalte in den regionalen Zentren Romont und Palezieux hätte sichergestellt werden sollen. Insofern können wir anerkennen, dass ein einheitliches Konzept für die gesamte Ost-West-Achse bis hin zum Bodensee sinnvolle Lösungsansätze aufzeigen könnte. Als Flugalternative wichtig sind auch Verbesserungen auf der Strecke Zürich – München. Mit dem Projekt Rorschach – Rorschach Stadt, auf das nicht verzichtet werden soll (siehe auch Fragen 1, 6 und 8), bieten sich neue Möglichkeiten, die vor allem auch in den frühen Abendstunden genutzt werden sollten. Denn ab München besteht ein attraktives Nachtzugnetz, was in der Hochsaison, wenn die Nachtzüge ab Basel stark ausgelastet sind, für die Deutschschweiz und den süddeutschen Raum eine Alternative zur Reise ab der Schweiz sein kann. Ähnlich wie zwischen dem Südtessin und der Lombardei besteht auch in Bezug auf die Pendlerströme ein Verlagerungspotential weg vom Individualverkehr zwischen dem St. Galler Rheintal/der oberen Bodenseeregion und Vorarlberg, das in Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen und den Nachbarstaaten besser zu nutzen ist.
Wie in den Fragen 6, 8 und 9 angetönt, können wir dem Ansinnen des Bundes, Ostschweizer Projekte, die auf bereits beschlossene Projektlisten aufgeführt sind und das Potential zu strategischen Netzelementen mit regionaler Wirkung haben, von bereits beschlossenen Projektlisten zu streichen aufgrund der aktuell verfügbaren Informationen nur dann etwas abgewinnen, wenn diese trotzdem als Ergänzungsmassnahmen weiterverfolgt werden (Rorschach – Rorschach Stadt, Mühlehorn-Tiefenwinkel).

7. Beim Güterverkehr sind verbindliche Zusagen statt Vernachlässigung angebracht

Wir haben den Eindruck gewonnen, dass der Bundesrat den Güterverkehr noch stärker als sein Gutachter Weidmann depriorisieren will. Es scheinen neue strategische Netzelemente, die vor allem auch dem Güterverkehr dienen sollen auf der Projektliste 2027 vollständig zu fehlen. In Anbetracht der massiven preislichen und operativen Schwierigkeiten, mit denen

der Güterverkehr auf der Schiene und zu Wasser in seinem Konkurrenzkampf mit der Strasse seit einigen Jahren konfrontiert ist, wäre das eine fatale Fehlentwicklung, die auch im Widerspruch zu wesentlichen politischen Entscheiden stehen würde. Angefangen vom Alpenschutzartikel in der Verfassung und dem gesetzlichen Verlagerungsziel bis hin zum vor kurzem reformierten Güterverkehrsgesetz, das u.a. mit dem Verladebonus oder den Beiträgen für eine automatische Kupplung zusätzliche Anreize schafft, die freilich nur in Kombination mit attraktiven Trassen ihre Wirkung entfalten können.
Neben punktuellen Ergänzungen der nächstjährigen und der übernächsten Projektliste (siehe Antwort auf Frage 6 bzw. hier unter 8.) ist auch eine weitreichende Trassensicherung in den Angebotskonzepten, den Netznutzungskonzepten und den Netznutzungsplänen notwendig. Die Vorlage und die nachfolgenden Arbeiten müssen die Güterverlagerung auf die Schiene unterstützen, indem sie die dafür notwendigen Trassen zur Verfügung stellen. Die aktuell dem Güterverkehr zur Verfügung stehenden Trassen dürfen im ganzen Zeitraum bis 2045 keinesfalls auf gewissen Strecken reduziert werden.

8. Bemerkungen zu Projekten, die auf der Projektliste von 2031 Aufnahme finden sollten

Das Projekt **Durchgangsbahnhof Luzern 2. Etappe** muss als Folgeprojekt der ersten Etappe (Kopftiefbahnhof und Dreilindentunnel) Eingang auf die Projektliste von 2031 finden. Denn nur im Endausbau bringt das Projekt den angestrebten Nutzen. Ansonsten würde die Region Luzern für ihre Bereitschaft bestraft, das Projekt etappieren zu lassen und damit zusätzlichen Grossprojekten Platz auf der Projektliste für 2017 zu verschaffen.

Auch der Abschnitt **Morges – Perroy** muss Aufnahme auf die Liste zum Ausbauschritt 2027 finden können. Bereits im **Rahmen der Beratungen zum Ausbauschritt 2027** braucht es dazu jedoch **klare Zusagen zum finanziellen Ausmass und zum Zeitplan bis zur Inbetriebnahme.** Das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, die fehlende Redundanz und die gesamtschweizerische Bedeutung des Arc lémanique machen diesen Ausbau zwingend notwendig, zumal Verkehr 45 auf der Achse Lausanne-Genf und insbesondere im Raum Morges (Contounment de Morges) auf die Bahn als hauptsächliches Verkehrsmittel setzt um das prognostizierte Verkehrswachstum zu absorbieren und im Einklang mit den politischen Präferenzen der lokalen Bevölkerung mehrere Autobahnausbauten depriorisiert oder auf sie definitiv verzichtet, was wir sehr begrüssen. Wie bei Frage 10 erwähnt, ist es die neue Bestimmung, gemäss der das Projekte noch nicht über die neu notwendige Projektreife verfügt in diesem Fall nicht relevant, weil dieser Ausbau bereits auf einer bestehenden Projektliste aufgeführt ist und dort gemäss Bundesrat auf aufgeführt blieben soll. Auch ist dieses Projekt aufgrund des unbestrittenen Handlungsbedarfs auch nicht von der noch zu erarbeitenden Strategie zur Ost-West-Achse abhängig zu machen und schon gar nicht zu Gunsten andere Projekte auf dieser Achse zu depriorisieren. Weitere Infrastrukturausbauten auf der Strecke Lausanne-Genf, die den Nutzen des neuen Abschnitts zusätzlich steigern, sind voranzutreiben, so dass sie bis 2031 entscheidungsreif wären.

In Bezug auf die **Durchmesserlinie Basel** möchten wir dem Bund danken, dass in solch kurzer Zeit, das ursprüngliche und von Weidmann begutachtete Projekt des Herzstück Basel derart gewinnbringend redimensioniert werden konnte. Wie in diesem Fall und für den Korridor Aarau-Zürich sollte es auch für andere neuralgische Orte dem Anspruch des Bundes entsprechen, zeitnah Alternativen skizzieren zu können. Beispielsweise für die verbleibenden Abschnitte der Strecke Lausanne-Genf und für die beiden WAKO-Opfer-Strecken Bern-Lausanne und Winterthur-St.Gallen, für die der Auftrag der Projektliste STEP 2025 bestehen bleibt, eine umsteigerelevante Beschleunigung in die Wege zu leiten.
Die Basler Durchmesserlinie ist zentral für die künftige Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Basel mit seiner wichtigen Rolle im internationalen Verkehr für die gesamte Schweiz, dem Schweizer Fernverkehr für die Nordwestschweiz, als Güterverkehrsstandort auf der Nord-Süd-Achse inkl. Güterumschlag sowie für den vermehrt grenzüberschreitenden S-Bahn-Verkehr im Dreiländereck. Am Bahnkoten Basel kommen so viele Funktionen wie sonst kaum wo auf dem Schweizer Eisenbahnnetz zusammen. Durch die zusätzliche Kapazität der Durchmesserlinie ergeben sich auf dem bestehenden Netz wertvolle neue Möglichkeiten. Nicht zu vergessen ist auch, dass die lokale Bevölkerung anstelle eines Nationalstrassenausbaus eindeutig einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs wünscht, wie die Abstimmung 2024 zum letzten Ausbauschritt inklusive Rheintunnel gezeigt hat.

In der Stadt Basel und im benachbarten Elsass und Marktgräflerland ist eine bessere Erschliessung per trinationale S-Bahn notwendig, die dank der Durchmesserlinie erreicht werden kann - als Ergänzung zum Ausbau des Tramangebotes, wovon einige Projekte mit der aktuellen fünften Generation der Agglomerationsprogramme dieser Vorlage finanzierungsreif werden.
Wegen der langen Planungs- und Bauzeiten für solch aufwändige Projekte wie die Durchmessserlinie ist es wichtig, dass bereits bis Ende 2030 die Grundlagen für einen Entscheid bereit sind und die Durchmesserlinie in die Botschaft 2031 aufgenommen werden kann. Die Durchmesserlinie soll möglichst nicht etappiert werden, weil aus heutiger Sicht keine für sich genommen sinnvollen und wirksamen Etappen definieren lassen.

Auf der Strecke **Bellinzona – Luino** ein **Infrastrukturausbau ernsthaft zu prüfen**, so dass 2031 über einen allfälligen Ausbau auf dieser Strecke entschieden werden kann. Nicht zuletzt weil die südliche NEAT-Zufahrt auf der Achse Como – Bellinzona als Folge der Einführung der grenzüberschreitenden Tessiner S-Bahn viel stärker als ursprünglich geplant von Personenverkehrszügen unterschiedlichster Geschwindigkeiten beansprucht wird, ist es essenziell, dass auf der Alternativroute Bellinzona – Luino **allermindestens 90 Güterzüge pro Tag und Richtung verkehren können**. Die Schweiz hat international mehrfach zugesichert, diese Mindestmenge an Kapazität bereitzustellen, hält sich aber nicht an dieses Versprechen. Ohne infrastrukturelle Massnahmen droht die heute ungenügende Trassenverfügbarkeit auf dieser Strecke weiter reduziert zu werden. So gerechtfertigt aus lokaler Perspektive aufgrund der wachsenden Zahl von Grenzgänger ins Tessin die Taktintensivierung der aktuell alle zwei Stunden verkehrenden S-Bahn am Lago Maggiore entlang zwischen Cadenazzo und Luino erscheinen mag, die Güterverkehrspolitik ist aus nationaler und internationaler Sicht als gewichtiger einzustufen, nicht zuletzt auch aufgrund des Verlagerungsauftrags für den alpenquerenden Verkehr in Verfassung und Gesetz. Als willkommene Alternativen zur Umverteilung von Trassen zu Gunsten des Güterverkehrs, indem Ausmass, wie es für die Erreichung von 90 Güterzügen je Tag und Richtung notwendig ist, sind mögliche Infrastrukturausbauprojekte in hoher Priorität voranzutreiben, damit allfällige Infrastrukturausbauten bis 2031 entscheidungsreif sind.

Wie oben erwähnt messen wir einer Angebotsverbesserung zwischen Genf/Lausanne und Biel eine grosse Bedeutung zu (zur Entlastung der hauptsächlichen Ost-West-Achse über Bern und als Teil der relativ wenig konkurrenzfähigen Korridors Basel/Biel-Bern). In diesem Zusammenhang sind wir auch mangels Begründung noch nicht überzeugt, ob der Entscheid, die Studienarbeiten zum **Bypass Bussigny** einzustellen, richtig ist, welcher auf der Liste der gestrichenen Projekte im Faktenblatt 3 enthalten ist.

9.<u>Ergänzende gesetzliche Bestimmung notwendig, wie bei verschärfter Mittelkonkurrenz zu verfahren ist</u>

Damit der Infrastrukturausbau im Sinne der Angebotskonzepte seinen vollständigen Nutzen zeitgerecht stiften kann, ist nicht als Ersatz, sondern als Ergänzung des Vorrangs des Unterhalts vor dem Ausbau gemäss Art. 4 Abs. 2 BIFG eine zusätzliche Bestimmung in Artikel 4 BIFG aufzunehmen, wie zu verfahren ist, wenn nicht allen finanziellen Bedürfnisse wie ursprünglichen vorgesehen entsprochen werden kann. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass die im BIF verfügbaren Mittel knapper wurden als prognostiziert. Dazu können erfahrungsgemäss einerseits exogene Faktoren beitragen wie die Erhöhung der LSVA-Rabattierung für elektrische LKWs im Vergleich zum Bundesratsvorschlag, die das Parlament im Rahmen der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» vorgenommen hat, die Reduktion der BIF-Einlagen, die das Parlament vorgenommen hat, damit ihre Version des Voranschlages 2025 die Schuldenbremse einhalten konnte oder allfällige künftige Entlastungsprogramme, wie das EP 27 eines war. Andererseits sind bahninfrastrukturendogene Faktoren wie die massiven Kostensteigerungen bei bereits beschlossenen Projekten oder eine über Erwarten hohe Bauteuerung zu nennen.
Die gesetzlich zu verankernde Kaskade der finanziellen Ansprüche hat die Wirkung in Bezug auf das Angebot abzubilden. Mit diesem Vorgehen wird die Planungssicherheit gestärkt und bereits getroffene politische Entscheide erhalten einen demokratiepolitisch berechtigten Vorrang. Allenfalls könnte der hier skizzierte Vorschlag noch durch eine Bestimmung ergänzt werden, die bei Kostensteigerungen bereits beschlossener Projekte je nach prozentualem Ausmass der Kostensteigerung differenziert.

Mit dem hier enthaltenen Vorschlag wird auch vermieden, dass bei aus finanzieller Sicht zu vielen Begehrlichkeiten für neue Projekte eine Umwidmung zu Lasten von notwendigen Ergänzungsmassahmen bereits beschlossener Projekte erfolgen kann. Würde sich zeigen, dass Massnahmen der ERMTS-Strategie hinter den ursprünglichen Erwartungen in Bezug auf das Ausmass an Kapazitätssteigerungen zurückblieben, müsste jedoch z.B. per Verordnung ermöglicht werden, dass Mittel nach Ziffer 4 (zu Gunsten von bereits beschlossenen Massnahmen an anderer Stelle des Netzes) oder zu Gunsten von Infrastrukturmassnahmen als Ersatz für einst geplante ERMTS-Kapazitätssteigerungen, die sich als nicht als vollständig umsetzbar erwiesen haben, umgeschichtet werden können.

Antrag:

Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetz BIFG)

Art. 4 Abs. 1 Entnahmen

b. Ausbau: Innerhalb des Ausbaus gilt folgende Prioritätenordnung

1. Infrastrukturprojekte, die sich in Bau oder Plangenehmigungsverfahren befinden.
2. Für das Angebotskonzept im mittelfristigen Realisierungshorizont notwendige Ergänzungsmassnahmen [*z.B. Ergänzungsmassnahmen für den Horizont 2035 im Rahmen der Botschaft 2027].*
3. Massnahmen zur Umsetzung der ERTMS-Strategie gemäss Auftrag BAV (Digitalisierung), sofern diese einen engen Bezug zur Kapazitätssteigerung aufweisen.
4. Bereits beschlossene strategische Netzelemente, welche noch nicht in Bau oder Plangenehmigungsverfahren sind.
5. Zusätzliche Ergänzungsmassnahmen, welche zur vollständigen Realisierung des Nutzens bereits beschlossener, strategischer Netzelemente notwendig sind.
6. Weitere, neue Ausbaumassnahmen

bbis(neu). der Bund kann Kriterien für Ausnahmen von dieser Priorisierung definieren.

Frage 5: Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

Antwort: ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Als Grundsatzentscheid begrüssen wir dies Devise.
Bei geplanten Projekten Sparpotential zu suchen, sofern sich der Hauptnutzen eines Projektes auch anderweitig erreichen lässt, war in Anbetracht der Kostensteigerungen bei bereits beschlossenen Projekten das richtige Vorgehen. Auch geplante neuer Haltestellen zu erwägen, die sich nachteilig auf die Kapazitäten des Fernverkehrs und/oder Grossprojekte auswirken halte wir für angemessen, sofern die öV-Erschliessung anderweitig verbessert werden kann, was meist nicht gleichermassen detailliert geprüft worden ist (siehe auch Antwort auf Frage 8).

Im Konkreten sind wir jedoch in einigen Fällen der Ansicht, dass es sich bei kleineren Projekten sehr wohl um lohnenswerte Investitionen handelt, die weit über ihren Bauort hinaus Nutzen stiften. Wir verweisen dazu auf die Ausführungen bei Frage 8.

In Bezug auf den Schienenunterhalt sind kleinteilige Optimierungen natürlich sehr wohl zentral, um den Rückstand beim Substanzerhalt möglichst wettzumachen und Folgekosten

zu vermeiden, die bei einem gesetzlich ohnehin nicht zulässigen Aufschub des notwendigen Unterhalts deutlich höher ausfallen würden.
Eindeutig keine kleinteiligen Optimierungen, sondern die Erfüllung einer politischen Vorgabe stellen das systematische **Anbringen von Photovoltaikanlagen auf Perrondächern** und Bahnhofsgebäuden und weiteren Infrastrukturen der SBB dar. In diesem Bereich fallen die Anstrengungen der SBB inakzeptabel gering aus. Als ein besonders grosser Stromkonsument müsste die SBB bereit sein, ihren grösstmöglichen Beitrag zur Schweizer Stromversorgung zu leisten, zumal die politischen Vorgaben dazu eindeutig sind, was vom Bund kritisch zu überprüfen ist. Insbesondere sind per Gesetz «Infrastrukturoberflächen, die nicht genutzt werden, sind privaten Organisationen, Unternehmen oder Personen zur Nutzung zur Verfügung zu stellen» (Art. 45b Abs. 1).

Ebenfalls einen Vorbehalt haben wir im entgegengesetzten Sinn. Besonders wichtigen strukturgebenden Schlüsselprojekten wurde in Bezug auf die langfristige Finanzplanung des BIF ein zu geringes Gewicht beigemessen. In den 2030er-Jahren stehen Entscheide über nicht weniger als 5 besonders wichtige Schlüsselprojekte (auf der Ost-West-Achse auf den Korridoren Lausanne-Genf, Lausanne-Bern, Aarau-Zürich und Winterthur - St.Gallen sowie die Durchmesserlinie Bassel) an, deren Realisierung nicht durch die Entscheide des nächsten Jahres gefährdet werden darf. Zu diesem Zweck sind bereits im Rahmen dieser Vorlage dem BIF über die Entfristung der Mehrwertsteuerfinanzierung hinaus zusätzliche Einnahmen zuzuweisen (siehe Antwort auf Frage 12).

Entsprechend sind die bei einem Verzicht auf den Grimseltunnel freiwerdenden Mittel einerseits teilweise in einige kleinteigliegen Optimierungen, auf die nicht verzichtet werden sollte, vor allem aber für die fünf erwähnten Grossprojekte mit Beschlussfassung in den 2030er-Jahren zu verwenden (sehe auch Antwort auf die Fragen 4 und 6).

Frage 6: Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

Antwort: ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

1. Allgemeine Bemerkungen

Mit einer gewichtigen Ausnahme beurteilen wir die Auswahl der Grossprojekte sehr positiv. Bei den kleineren und mittelgrossen Projekten sind wir jedoch zum Teil der Ansicht, dass am falschen Ort gespart werden soll, so dass wir vorschlagen, die Liste der strategischen Netzelemente mit regionaler Wirkung oder die Projektliste zu ergänzen.
Auch mussten wir feststellen, dass im Gegensatz zu früheren Eisenbahnvorlagen (NEAT, Ausbauschritt 2025 mit dem Ligerzertunnel) keinerlei Projekte vorgesehen zu sein scheinen, die vor allem auch dem Güterverkehr Nutzen stiften. Es scheint uns, dass der Bund sich mitunter gegen Güterverkehrsprojekte ausgesprochen hat, die von Gutachter Weidmann für den Ausbauschritt dieser 24 Mia. vorgeschlagen worden sind, ohne dass dies in der Auflistung der Unterschiede zum Gutachten Weidmann auf Seiten 37-38 des erläuternden Berichtes ausgewiesen worden wäre. Auf diese Projekte soll nicht verzichtet und die Projektliste des Ausbauschrittes und die Liste strategischer Netzelemente ist entsprechend zu ergänzen.

Fragwürdig erachten wir, dass bei der Auswahl strategischen Netzelemente und im Rahmen des Auftrags an Gutachter Weidmann anscheinend nicht systematisch geprüft wurde, ob Trassen generierende Infrastrastrukturausbauten nicht auch durch den vermehrten Einsatz von **Flügelzügen** substituiert werden könnten. Flügelzüge haben sich bei Privatbahnen bewährt, so dass uns nicht verständlich ist, weshalb der Bund als Eigner die SBB nicht auch die Nutzung dieses Konzeptes nahelegt.

Auch ein systematischer Einsatz von **Bypasszügen** als potenzielles Substitut von herkömmlichen Taktverdichtungen oder gar Bahnhofausbauten scheinen im Realisierungshorizont 2035 gemäss Tabelle auf Seite 25 des erläuternden Berichtes nur vereinzelt vorgesehen zu sein.

Der Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen messen wir eine mindestens so wichtige strategische Bedeutung wie den strategischen Netzelementen bei. Da es sich dabei aber vor allem auch um Fragen des Angebotskonzeptes handelt, verweisen wir für Art. 1 Abs. 2 Bst. b Ziffer 6 der nächstjährigen Projektliste auf die Ausführungen bei Frage 4.

Ziffer 7 desselben Buchstabens (Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion) unterstützen wir ebenfalls und würden es begrüssen, wenn das BAV in Zusammenarbeit mit ARE und ASTRA künftig systematisch Nahverkehrsprojekte des Landverkehrs daraufhin überprüfen würde, ob alternativ auch eine Erschliessung per Seilbahn in Frage käme.

2. Auf der Ost-West-Achse, in Basel und in Luzern ist der Bedarf besser ausgewiesen als am Grimsel

Antrag:

Art. 1 Abs. 2 Bst. a Ziffer 2: streichen

Die Einstufung des Grimseltunnel als Projekt mit oberster Priorität lässt sich unseres Erachtens aus verschiedensten Gründen nicht rechtfertigen. Die anderen Projekte stellen sicher, dass in Grossagglomerationen die Hauptbahnhöfe und besonders wichtige Achsen

ihre Funktion im Fernverkehr und Pendlerverkehr weiterhin wahrnehmen können. Einzige Ausnahme ist die Direktverbindung Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, wo zwei mittelgrosse Agglomerationen endlich so miteinander verbunden werden, dass die Bahn keinen nicht mehr zeitgemässen Zusatzstopp für den Richtungswechsel mehr einlegen muss. Der Nutzen des Grimseltunnels ist wesentlich bescheidener, das Kosten-Nutzen-Verhältnis in einer rein ökonomischen Betrachtung gar negativ. Es besteht kein Individualverkehr, der teilweise auf die Bahn verlagert werden könnte und die beiden Talschaften verfügen auch nicht über Ortsteile, die in Bezug auf Arbeitsplätze oder Wohngebiete eine Dichte aufweisen, die ein relevantes Mobiltätsbedürfnis erkennen lassen. Dass das Berner Oberland und das Oberwallis **noch mit einem dritten Bahntunnel** verbunden werden sollen oder dass die touristisch bedeutende öV-Verbindung per Postauto über den Grimselpass durch eine Bahnverbindung konkurrenziert werden soll, **ist kein Ansinnen von nationaler Bedeutung. Entsprechend kann es nicht als strategisches Netzelement mit nationaler Wirkung eingestuft werden**. **Seine Wirkung ist nicht national, sondern beschränkt sich auf das Goms und das Haslital**. Haltepunkte mit nationaler Wirkung - weil Direktverbindung in diverse Landesteile - sind zwischen diesen Landesteilen Interlaken und Brig.

Diese Fehleinschätzung ist umso stossender, als dass in überlasteten Räumen mit Verlagerungspotential und ökonomisch nationaler Bedeutung nicht ausgebaut werden kann, weil bereits jetzt die finanziellen Mittel für Grossprojekte und bereits beschlossene kleinere Projekte fehlen. Ab 2031 drohen Zustände, die es finanziell nicht erlauben könnten, innerstädtische Projekte in Basel und Luzern und die allerwichtigste Achse Genf-Bern-Zürich-St.Gallen zeitgemäss auszubauen. In einer vorausschauenden Ausbauschritt übergreifenden Perspektive hätte zu erkennen gewesen sein müssen, dass die Ost-West-Achse eine grössere nationale Bedeutung hat als die Strecke Innerkirchen-Oberwald. Entsprechend sind die nicht für den Grimseltunnel verwendeten Mittel teilweise für kleinere Projekte, die der Bund nun streichen möchte, einzusetzen und vor **allem** um **einen finanziellen Beitrag zu leisten**, dass ab der Projektliste **2031** neben den beiden Grossprojekten in Basel und Luzern auch die **Ost-West-Achse** modernisiert werden kann. Mit **Genf-Lausanne, Lausanne-Bern, Aarau-Zürich** und **Winterthur- St.Gallen** sind gleich vier Abschnitte vorhanden, mit längst identifiziertem Verbesserungsbedarf, der in zwei Fällen gar bereits 2012 mit der WAKO politisch verbindlich zugesagt worden war.

Das Projekt des Grimseltunnels unterscheidet sich grundlegend von den übrigen unterbreiteten Projekte und von den aus finanziellen Gründen nicht oder noch nicht berücksichtigten Projekte. Es dient nicht bestehenden Mobiliätsbedürfnissen der ständigen Schweizer Wohnbevölkerung, sondern schafft primär für die Zielgruppe der ausländischen Touristen neue Mobilitätsbedürfnisse. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass in der Schweiz garantiert kein Mangel an inneralpinen Bahnreisen auf spektakulären Routen besteht, so dass nicht von der Hand zu weisen ist, dass es mit einem zusätzlichen Angebot unter Umständen primär zu Verlagerungseffekten kommt: Ein Teil der Glacierexpress-Fahrten St. Moritz – Zermatt würden durch Fahrten St. Moritz – Interlaken oder Zermatt – Interlaken substituiert. Auch die Auslastung der ebenfalls touristisch positionierten Lötschberg-Bergstrecke oder der Zentralbahn auf der Strecke Luzern – Interlaken könnte zurückgehen, zu Gunsten von längeren touristischen Bahnerlebnissen mit Fahrt durch den Grimseltunnel. **Vorteile für einige Tourismusregionen wären mit Nachteilen für andere Tourismusregionen verbunden**, da der Markt für touristisch interessante Routen wohl bereits mehr als gesättigt ist. Auch die Wertschöpfungseffekte im Obergoms oder Haslital könnten überschätzt worden sein, bieten sich auf einer ganztägigen Bahnreise durch die Alpen doch auf dieser Strecke auch diverse andere Destinationen, die mit etablierten Sehenswürdigkeiten aufwarten können, für einen Zwischenhalt an (Aareschlucht, Beatushöhlen, Aletschregion, Stockalperschloss Brig).

Wir wenden uns nicht grundsätzlich gegen einen multifunktionalen Grimseltunnel, sondern anerkennen den innovativen Charakter und den ökologischen Mehrwert einer Erdverlegung der Stromleitungen auf dieser Strecke. Eine Finanzierung oder wie vorgeschlagen gar eine vollständige **Finanzierung des Bahnteils aus dem BIF lehnen wir** jedoch **ab**. Es scheint uns, dass **andere gut dotierte Finanzierungsgefässe wie die neue Regionalpolitik oder auch kantonale Mittel** als mögliche Quellen einer Mitfinanzierung gar nicht erst in Erwägung gezogen worden sind.
Weiter möchten wir auch darauf hinweisen, das technische Fragen von grosser Relevanz

offenbar noch nicht endgültig geklärt sind, insbesondere in Bezug auf zu berücksichtigende Normen bei dieser wohl bisher einmaligen räumlichen Kombination von Bahnstrom und Stromnetz-Erdverlegung und deren Auswirkungen auf die notwendigen Sicherheitsstollen. Auch als Lehre aus den massiven Mehrkosten bereits beschlossener Bahnprojekte, die die Vorlage Verkehr 45 erst notwendig gemacht haben, ist bei den finanziellen Risiken von noch ungeklärten technischen Fragen Vorsicht geboten (normenbedingten Kostensteigerungen, komplexes Bauprojekt Bahnhof Lausanne).
In diesem Fall fällt das finanzielle Risiko umso grösser aus, als dass noch kein Angebotskonzept vorliegt, was belastbaren Berechnungen des zu erwartenden Nutzens nicht zuträglich ist. **Wir möchten daran erinnern, dass der Fernverkehr per Bundesgesetz kostendeckend zu betreiben ist.** Im Fall des Grimseltunnels mit den hohen zu erwartenden Betriebskosten, bedeutet dies, dass entweder ausländische Touristen mit nicht sonderlich attraktiven Angeboten mit Halt an allen Stationen durch den Grimseltunnel transportiert werden, die Ticketpreise hoch sein müssten und bei den Kantonen hohe Folgekosten für die Abgeltung ungedeckter Kosten entstehen werden.
Hellhörig sollte in diesem Zusammenhang auch machen, dass die EFK in ihrem Bericht zu Verkehr 45 festhält, dass der Grimseltunnel gemäss BAV ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweist, was bedeute, dass selbst wenn gar keine Investitionskosten anfielen - die EFK bezeichnet dieses **Szenario** explizit als **«Gratistunnel»** - der Betrieb mit direkten und indirekten Kosten für die Allgemeinheit verbunden wäre, den der Tunnel nicht tragen würde (siehe Seite 28 des französischen Originals). Entsprechend müsste man selbst dann aus finanzieller Sicht **vor einer Inbetriebnahme des Tunnels warnen**, wenn man die Entstehungskosten dieser Fehlinvestition vollständig ausblendet und verdrängt.

Wir sehen den Grimseltunnel auch nicht als Projekt, das im ländlichen Raum flächendeckend Akzeptanz für die Projektliste und die damit zusammenhängende Mehrwertsteuerabstimmung schafft. Wenn mit der gleichen Vorlage von Signau im Emmental über die Kreuzungsstelle Aebeni-Weid bei Zweisimmen bis Orbe und Tägerschen/TG auf bereits zugesagte Projekte verzichtet wird, dürfe auch die Aussicht auf einen Grimseltunnel die lokale Skepsis nicht entscheidend reduzieren. Umgekehrt dürfte für viele Oberwalliserinnen und Oberwalliser die Berücksichtigung des Ausbaus Täsch-Zermatt für ihr Mobilitätsverhalten und damit für ihre Meinungsbildung zur Vorlage das relevantere Tunnelprojekt darstellen.

3. Bemerkungen zu *vorgeschlagenen* Projekten mit *nationaler* Wirkung, die wir unterstützen

Das Zürcher Projekt «**4. Gleis Zürich Stadelhofen**» halten wir für besonders zentral. Der VCS Zürich hat bereits 2012 eine eigene Volksinitiative für dieses Projekt eingereicht. Ganz im Sinne der bundesrätlichen Strategie Bahn 2050 und dem Sachplan Verkehr können wichtige, sich schnell entwickelnde Teile der Agglomeration und regionale Zentren im Zürcher Oberland besser angebunden werden. Auch die Verbindungen in Richtung Winterthur und in die Ostschweiz profitieren massgeblich. Damit erschliesst das Projekt jene Teile des Kantons, in denen der Bundesrat richtigerweise auf bisher geplante Nationalstrassen wie die Glattalautobahn und die Umfahrung Winterthur verzichten wird. Zum Beispiel in Bezug auf die Fahrplanstabilität profitiert auch das Gesamtsystem der Zürcher S-Bahn, das auch aus nationaler Perspektive besonders bedeutend ist (Modalsplit- und damit Klimaschutz-Potential, finanzielle Relevanz aufgrund der hohen Eigenwirtschaftlichkeit und Flächeneffizienz im innerstädtischen Raum der grössten Agglomeration). **Eine Inbetriebnahme 2038 halten wir für unverhältnismässig spät**, beispielsweis im Verhältnis zu den 15 Jahren zwischen Initiative und Inbetriebnahme für die Durchmesserlinie/Bahnhof Löwenstrasse.

Wir können die Etappierung des **Tiefbahnhofs Luzern** nachvollziehen, erwarten aber wie in der Antwort auf Frage 4 im Abschnitt zu strategischen Netzelementen des Ausbauschrittes 2031 ausgeführt, dass der zweite Projektteil zwingend 2031 dem Parlament unterbreitet wird. Würde der zweiten Etappe bei der Erstellung der Projektliste von 2031 nicht ein gewisser Vorrang eingeräumt, würde die Etappierung faktisch zu einer massiven Verzögerung führen, denn relevant ist der Zeitpunkt, ab dem der Gesamtnutzen des Projektes zur Verfügung steht. Wir könnten uns vorstellen, dass diese **spezielle Konstellation bei Projekten mit Etappierung** eines zusätzlichen Absatzes entweder im Eisenbahnrecht oder auf der

Projektliste 2027 durch Referenzierung auf den folgenden Ausbauschritt Nachdruck verliehen werden sollte.
Der Luzerner Durchgangsbahnhof in seiner Gesamtwirkung ist eine Voraussetzung, dass in der Zentralschweiz genügend Kapazitäten und ein Bahnangebot von einer Qualität entstehen kann, wie es in anderen Landesteilen längst Realität ist. Mit Ausnahme der Tieferlegung der Zentralbahn wurde in den letzten Jahrzehnten im Raum Luzern nämlich kaum in die Bahninfrastruktur investiert. Auch im nationalen Verkehr werden bedeutende Zusatzkapazitäten und attraktivere Verbindungen geschaffen.

Das komplexe Bauwerk **Basel SBB Ausbau Publikumsanlage Neubau Margaretenbrücke** zeigt unseres Erachtens, dass es richtig war, im Rahmen der FABI-Reform die Erstellung von Publikumsanlagen von Seiten Bund eng zu begleiten und nicht einfach den Kantonen zu überlassen, da je nach Bahnhof die finanzielle Betroffenheit sehr verschieden ist. Entstanden ist ein Projekt mit dreifachem Nutzen: eine zusätzliche Passerelle, ein Ersatzbauwerk, das neu von mehreren Trams gleichzeitig befahren werden kann und eine verbesserere Verbindung zwischen Bahn- und Tramgleisen.

4. Unterstützung von vorgeschlagen Projekten mit nationaler Wirkung ohne zusätzliche Bemerkungen

Wir unterstützen auch die Projekte, **Genève Cornavin aménagement**, **Direktverbindung Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds** und **Zürich – Zug Zimmerbergbasistunnel II** als für ein weiterhin ausreichend funktionierendes Gesamtsystem sehr bedeutende und lohnenswerte Investitionen.

5. Für die Projektliste von 2027 relevante Bemerkungen zu nicht vorgeschlagenen Projekten mit nationaler Wirkung

Wie anlässlich der Frage 10 ausgeführt, hat dem Projekt **Morges-Perroy** die **Möglichkeit offenzustehen, auf die Projektliste von 2027 gesetzt werden zu können.** Dieses Projekt ist altrechtlich zu behandeln, da mit dem Ausbauschritt 2035 bereits ein entsprechender Beschluss vorhanden ist, so dass die neuen Bestimmungen im Eisenbahngesetz auf dieses Projekt nicht anzuwenden sind. Des Weiteren sind für dieses Projekt bereits **anlässlich der Entscheide nächstes Jahr Zusagen bezüglich des vollständigen Zeitplans und der Kosten nötig**, da dies bereits für die aktuellen Entscheid z.B. hinsichtlich zu ettapierenden Projekten kostenrelevant ist (siehe Antwort auf Frage 4).

Für weitere Bemerkungen zu nicht vorgeschlagenen Projekten mit nationaler Wirkung, welche nicht die Projektliste 2027, sondern jene von 2031 betreffen, verweisen wir auf die Ausführungen bei Frage 4 (Durchmesserlinie Basel, Güterverkehr Luino-Linie, Bussigny).

6. Vorgeschlagene Projekten mit regionaler Wirkung

Bei den strategischen Netzelementen mit regionaler Wirkung unterstützen wir sämtliche Projekte.

Für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem sind Projekte mit regionaler Wirkung oft ebenso wichtig wie solche mit nationaler Wirkung. Die bevölkerungsmässig stark wachsenden Wohngebiete an der politischen Grenze zwischen Kernstadt und Vorortsgemeinden sind diesem Wachstum entsprechend besser anzubinden. Die Regionalbahnprojekte von RBS und SZU aber auch das Projekt **Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz**, dass unseres Erachtens möglichst nicht gestrichen werden sollte (siehe Frage 8), übernehmen diese Funktion. Um Pendlerdistanzen vergleichsweise kurz zu halten und für den Fernverkehr erstellte Infrastrukturen nicht zusätzlich zu belasten, sind die beiden Regionalbahnprojekte wichtig. *National*strassen und *Bundes*bahnen weisen ja in ihrer

Begrifflichkeit bereits darauf hin, dass sie für den überregionalen Verkehr erstellt wurden, heute aber viel zu häufig zusätzlich zu diesem auch den regionalen Verkehr von wenigen Kilometern Länge absorbieren müssen, was der eigentliche Grund für den Ausbaubedarf darstellt. Wer im Pendlerverkehr andere Verkehrsträger wie ein E-Bike oder eine Regionalbahn für Wege von der Agglomeration in die Innenstadt oder in ein städtisches Quartier nutzt, leistet einen höchstwillkommenen Beitrag, regionale und nationale Verkehrsströme getrennt zu halten und so die Ausbauten nationaler Infrastrukturen zu limitieren. Der etappenweise Ausbau der **zentrumsnahmen Regionalbahninfrastruktur** wie er mit den Projekten **Zürich – Sihlwald/Uetliberg, Bern – Solothurn/Worb, Deisswil – Bolligen, Boll-Utzigen – Stettlen** vollzogen wird, ist deshalb im Sinne der Klimapolitik, Raumpolitik und auch der Strategie Bahn 2050 des Bundesrates durchaus von nationaler Relevanz. Die finanziell bezifferbaren und gesellschaftlichen, kaum bezifferbaren, Opportunitätskosten wären um ein Vielfaches höher.

Dem Projekt **Leistungssteigerung des Bahnhofs St. Gallen** (dem Teilprojekt mit der Nummer 15a) messen wir nationale Wirkung zu und möchten es deshalb hier hervorheben. Die Verlängerung der Gleise 6 und 7 im Bahnhof St. Gallen ist die bauliche Grundvoraussetzung für einen späteren Vollknoten St. Gallen (für welchen im Ausbauschritt 2031 die notwendigen Projekte vorzulegen sind, siehe auch Frage 1 und 4) und damit für die Entschärfung der Zielkonflikte zwischen Fern- und Regionalverkehr in grossen Teilen der Ostschweiz. Die gesamte Massnahme 15 mit ihren drei Teilen ist jedoch unbedingt unverändert beizubehalten. Denn trotz Aufholbedarf ist die Ostschweiz neben dem Tessin jener Landesteil, der am wenigsten von der Vorlage profitiert.

Eine besondere Stellung nimmt auch das Projekt **Täsch – Zermatt: Tunnel Unnerchriz (MGB)** ein, denn die heutige Bahnsituation ist sicherheitstechnisch unzureichend. Die Naturgefahren (Lawinen, Steinschläge und Felsstürze) nehmen mit dem Fortschreiten des Klimawandels, insbesondere durch das Auftauen des Permafrostes, zu. Unfälle mit beschädigten Zügen und Unterbrechungen aufgrund von Naturgewalten häufen sich. Um eine sichere und ganzjährige öV-Verbindung zu schaffen und das Angebot fahrplansicher auszubauen, ist ein durchgängiger Tunnel zwingend. Zermatt autofrei, die Strasse von Täsch nach Zermatt ist nur Personen mit einem Wohnsitz in Zermatt und einer Fahrbewilligung vorbehalten. Entsprechend steht in diesem Fall die öffentliche Hand mehr als bei anderen Siedlungen in der Pflicht, eine Erschliessung per Bahn möglichst aufrechterhalten zu können. Positiv würdigen wir auch, dass auf Vorschlag von uns und anderen Umweltschutzorganisationen hin, Verbesserung am Projekt vorgenommen worden sind (vollständiger Rückbau bestehender Verbauungen, Abtransport des Aushubmaterials per Bahn).

Schliesslich sei darauf verwiesen, dass wir abweichend von der zum Teil noch nicht definitiven Einschätzung des Bundes auch Projekte für notwendig halten, die sich durchaus **auch als strategische Netzelemente von mindestens regionaler Bedeutung qualifizieren** und deren Aufrechterhaltung der Erwähnung auf den bereits beschlossenen Projektlisten 2025 und 2035 oder deren Aufnahme auf die Projektliste 2027 wir klar unterstützen, falls sich ihr Nutzen bestätigt und sie nicht als Ergänzungsmassnahmen vorangetrieben würden. **Rorschach – Rorschach Stadt** und **Vouvry** dienen neben dem regionalen auch dem internationalen Verkehr. **Langenthal West Spange Önz, Mühlehorn - Tiefenwinkel, Bowil – Signau** und die **Kreuzungsstelle Glarus Süd** betreffen die Anbindung ganzer Regionen in Kombination mit neuen Verbindungen zwischen Landesteilen. **Biel Anpassung Westkopf** dient dem wichtigsten Bahnhof einer Agglomeration mit sechsstelliger Einwohnerzahl (siehe auch Antworten auf die Fragen 8 und 9).

7. Fehlende Projekte mit regionaler Wirkung

Antrag:

Strategische Netzelemente mit regionaler Wirkung: … 18. Estavayer-le-Lac - Sévaz

Dieses Projekt dient dem geplanten intermodalen Verteilzentrum der Broye, das für den Lebensmittel- und Konsumgütertransport verschiedener Detailhändler in der gesamten Romandie von Bedeutung ist, was es **als strategisches Netzelement mit regionaler Wirkung qualifiziert.** Da der Binnengüterverkehr momentan mit der Schliessung von Verteilzentren und dem Trend zur Rückverlagerung auf die Strasse in einer sehr schwierigen Situation ist, ist es infrastrukturseitig in Übereinstimmung mit dem Angebotskonzept 2035 nötig, diesen geeigneten Standort zeitnah als Umschlagzentrum nutzen zu können. Das Projekt bringt neben zusätzlichen Kapazitäten auch eine Entastung von Estavayer von Lärm und Rangiervorgängen. Der Verpflichtungskredit ist entsprechend um gut 70 Mio. zu erhöhen.

8. Auf der Projektliste von 2027 zu ergänzende Projekte

Antrag:

Art. 1 Abs. 2 Bst b Ziffern 10, 11 und 12 10. Güterverkehr Nationalbahn – Rangierbahnhof Limmattal und Entflechtung AVA Oberentfelden 11. Transitgüterverkehr Lötschberg - Simplon; Leistungssteigerungen Brig 12. Transitgüterverkehr Gotthard: Kapazitätsausbauten Brunnen und Chiasso

Die **Nationalbahn Zofingen-Olten für den Güterverkehr** halten wir aufgrund der schwierigen Lage des Binnenschienengüterverkehrs im Vergleich zu seiner Konkurrenz auf der Strasse (u.a. Abbau von Bedienpunkten) für notwendig. Gutachter Weidmann weist dieses Projekt denn auch der 24-Milliarden-Variante zu. Aufgrund seiner finanziellen und verkehrlichen Relevanz auf der Ost-West-Achse kann das Projekt wohl kaum als Ergänzungsmassnahme gelten. Im Gegensatz zum Personenverkehr müssen beim Schienenverkehr auf der Ost-West-Achse nicht erst konzeptionelle Arbeiten abgewartet werden. Die Entflechtung der Infrastrukturen von SBB und der Aargauer Verkehrs AG AVA bringt auch fahrplantechnisch eine Trennung. Das Projekt dient neben der Kapazitätssteigerung auch der Netzredundanz. Oberentfelden profitiert davon, dass die Ortsdurchfahrt entfällt und der Strassenraum neu genutzt werden kann

Der alpenquerende Schienengüterverkehr ist massiv unter Druck, die Schweiz entfernt sich immer mehr von gesetzlichen Verlagerungsziel, dass sie sich als Umsetzung light der Alpeninitiative gegeben hat. Nicht nur in Bezug auf die effektiven Durchfahrten, sondern auch in Bezug auf den Modalsplit im Güterverkehr sind Rückschritte festzustellen (Rückverlagerung auf die Strasse). In den kommenden Jahren wird die Situation tendenziell sicher nicht einfacher (u.a. Verbilligung des Strassengüterverkehrs durch Rabattierung des zunehmend relevanten Teils der elektrifizierten Fahrzeuge, Niedrigwasser des Rheins in den Sommermonaten). Gegenmassnahmen im Rahmen der Projektliste 2027 sind deshalb zwingend, da **das gesetzliche Verlagerungsziel nach wie vor verbindlich** ist. Gemäss unseren Informationen will der Bund auf **von Gutachter Weidmann als prioritär eingestufte Massnahmen auf der Lötschberg- und der Gotthard-Achse** verzichten. Diese beiden als BAV-Grundmodule bezeichneten Projekte sind deshalb der Projektliste hinzuzufügen, sind sie doch ganz im Sinne der ursprünglichen Absicht der NEAT, den alpenquerenden Güterverkehr zu stärken. Für die Gotthardachse kann vorerst auf die Erwähnung der Teilprojekte in Arth-Goldau und Othmarsingen verzichtet werden, womit die Redimensionierungsaufforderung von Gutachter Weidman erfüllt wird.

Weiter ist zu prüfen, ob der **Ausbau des Tunnels Monte Olimpino 1 auf 4 Meter** der Projektliste hinzugefügt werden könnte, damit die S11 wie vor dem Wechsel auf doppelstöckiges Rollmaterial wieder bis Chiasso verkehren kann, statt in Como zu enden (siehe auch Antwort auf Frage 4).

Frage 7: Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

Antwort: ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Begründung:

Grundsätzlich begrüssen wir das Vorhaben, die Digitalisierung des Bahnsystems voranzubringen und sehen die ERTMS-Strategie dafür als zielführend an. Es stellen sich uns aber wichtige Fragen betreffend die Planung, das transparente Ausweisen von erwarteten Kapazitätsgewinnen sowie die kontinuierliche Überprüfung der Fortschritte. Zusätzlich ist aus unserer Sicht entscheidend, dass bei der vorgesehenen Finanzierung der Digitalisierung diese Mittel für kapazitätssteigernde Massnahmen eingesetzt werden. Ohnehin notwendige Erneuerungen bestehender **Anlagen ohne engen Bezug zu Kapazitätssteigerung sind weiterhin nicht über die Projektliste und ihren Verpflichtungskredit, sondern über den Verpflichtungskredit "Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur" zu begleichen.** Sollte dies nicht explizit aus der Botschaft hervorgehen, halten wir eine Präzisierung im BIFG oder zu Händen der Materialien für notwendig. Wie der nun beantragte Betrag von 1. Mia. Franken zur Umsetzung des ersten Teils der ERTMS-Strategie zu Stande kommt, konnten wir nicht nachvollziehen. Nirgends werden konkrete Zahlen genannt, wie sich der Betrag zusammensetzt. Weder im Erläuternden Bericht noch im Bundesratsbericht zum Postulat 22. 3261 und noch in der ERTMS-Strategie selbst. Dies macht eine fachliche Einordnung des Betrages schwierig.

Dass die ursprüngliche ETCS-Strategie erweitert wurde und nun als ERTMS-Strategie alle zukünftigen Systeme und Digitalisierungsschritte umfasst, ist sinnvoll, da viele dieser Systeme aufeinander aufbauen und teilweise voneinander abhängig sind. Grundsätzlich begrüssen wir es, dass in der Vorlage Verkehr '45 finanzielle Mittel zur Umsetzung der ERTMS-Strategie vorgesehenen sind, denn die weitere Digitalisierung der Bahn erscheint unausweichlich. So steht beispielsweise mit der Ablösung des Bahnfunksystems GSM-R durch FRMCS (bis voraussichtlich 2035) eine weitere zentrale Komponente des künftigen digitalen Bahnsystems bevor. Die beschleunigte Umstellung auf ETCS L2 / FSS macht Sinn, da sowieso alte Stellwerke ersetzt werden müssen und die Umstellung ganzer Korridore an den ehesten zu betrieblichen Verbesserungen führt. Das Zielbild der Strategie (S. 4) weist auf viele Vorteile der Digitalisierung hin (u.a. Sicherheit, Interoperabilität), wir gehen nun aber nur auf die erhofften Kapazitätssteigerungen genauer ein, da diese für die Vorlage zentral sind.

Der Bundesrat beantragt 1 Mrd. Franken für die «Digitalisierung des Schweizer Eisenbahnnetzes», sie sei «entscheidend» für «weitere Kapazitätssteigerungen». Zur Begründung dieses grossen Betrags wird nicht mal eine ganze Seite Text aufgewendet im erläuternden Bericht. Auch der zeitgleich erschienene, äusserst knappe, Bundesratsbericht zum Postulat 22.3261 «Mehr Digitalisierung für eine höhere Kapazität im Bahnverkehr», bietet kaum zusätzliche Informationen und Ausblicke über den Finanzbedarf nach dem Ausbauschritt 2027 hinaus und zur Kostenplanung. Die ERTMS-Strategie des BAV definiert zwar das technische Zielbild und einen Massnahmenkatalog, weist jedoch ebenfalls keinen Gesamtfinanzbedarf für dessen Umsetzung aus.
Dabei wären weitere Grundlagen vorhanden: Vor allem das «Umsetzungskonzept FSS Schweiz», welches von den Bahnen, Behörden und Industrie gemeinsam erarbeitet und am 8. Januar 2026 vom BAV genehmigt wurde (Swissrail 2026: Erfolgsgeschichten mit der SBB). Es ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, weshalb im Erläuternden Bericht auf dieses zentrale Umsetzungskonzept mit keinem Wort eingegangen wird. Wir gehen davon aus, dass im Umsetzungskonzept FFS zumindest Schätzungen des gesamten Finanzbedarfs für die Digitalisierung gemacht wurden, denn für die Bahnen war das «Aufzeigen des Finanzierungsbedarfs für die Umsetzung der FSS» eines der Ziele beim Erstellen des Umsetzungskonzeptes (Swissrail 2025: Umsetzungskonzepte FSS. Folie 4). Betreffend Finanzierungsbedarf bleibt es im erläuternden Bericht bei der sehr vagen

Aussage: «Für die bis 2045 angestrebte Kapazitätssteigerung durch die Digitalisierung sind weitere Mittel vorgesehen.» **Da die eigentliche Kosten- und Umsetzungsplanung, mit der sich der Betrag von einer Mia. einordnen liesse, nicht Bestandteil der öffentlich zugänglichen Unterlagen ist, wird uns eine abschliessende Stellungnahme zum Betrag verunmöglicht.**

Klar ist, dass z.B. die SBB davon ausgehen, dass der Finanzbedarf der flächendeckenden Einführung von FSS auf dem Normalspurnetz «einem ganzen Stw (Stellwerk)-Ersatzzyklus» entspricht, wobei «der Ersatzbedarf alter Stellwerke und die linienweise, teilweise beschleunigte FSS-Migration «einen vorgezogenen Investitionsbedarf» bedingt (Ebd.:Folie 31). Entscheidend ist hier nun, dass transparent unterschieden wird zwischen den ohnehin notwendigen Erneuerungen bestehender Anlagen (im Rahmen der Leistungsvereinbarungen aus dem BIF finanziert), auch wenn diese dabei auf ETCS L2 umgestellt werden, und dem zusätzlichen bzw. vorgezogenen Aufwand zur Digitalisierung, der durch den dafür vorgesehenen Betrag von 1 Mia. finanziert würde. **Es braucht zwingend einen Ausblick auf die langfristig anfallenden Kosten gemäss der oben genannten Unterscheidung.** Ferner sind wichtige Dokumente wie das «Umsetzungskonzept FSS Schweiz» öffentlich zugänglich zu machen.

Betreffend die im erläuternden Bericht in Aussicht gestellten Kapazitätsgewinne (S. 29) mahnen wir eine vorsichtige Einschätzung an. Von Seiten Bund sind uns keine öffentlich zugänglichen Dokumente bekannt, die die Mechanismen, durch welche mit ETCS 2 / FFS eine Kapazitätssteigerung erreicht werden könnte, ausführlich und anhand konkreter Beispiele erläutert würden. Zwar weist etwa die *Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel* von 2025 auf die Möglichkeit zur «effizienteren Nutzung» von bestehender Infrastruktur hin, aber auch darauf, dass «weiterhin Herausforderungen bei der Handhabung grosser Bahnknoten» bestünden und es vielen weiteren Klärungsbedarf zur Einführung von ETCS L2 mit FSS gibt (SBB Infrastruktur 2025: Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel. S.50). Neben den bestehenden ETCS L2-Strecken hat z.B. die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) in den vergangenen Jahren ETCS Level 2 -Systeme auf Nebenstrecken getestet. Die Ergebnisse waren ermutigend, zeigten aber auch nicht klar die Möglichkeit zu einer markanten Steigerung der Kapazitäten auf.
Laut einer aktuellen Studie der ETH, die im Auftrag des BAV verfasst wurde, zweifelt die Mehrheit der Experten eine hypothetische Kapazitätssteigerung von 30% als «zu hoch bis viel zu hoch» an. «Es wird mehrfach betont, dass für mehr Verkehr dringend eine erweiterte, neue Infrastruktur mit zusätzlichen Gleisen und Strecken erforderlich ist.» (Nold et al. 2022: Technologische Weiterentwicklung des Bahnsystems 2050, S. 17) In der noch weiterführenden Dissertation von Nold (2025) wird darauf hingewiesen, dass laut Experten in ETCS L2 in manchen Szenarien die Kapazität sogar reduzieren könne (!), weshalb es eine entsprechende Weiterentwicklung der Systeme brauche, die zu keiner Kapazitätsreduktion mehr führen würden (S.73).
Damit allfällige mit der Digitalisierung verbundene Kapazitätspotenziale tatsächlich ausgeschöpft werden können, braucht es eine realistische und transparente Planung. Insbesondere **ist für die einzelnen Korridore und Knotenpunkte auszuweisen, im welchem konkreten Aussmass Kapazitätssteigerungen** durch die Einführung von ECTS L2 und der FSS (sowie weiteren Digitalisierungsmassnahmen) **erwartet werden.** Diese Annahmen sind regelmässig anhand der tatsächlichen Entwicklung zu überprüfen. **Sollte sich zeigen, dass die erwarteten Kapazitätsgewinne nicht oder nicht rechtzeitig realisiert werden, hat der Bundesrat die zur Umsetzung des entsprechenden Angebotskonzepts notwendigen alternativen oder ergänzenden Infrastrukturmassnahmen in eigener Kompetenz beschliessen.**

Es braucht für die Schweiz weitere Studien, möglichst auch solche, die den realen Einsatz von ECTS L2-Systemen im Feld untersuchen, um realistische Prognosen zu allfälligen Kapazitätsgewinnen machen zu können.

Frage 8: Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

Antwort: □ JA X JA mit Vorbehalten □ NEIN

Bemerkungen:

1. Projektübergreifende Bemerkungen

Wir sind der Ansicht, dass in Anbetracht der zu tief gewählten zusätzlichen Einnahmen für den BIF **die Mittelaufteilung** zwischen strategischen Netzelementen mit nationaler Wirkung einerseits und den übrigen Mitteln für Ausbauprojekte (Strategische Netzelemente mit regionaler Wirkung sowie Ergänzungsmassnahmen) andrerseits **zu stark zu Gunsten der aktuell entscheidungsreifen Strategischen Netzelementen mit nationaler Wirkung erfolgt ist**. Wie in Frage 5 angetönt, sind auch diejenigen Mittel, die für jene strategischen Netzelemente mit nationaler Wirkung, die ab 2031 entschiedungsreif sein werden, aber dennoch vor 2045 investiert werden müssen, unbedingt konservativ hoch zu kalkulieren. Da auf der Ost-West-Achse noch keine kohärente Strategie vorhanden ist, lässt sich nur schwer abschätzen, wie gross der Finanzbedarf zu deren Umsetzung sein wird.

In Bezug auf die potenziellen Ergänzungsmassnahmen und nicht berücksichtigten strategischen Netzelementen haben wir aber vor allem Vorbehalte gegenüber dem möglichen oder definitiven Verzicht einzelner Massnahmen und gegenüber der mangelnden Transparenz hinsichtlich des gewählten Vorgehens.
Mangels Angebotskonzept ist nicht bekannt, welcher ursprünglich geplante Angebotsausbau nicht erfolgen kann, wenn auf diejenigen Projekte verzichtet wird, die Teil der Liste der gestrichenen Projekte sind. Zumindest ist transparent zu machen, ob bei einem Projektverzicht der Bund diesen aus denselben Gründen vollzieht, die von Gutachter Weidmann in seinen synoptischen Projektbetreuungen erwähnt wurden, oder aber aus völlig anderen Gründen, die z.B. mit den (zu erwartenden) Angebotskonzepten zusammenhängen. Zusätzlich erschwert wird die Beurteilung dadurch, dass überhaupt nicht ersichtlich ist, für welche Projekte als Ersatz auch vom Infrastrukturausbau unabhängige Optionen zur Kapazitätssteigerung in Frage kommen. Wir denken hier an die Anwendung der ERMTS-Strategie oder kapazitätssteigerndes Rollmaterial wie z.B. Doppelstockzüge statt Perronverlängerungen.

In den zahlreichen kursiv markierten Fällen (siehe bei 4. unten), bei denen noch unklar ist, ob sie (allenfalls reduziert) bis 2045 erneut notwendig werden, damit strategische Netzelemente ihren *vollen* Nutzen [sic!] entfalten können, erwarten wir, dass der Bund mit Projektsistierung zurückhaltenden ist. Sich in diesen Fällen mit einem reduzierten Nutzen abfinden zu müssen und Einbussen beim Angebot in Kauf zu nehmen, soll nur eine Option sein, wenn die Kosten des entsprechenden strategischen Netzelementes über dem eingestellten Betrag zu liegen kommen und der Design-to-Cost-Ansatz zur Anwendung kommt.

Jedenfalls ist gegenüber der Öffentlichkeit und den Kantonen **regelmässig Transparenz zu schaffen**, in welchen dieser Fälle mit noch nicht definitivem Verzicht nun doch ein Verzicht erfolgt ist, inklusive Nachweis, dass in Bezug auf die Umsetzung des Angebotskonzeptes daraus keine Nachteile entstehen. Sollten die beantragten Mittel für Ergänzungsmassnahmen sich als nicht ausreichend erweisen (zum Beispiel, weil bei den Fällen mit noch nicht definitivem Entscheid) mehr Projekte als angenommen realisiert werden) ist mit Nachtragskrediten zu operieren.
Sollten einst gewählte alternative Massnahmen zur Kapazitätssteigerung scheitern, sind Ersatzmassnahmen unbürokratisch zu finanzieren. Zum Beispiel aus dem ERMTS-Teilkredit zum Ausbauschritt 2027, falls eine durch Anwendung der ERMTS-Strategie in Aussicht gestellte Kapazitätssteigerung nicht umgesetzt werden kann oder wenn

Fahrzeugbeschaffungen abgebrochen werden müssen. Beim FV-Dosto hat diese Agilität gefehlt, um zumindest gewisse Mittel zeitnah im Sinne der betroffenen Streckenabschnitte einsetzen zu können.

Die geänderte Handhabung technischer Normen, die den Verzicht auf die eine oder andere Ergänzungsmassnahme zur Folge gehabt haben dürfte, unterstützen wir explizit. Auch **bei den Publikumsanlagen ist aktiv nach Einsparpotential zu suchen.** Mit den aktuellen Bahnhofumbauten z.B. in Bern und Lausanne dürften zusätzliche Erkenntnisse gewonnen worden sein, wie Besucher-ströme hinreichend gut gelenkt werden können (z.B. «Einbahnsignalisation» für Fussgänger im Bahnhof Bern).

2. Projekte, die zu realisieren statt definitiv zu streichen sind

Kreuzugsstation Glarus Süd
Eine neue Kreuzungsstelle in der Gemeinde Glarus Süd ist für den Halbstundentakt notwendig, den die Glarner Bevölkerung an der Landsgemeinde beschlossen hat. Der Kanton wird für die entsprechenden Abgeltungen Mittel bereitstellen müssen, die in Relation zum Glarner Spardruck beachtlich sind. Insofern besteht in diesem Fall eine spezielle Ausgangslage, die vom Bund zu respektieren gilt. Zudem kann der heute 8-minütige Aufenthalt in Schwanden verkürzt und der Anschlusssituation ins Kleintal bis Elm verbessert werden. Diese Taktverdichtung und Reisezeitverkürzung ist zwingend, damit die Bahn als Verkehrsmittel für Pendler im und aus dem Glarnerland genügend attraktiv ist. Ein Nutzen entsteht auch für den Freizeitverkehr, z. B. durch umsteigeärmere Anreise ins autofreie Braunwald.

Melchenbühl – Gümligen: Doppelspur
Gutachter Weidmann kam in seiner synoptischen Projektübersicht (S.113) zum Schluss, das Projekt sei in der Periode bis 2045 prioritär, denn die entsprechende Taktverdichtung des Berner Tram 6 (des legendären «Blaue Bähnli») sei zur Entlastung anzustreben. Zudem würde die Anbindung an die S-Bahn in Gümligen erleichtert. Weidmann stuft es in Priorität 3 ein, welche für zu redimensionierende Projekte, nicht etwa für nicht weiterzuverfolgende Projekte geschaffen wurde. Im erläuternden Bericht (S.38) begründet der Bund seinen Verzicht auf das Projekt mit der aktuellen Angebotsplanung. Da diese unseres Wissens nicht bis 2045 reicht, erschliesst sich uns nicht, weshalb Projekte in diesem Fällen nicht der kursiv aufgeführten Projekte mit noch nicht definitivem Verzicht zugewiesen werden.

Langenthal West: Spange Önz
Auch wenn wir uns bewusst sind, dass das Preisschild im Vergleich zu anderen Projekten der Liste der gestrichenen Projekte vergleichsweise gross ist, plädieren wir dafür, dieses Projekt zu realisieren. Das Projekt dient vor allem dem Güterverkehr, wie auch aus dem Sachplaneintrag von 2024 hervorgeht. Es schafft durch die Verbindung der Stammlinie Olten-Bern mit der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist eine zusätzliche Redundanz und kann als güterverkehrsbedingte Begleitmassnahme zum neuen Viertelstundentakt Bern-Zürich betrachtet werden. Hinzu kommt ein Nutzen für den Personenverkehr zwischen mehreren mittelgrossen Agglomerationen im westlichen Mittelland. Die Fahrzeit von Biel nach Langenthal würde von 60 auf 30 Minuten halbiert, da das Umsteigen in Olten entfällt. Momentan ist der Individualverkehr in Bezug auf die Reisezeit dem Bahnangebot deutlich überlegen. Auch ein neues Angebot Biel-Solothurn-Langenthal-Zofingen-Sursee wäre möglich.

Biel/Bienne: Anpassung Westkopf
Die S-Bahn Biel 2045 ist mindestens teilweise umzusetzen, so dass das Entwicklungsgebiet Bözingerfeld mit der Bahn besser erschlossen wird und nicht mehr alle S-Bahnlinien im Bahnhof Biel enden (oder alternativ unattraktiv lange halten müssten). So kann z. B. die S-Bahnlinie von Neuenburg nach Biel bis mindestens bis zum Bözingerfeld verlängert werden. Auch ist das Angebot auf dem Korridor Bern-Biel auszubauen und zu diversifizieren, um gegenüber dem Individualverkehr an Attraktivität gewinnen zu können.

Ardon: Voie de formation

In diesem Fall sind wir nicht restlos überzeugt, dass der Verzicht nicht zu Lasten von Fahrplanstabilität und zusätzlichen Kapazitäten geht, wenn darauf verzichtet wird, den Güterverkehr räumlich zu separieren.

3. Studien und Projektierungen von Projekten, die weiterzuverfolgen statt definitiv aufzugeben sind

Arc Express (Studie) (La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont)
Dieses Projekt verfügt über ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis und sollte nicht aufgegeben werden. Das Beispiel MOB zeigt, dass der umsteigefreie Wechsel von der Normal- zur Meterspurbahn wie er gemäss einer Studie auch in diesem Fall sicherheitstechnisch grundsätzlich möglich ist, zu einem deutlich attraktiveren Angebot führen kann. Beindruckend sind bei diesem Projekt die Reisezeitverkürzungen, die realisiert werden können und auf diesem Korridor auch notwendig sind, um die Bahn gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähiger zu machen (z.B. Fahrzeitverkürzung La Chaux-de-Fonds – Delémont um 19 auf 78 Minuten alleine aufgrund der ersten Projektetappe, auf der Strecke La Chaux-de-Fonds – Basel um 30 auf 114 Minuten ab der zweiten Etappe und dannzumal ebenso um 32 auf 76 Minuten zwischen Porrentruy und La Chaux-de-Fonds). Bekanntlich sind geeignete Trassen für umsteigefreie oder umsteigearme Verbindungen zwischen Basel und dem Jurabogen via Biel und die bestehende Jura-Südfuss-Linie besonders rar, so dass auch aus nationaler Sicht eine deutlich direktere Alternativroute zwischen Basel und der Ajoie in den Neuenburger Jura willkommen ist. Aus diesen Gründen ist die Studie zum Vorprojekt mit Kosten in der Höhe von 1.9 Mio. weiterhin zu ermöglichen, statt auf der Liste der gestrichenen Projekte von Faktenblatt 3 aufzuführen, so dass das Projekt weiterverfolgt werden kann.

Entflechtung Pratteln
Die Planung der Entflechtung soll nach zweimaligem Parlamentsentscheid zu ihren Gunsten sicher nicht zum jetzigen Zeitpunkt abgebrochen werden (siehe auch Antwort auf Frage 9). Noch ist die längerfristige Angebotsentwicklung, der längerfristige Trassenbedarf des Güterverkehrs und der Zeitplan und die konkreten Auswirkungen der Durchmesserlinie Basel auf den Angebotsausbau noch zu wenig klar, um dieses Projekt mit vielfältigem Nutzen zu beenden.

Zürich - Chur: Kapazitätsausbau (Projektierung Doppelspur Tiefenwinkel)
In diesen Fall unterscheiden sich die Einschätzungen von Weidmann (prioritär) und BAV (in der bisherigen Planung kaum relevante Verbesserungen/ohne verkehrlichen Nutzen (erl. Bericht S.38) besonders stark. Da es sich um die Entfernung eines Projektierungsauftrags aus einer bereits beschlossenen Projektliste handelt, ist noch nicht relevant ob von der «Schliessung der Doppelspurlücke aufgrund der begrenzenten finanzielle Mittel» abzusehen ist (Ebd.). Wir sehen den potenziellen Nutzen vor allem auch in zusätzlicher Fahrplanstabilität, die sich für Reisende, die in Sargans umsteigen positiv auswirkt (Zürich-Rheintal, Rheintal-Graubünden, Ostschweiz-Zürich, Ostschweiz-Graubünden).

Bypass Bussigny
Die (Wieder-)Herstellung einer attraktiven Jura-Südfuss-Linie ist uns ein Anliegen (siehe auch Frage 4). Auch nach der Ausserbetriebnahme der aktuellen Neigezüge ist zwecks Entlastung der Linie über Fribourg und Bern auf eine auch für lange Strecken konkurrenzfähige Fahrzeit mit möglichst vielfältigen Direktverbindungen nach Genf, Basel, Lausanne und in Richtung Aargau/Zürich zu achten. Wir sind noch nicht überzeugt, dass dazu das Projekt Rennes (Westkopf) ausreicht und entsprechend neu ohne Bypass Bussigny geplant werden kann, ohne dass der Angebotsausbau über das einstige Angebot hinaus darunter leidet.

4. Noch nicht definitiv gestrichene Projekte, die zu realisieren sind (vom Bund *kursiv* aufgelistete Projekte)

Wir haben keine Einwände gegenüber dem Vorgehen, nochmals vertieft zu klären, ob der volle Nutzen eines Angebotskonzeptes auch ohne diese Projekte erreicht werden kann und wenn immer dies nicht der Fall ist, sie in Bundesratskompetenz als Ergänzungsmassnahme zu beschliessen.
Wir möchten aber in einigen uns besonders wichtigen Fällen darlegen, welche Angebotsverbesserung unseres Erachtens zwingend sind. Es ist entsprechend von einer Streichung von bereits beschlossener Projektlisten abzusehen, wenn nicht garantiert ist, dass die im Folgenden erwähnten Angebotsverbesserungen auch ohne Ausbau möglich sind.

Rorschach – Rorschach Stadt: Schliessung Doppelspurlücke
In diesem Fall legen wir Wert darauf, dass das Angebot ab 2035 einerseits so ausgebaut werden kann wie im gescheiterten Angebotskonzept 2035 vorgesehen und dass zusätzlich auch das Fernverkehrsangebot nach München weiter ausgebaut werden kann (siehe auch Frage 4). Entsprechend stellen wir hier höhere Anforderungen an einen Verzicht als Weidmann oder BAV. Auch die verbesserte Fahrplanstabilität und damit die Verlässlichkeit der Anschlüsse in St. Gallen ist als Nutzen mitzuberücksichtigen.

Bowil – Signau: Verlängerung Doppelspur
Es überrascht uns, dass der Bund dieses Projekt unter Umständen für verzichtbar hält. Jedenfalls ist der Takt sowohl beim Intercity Bern-Interlaken als auch beim Intercity Bern-Brig auf einen vollwertigen Halbstundentakt zu verdichten, ohne dass andere Verbindungen mit Nachteilen konfrontiert sind.

Vouvry: Gare de croisement
In diesem Fall sehen wir einen besonders vielfältigen Nutzen. Einerseits halten wir einen Halbstundentakt zwischen St. Maurice und St. Gingolph für notwendig. Andererseits erstreckt sich der Nutzen auf alle drei als Chablais bezeichneten Gebiete (französisches, Waadtländer und Walliser Chablais), denn mit dem neuen Angebot am Südufer des Genfersees wertet die Kreuzungsstelle auch das Angebot für Grenzgänger auf. Auch aus nationaler Sicht ist zu begrüssen, wenn vermehrt dem Südufer entlang vom Unterwallis in den Raum Nyon-Genf oder vom Wallis nach Hochsavoyen gereist wird, weil so die zahlreichen neuralgischen Punkte am Nordufer entlastet werden.

Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz: Doppelspur
In diesem Fall halten wir die Investition in Anbetracht des grossen Nutzens für gerechtfertigt, da sich die Region um den Europaplatz, den Liebfeldpark und Köniz sehr dynamisch entwickeln und die aktuelle Erschliessung per Bus und Bahn mittelfristig nicht ausreichen wird.

5. Neue Haltestellen

Wir begrüssen es sehr, dass Verkehr 45 systematisch überprüft, welche neuen Haltestellen sich kapazitätsmindernd auf den Fernverkehr auswirken. Der Verzicht auf solche Haltestellen ist eine besonders kostengünstige Massnahme, um Platz für zusätzliche Fernverkehrszüge zu schaffen. Allerdings ist auch eine alterative öV-Erschliessung mit Kosten verbunden, welche darüber hinaus nicht vollständig sondern zu einem viel kleineren Teil vom Bund übernommen werde (siehe Forderung in der Antwort auf Frage 20). Das Ziel einer wesentlich verbesserten Angebotsqualität im öV, darf bei Haltestellenverzicht nicht aufgegeben werden. Da alterative Erschliessung planerisch viel weniger weit gediehen sind, gilt als es als

nächstes diesen Rückstand aufzuholen. Es gilt zu vermeiden, dass die Verkehrserschliessung vor allem über Parkplätze erfolgt.

In den folgenden Fällen sollte der Verzicht nicht erfolgen, ehe **anhand** späterer **Angebotskonzepte die Relevanz des Trassenkonfliktes nochmals genau geprüft** und eine alternative öV-Erschliessung entwickelt wurde.

Basel Neuallschwil/Morgartenring
Auf der Strecke nach Mulhouse wirkt unseres Wissens vor allem ein Streckenabschnitt auf französischem Boden für den Fernverkehr kapazitätsmindernd. Bis zur Landesgrenze verkehren die verschiedenen Züge hingegen in vergleichsweisen ähnlichen Geschwindigkeiten. Entsprechend haben wir den Eindruck, dass die Begründung im erläuternden Bericht (S. 38) allenfalls zu kurz gegriffen sein könnte, wonach die neue Haltestelle alleine «aufgrund der Lage auf einer internationalen Hauptstrecke» zu einer Kapazitätsminderung führen könne.
Eine alternative öV-Erschliessung mit ähnlicher Angebotsqualität halten wir in diesem Fall für besonders anspruchsvoll und der Nutzen der neuen Haltestelle erstreckt sich von weiten Teilen der Gemeinde Allschwil über Wohnquartiere auf städtischem Gebiet bis zum Entwicklungsschwerpunkt Bachgraben. Zudem wird sie im Gutachten von Weidmann als «priorisierenswert» (S.41) bezeichnet. Da die Strecke ins Elsass auch von der Basler Durchmesserlinie betroffen ist, hat ein allfälliger definitiver Verzicht (den wir als wenig sinnvoll erachten) möglichst nicht vor Beschlüssen zur Projektliste 2031 und nur in Kenntnis einer detaillierten Planung für eine alternative öV-Erschliessung zu erfolgen.

Thun Nord
In diesem Fall ist erst eine Erschliessung durch alternative öV-Angebote mit auseichend Kapazität auf den gleichen Planungsstand zu bringen wie die neue Haltestelle, die vom Parlament bereits einmal beschlossene wurde. Erst dann kann entschieden werden, ob die Einbusse an Fernverkehrstrassen einen genügend grossen Nachteil bieten, um ein öV-Erschliessung per Bahn zu Gunsten einer Alternative zu verzichten oder ob der Standort der öV-Haltestelle mit einer Alternativlösung gar verbessert werden könnte, wie Gutachter Weidmann anmerkt.

Dornach Apfelsee
Gemäss Projektbeschrieb von Gutachter Weidmann scheint in diesem Fall noch nicht restlos geklärt, ob die Haltestelle zu Lasten des Intercitys gehen würde. Auch in diesem Fall könnten die Kapazitäten primär durch einspurige Abschnitte auf der Streck Basel-Delémont und nicht durch diesen Doppelpurabschnitt limitiert werden. In jedem Fall ist auch hier als nächstes eine alternative öV-Erschliessung planerisch voranzubringen.

Collombey-le-Grand
Auf dieser Nebenlinie konnten wir keinen Trassenkonflikt identifizieren. Es ist kritisch zu prüfen, ob das Fahrgastpotential in diesem aktuell stark wachsenden Ort bis Anfang der 2040er-Jahre vielleicht nicht grösser ist, als von Gutachter Weidmann erwähnt. Zudem darf sich die neue Haltestelle nicht allzu nachteilig auf die Fahrzeiten und die Fahrplanstabilität auswirken. Eine neue Haltestelle für das Halbstundentaktangebot St. Gingolph- St. Maurice ist in der Angebotsplanung für 2045 auch im Zusammenhang mit der vordringlicheren Kreuzungsstelle Vouvry zu betrachten.

Basel Solitude
Eine zusätzliche, kapazitätsstarke öV-Erschliessung dieses Gebietes mit seinen zahleichen Arbeitsplätzen ist notwendig. Eine neue Tramlinie als Alternative ist ganz im Sinne der Empfehlung von Gutachter Weidmann zeitnah zu prüfen, da auch dieses Projekt bereits auf einer bereits beschlossenen Projektliste enthalten ist.

Frage 9: Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

Antwort: ☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten XNEIN

Bemerkungen:

Der Erläuternde Bericht enthält leider kaum Informationen, die es erlauben die vorgeschlagenen Änderungen an bereits beschlossenen Projektlisten nachzuvollziehen. Beispielsweise wird in Kap 4.1.3.2. gar nicht erst auf die einzelnen Projekte eingegangen. Eine synoptische Tabelle, wie sie bei den Änderungen des EBG erstellt wurde, hätte es erleichtert nachzuvollziehen, welche Projekte zwischen den Projektlisten 2025, 2035 und 2027 verschoben wurden und welche Projekte der Bundesrat an die Verlängerung der Mehrwertsteuerfinanzierung knüpft und welche er in eigener Kompetenz als Ergänzungsmassnahmen zu beschliessen gedenkt.

Zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 für die Eisenbahninfrastruktur:

Von den im geltenden Recht erwähnten Projekten, die nun aus der Projektliste gestrichen werden sollen, halten wir einzig die **Entflechtung Pratteln** für unverzichtbar. Entsprechend unterstützen wir die Umformulierung nicht, die gemäss erläuterndem Bericht (S. 82) ausschliesslich den Verzicht auf diese Entflechtung abbilden soll.

Fast der gesamte Schienengüterverkehr nach Basel oder in den Güterbahnhof Muttenz passiert diese neuralgische Stelle. Die Entflechtung ermöglicht einen bedeutenden Kapazitätsausbau im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr in, durch und aus der Schweiz. Als Nebennutzen lässt sich durch die Entflechtung die Sicherheit im Gefahrenguttransport verbessern. Auch für die Verdichtung des Taktes der S1 nach Rheinfelden und Frick stellt die Entflechtung eine Voraussetzung dar. Die Planung sollte deshalb sicher nicht wie nun vorgeschlagen ganz ohne Begründung im erläuternden Bericht abgebrochen werden. **Nur nach einer abgeschlossenen Planung sind 2031 die nötigen Entscheidungsgrundlagen vorhanden**, ob das Parlament allenfalls auf seinen zweimaligen Entscheid zu Gunsten der Entflechtung zurückkommen will.

Antrag

Art. 1 Abs. 2 Bst e e Basel Ost (1. Etappe), Ergolztal: Kapazitätsausbau; Pratteln: Leistungssteigerung inklusive Fortsetzung der Planung für die Entflechtung;

Wir erinnern daran, dass der **Auftrag** von Beschleunigungsmassnahmen auf der **Strecke Lausanne-Bern bestehen bleibt** (Art. 1 Abs. 2 Bst c). Auch wenn wir anerkennen, dass Ausgangslage nach dem Scheitern der WAKO schwierig und komplex ist, halten wir die aktuelle Politik des Bundesrates auf dieser Strecke mit tieferen Reisezeiten im Individualverkehr als auf der Schiene für ungenügend. **Ein reines Abwarten einer Gesamtstrategie für die Ost-West-Achse wird der aktuellen Situation ebenso wenig gerecht wie auf dem Abschnitt Bern-Lausanne, wo auch der Bund bis zum Vorliegen dieser Strategie nicht untätig bleiben will.** Gutachter Weidmann hat für zwei Versionen (61 und 64 Minuten Fahrzeit) Entscheidungsgrundlagen geschaffen, um dem eigentlichen Hauptziel näherzukommen, Lausanne zu einem fürs Umsteigen attraktiven Vollknoten zu machen.

Zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur:

Auf der Projektliste des Ausbauschrittes STEP Schiene 2035 (und auch auf jenem von 2027) **sind keinerlei Projekte nur unter dem Vorbehalt zu beschliessen**, **dass die Verlängerung der Mehrwertsteuerfinanzierung zu Stande kommt.** Wäre dies nicht der Fall, müsste der Bundesrat eine alternative Finanzierung dem Parlament unterbreiten, das dann die Wahl hätte, dieser zuzustimmen oder aber erst dannzumal statt schon jetzt eine Priorisierung innerhalb der Projektlisten 2035 und 2027 vorzunehmen (siehe auch Antworten auf die Frage 10 und 1). Entsprechend ist auf der Projektliste 2035 auf die Aufteilung in einen Absatz 2 und einen Absatz 2bis zu verzichten.

Zu unserem Erstaunen mussten wir feststellen, dass eine ganze Reihe von Projekten aus der Projektliste gestrichen wurden, ohne dass diese Projekte auf der Liste der gestrichenen Projekte des Faktenblattes 3 figurieren.
Möglicherweise steht dieses Ansinnen im Zusammenhang mit der Neuerung, dass nur noch strategische Netzelemente auf Projektlisten figurieren sollen (was wir für zukünftige Ausbauschritte, erstmals für den Ausbauschritt 2027 begrüssen). Eine nach alten Spielregeln erstelle Projektliste aufgrund neuer Spielregeln zusammenzukürzen halten wir jedoch für ein didaktisch fragwürdiges Unterfangen. Konkret **geht aus Tabelle 2 auf Seite 25 des erläuternden Berichtes hervor**, dass per 2035 ein Angebotsausbau ermöglicht wird, der **auf der Strecke Bern – Zürich – Zürich Flughafen einen Viertelstundentakt** bringt. Gleichzeitig schlägt der Bundesrat jedoch vor, im Strategischen Entwicklungsprogramm mit genau dieser Jahreszahl 2035, **die Bezeichnung «Bern – Zürich: Leistungssteigerung und Kapazitätsausbau»,** die derzeit im in Ab. 2 Bst. a Ziffer 6 aufgeführt ist, **aus dem geltenden Recht zu streichen.**
Es mag vormaljuristische Gründe geben, die eine solche Anpassung begründen könnten. Dies ist jedoch kein hinreichender Grund, um **eine kaum vermittelbare Änderung im geltenden Recht** durchzuführen, **die potenziell sehr missverständlich ist.**
Wir vermissen hier die Sensibilität gegenüber dem verheerenden politischen Signal, dass ein grosser Teil bereits einmal vom Parlament beschlossener Projekte nun plötzlich nur noch dann umgesetzt werden könne, wenn Zusatzeinnahmen beschlossen werden, die einem obligatorischen Referendum unterliegen. **Der Stimmbürger erhält** - selbst wenn er nach bestem Wissen und Gewissen das geltende Recht mit der neuen Projektliste vergleicht - **den Eindruck, dass er für weniger Bahnausbau mehr bezahlen muss.** Während vier Projekte (die bisherigen Ziffern 2, 6, 12 und 13 von Abs. 2 Bst. a *scheinbar* nicht umgesetzt werden und eine ganze Reihe von 6 Grossprojekten plötzlich nur bei einer höheren Mehrwertsteuer als bisher geplant gebaut werden, kriegt er als neue Projekte auf der Projektliste des Ausbauschrittes 2027 lediglich 3 neue Projekte und undefinierbare Ergänzungsmassnahmen in unklarem Umfang und muss für diese erst noch mehr Mehrwerteuer als bisher geplant bezahlen. **So ist keine Volksabstimmung zum sensiblen Thema Kaufkraft und Steuern zu gewinnen.** Dieses potenzielle Missverständnis ist zu gravierend, um es nicht von Anfang an auszuschliessen, indem **die Projektliste des geltenden Rechtes nur dahingehend korrigiert wird, wo tatsächlich auf etwas bisher Geplantes verzichtet wird.** Auch die Karte auf Seite 2 des Faktenblattes 1, die u.a. für den Abstimmungskampf zum obligatorischen Referendum zur Mehrwertsteuerfinanzierung von Bedeutung sein wird, kommt ganz anders daher, wenn dort ebenfalls transparent gemacht wird, dass an den unten erwähnten Strecken und Orten ebenfalls eine Angebotsverbesserung erfolgt.

Antrag:

Art. 1 Abs. 2:
Dieser umfasst:
a bei den Schweizerischen Bundesbahnen SBB folgende Massnahmen:
…
Ziffer 11 (neu): Lausanne-Brig: Kapazitätsausbau [Anmerkung: bisheriger Art. 1 Abs. 2 Bst. a Ziff. 2]
Ziffer 12 (neu): Biel/Bienne-Zürich und Bern-Zürich: Leistungssteigerung und Kapazitätsausbau [Anmerkung: bisheriger Art. 1 Abs. 2 Bst. a Ziff. 6]

Ziffer 13 (neu): Ziegelbücke-Linthal: Kapazitätsausbau [Anmerkung: bisheriger Art. 1 Abs. 2 Bst. a Ziff.12]
Ziffer 14 (neu): Olten-Luzern: Kapazitätsausbau [Anmerkung: bisheriger Art. 1 Abs. 2 Bst. a Ziff.13]

Auch bei der den **Regionalbahnprojekten** des Bundesbeschlusses sind in der vorgeschlagenen Fassung einige nicht mehr enthalten, ohne dass sie der Bund auf die Liste der gestrichenen Projekte von Faktenblatt 3 gesetzt hat, für den Fall einer Mehrwertsteuerverlängerung in Absatz 2bis aufgeführt hat oder sie in Tabelle 4 (S. 27) des erläuternden Berichtes als strategisches Neztelement mit regionaler Wirkung in Aussicht gestellt hat. Sollte der Bund diese nun nicht mehr realisieren wollen, wäre das in seinen Unterlagen zumindest transparent zu machen, um Unklarheiten im Abstimmungskampf zur obligatorischen Bahnfinanzierungsreferendum zu vermeiden. Angebotsverbesserungen im Pendlerverkehr von Regionalbahnen tragen viel mehr zu **Mehrheitsfähigkeit der Vorlage im ländlichen Raum** bei als vereinzelte Grossprojekte, die im Falle des Grimseltunnels gar kein bestehendes Mobilitätsbedürfnis adressieren sondern zusätzlichen Verkehr schaffen. Die Massnahme in Landquart ist zudem auch für den Güterverkehr relevant.

Antrag:

Art. 1 Abs. 2:
Diese umfasst:
a …
b bei folgenden Infrastrukturbetreiberinnen nachstehende Leistungssteigerungen oder Kapazitätsausbauten:
…
Ziffer 6: BLS Netz AG: Ferden–Mitholz–Frutigen (Vollausbau) und Frutigen Wengi-Ey (Bahntechnik-Ausrüstung), Bern - Niederscherli, Ausbau Bahnhof Brig [Anmerkung: bisherige Ziffer 8]
Ziffer 8: Baselland Transport AG: Leimental - Basel; Waldenburg-Liestal [Anmerkung: bisherige Ziffer 10]
Ziffer 12: Rhätische Bahn AG: Bahnhof Landquart, St. Moritz–Tirano, Prättigau [Anmerkung: bisherige Ziffer 15]
Ziffer 17 (neu): Transport de la région Morges-Bière-Cossonay SA : Délices -Morges [Anmerkung: bisherige Ziffer 2]
Ziffer 18 (neu): Aare Seeland mobil AG: Solothurn-Flumental [Anmerkung: bisherige Ziffer 11]

c neue Haltestellen:
…
Ziffer 4 (neu): Berner Oberland Bahn: Wilderswil Flugplatz [Anmerkung: bisherige Ziffer 3]

Nicht nachvollziehen konnten wir zudem, weshalb der Bundesrat die Projektliste um folgende Strecken reduziert, zumal wir auf der Liste der gestrichenen Projekte von Faktenblatt 3 keine fanden, die auf diesen Strecken zu liegen kommen:

- St. Gallen – Romanshorn
  Herleitung: gemäss geltendem Recht Abs. 2 Ziffer 11 hätte die gesamte Strecke Winterthur-Romanshorn ausgebaut werden sollen, wovon Winterthur-St. Gallen im neuen Abs. 2 Ziffer 9 aufgeführt wird. Folglich erscheint der Abschnitt Rorschach-St. Margreten als ohne Begründung von den diversen anzupassenden Projektlisten gestrichen.

- Rorschach – St. Margreten
  Herleitung: gemäss geltendem Recht Abs. 2 Ziffer 11 hätte die gesamte Strecke Winterthur-St. Gallen - St. Margrethen ausgebaut werden sollen, wovon Winterthur-St. Gallen im neuen Abs. 2 Ziffer 9 aufgeführt wird und der Abschnitt St. Gallen-

Rorschach gemäss Tabelle 4 von S.27 des erläuternden Berichtes immerhin als strategisches Netzelement mit regionaler Wirkung ausgebaut werden soll (das auch den Abschnitt Rohrschach-Kreuzlingen umfasst). Folglich erscheint der Abschnitt Rorschach-St. Margreten als ohne Begründung von den diversen anzupassenden Projektlisten gestrichen.

Wir gehen davon aus, dass beide Projekte als Ergänzungsmassnahmen zum strategischen Netzelement mit regionaler Wirkung mit der Bezeichnung «**Leistungssteigerung St. Gallen-Rorschach-Kreuzlingen**» (erläuternder Bericht Tabelle 4 auf S. 27) **realisiert werden.**

Unabhängig von der Realisierung des Zimmerberg Basistunnels II ist die heute bestehende Strecke **Horgen Oberdorf – Sihlbrugg – Litti** auf durchgehende **Doppelspur** (neuer, gestreckter, doppelspuriger Zimmerberg-Scheiteltunnel Horgen Oberdorf – Sihlbrugg und eine zusätzliche einspurige Tunnelröhre parallel zum Albistunnel Sihlbrugg – Litti) zu erweitern. Damit kann der Betrieb aufrechterhalten werden, wenn die Tunnels auf dieser Strecke bald saniert werden müssen. Die Sanierung der bestehenden Tunnels wird wohl deutlich vor der Neubaustrecke des Zimmerberg Basistunnels II nötig sein. Damit können langjährige Betriebsunterbrüche auf dieser wichtigen Strecke verhindert werden.
Davon profitiert auch die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU), die so vom derzeitigen Endbahnhof Langnau über Sihlwald –Sihlbrugg bis nach Zug gezogen und allenfalls in die Stadtbahn Zug integriert werden kann. Damit wird das Sihltal in das übergeordnete Bahnnetz eingebunden.

Antrag:

Art. 1 Abs. 2bis Bst. a Ziffer 8: 8. Zug-Zürich: Kapazitätsausbau und Beschleunigung inklusive Doppelspur Horgen Oberdorf - Sihlbrugg - Litti

Verzicht bereits beschlossener neuer Haltestellen (At. 1 Abs. 2bis Bst c):

Wie in der Antwort auf Frage 8 erwähnt, unterstützen wir es grundsätzlich, dass dank Gutachter Weidmann systematisch analysiert wurde, wo Angebotsverbesserungen im Fernverkehr statt durch Infrastrukturausbauten durch den Verzicht auf neue Haltestellen ermöglicht werden können. Wir fordern aber, **eine alternative Erschliessung der entsprechenden Quartiere mit Tram, Bus oder Stadtbahn voranzutreiben, ehe ein situativer Entscheid gefällt wird.** Insbesondere in Bezug auf die neuen SBB-Haltestellen **Neuallschwil/Morgartenring, Thun Nord** und **Dornach Apfelsee** haben wir Zweifel, ob es angebracht ist, diese aus der Projektliste zu entfernen (siehe auch Antwort auf Frage 8).

Im Fall der Haltestelle **Basel Solitude** (bisheriger Art. 1, Abs. 2 Bst. c, Ziffer 6) verschliessen wir uns einer Alterative durch eine zusätzliche Tramlinie nicht. Dieser an Arbeitsplätzen dichte Stadtteil bedarf jedoch zeitnah einer zusätzlichen kapazitätsstarken öV-Erschliessung. Trotz fehlendem Trassenkonflikt mit dem Fernverkehr soll auf die Haltestelle **Martigny Expo** (bisheriger Art. 1 Abs. 2 Bst c Ziffer 2) verzichtet werden. Wir erachten das Projekt als sinnvoll, sehen im Unterwallis jedoch bei der neuen Haltestelle Collombey-le-Grand den grösseren Bedarf, so dass in erster Linie die Haltestelle im Chablais in die Projektliste 2027 für 2027 aufzunehmen ist (siehe Frage 8).

Auf die **Studie zum Arc Express** für eine schnellere, umsteigefreie Verbindung auf der Strecke La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont ist nicht zu verzichten. Da das Projekt vom Bund auf der Liste gestrichener Projekte von Faktenblatt 3 aufgeführt und im aktuellen Parlamentsbeschluss zum Ausbauschritt 2035 bereits explizit erwähnt ist, ist der Bundesratsvorschlag entsprechend zu ergänzen. Das Projekt sieht ähnlich wie bei der MOB in Zweisimmen in Glovelier ein umsteigefreier Wechsel zwischen Normalspur (SBB) und Schmalspur (chemin de fer jurassien) vor. Sein Nutzen erstreckt sich bis nach Basel und Porrentruy (siehe auch Frage 8). Was den **Bypass Bussigny** betrifft der in geltenden Recht unter dem gleichen Buchstaben wie der Arc Express subsummiert ist, so sind wir der

Ansicht, dass auch dieses Projekt inklusive der entsprechenden Studie weiterverfolgt werden soll, falls damit eine weitreichendere Angebotsverbesserung zwischen Genf/Lausanne und Biel erfolgen kann als bei einem Projektverzicht. Deshalb ist in diesem Fall für uns eine Streichung von der Projektliste je nach weiteren Informationen allenfalls denkbar (siehe auch Frage 4).

Antrag:

Art. 1 Abs. 2 Bst l (neu) l Planungsarbeiten für den nächsten Ausbauschritt: Langfristperspektive, Planungen und Vorstudien, inklusive Studien Westschweiz (ArcExpress) [Anmerkung: bisheriger Buchstabe g abzüglich der Klammerbemerkung «Bypass Bussigny»]

Wie in den Fragen 1, 8 und 11 ausgeführt, haben wir Vorbehalte gegenüber dem Verzicht auf das Projekt «**Rorschach- Rohrschach Stadt: Doppelspurausbau**», was für Absatz 2 Ziffer 9 und Absatz 2bis Ziffer 7 relevant ist. Dasselbe gilt, wie in unserer Antwort auf Frage 8 ausgeführt auch für den Verzicht auf die Projektierung des Projektes «**Zürich-Chur Kapazitätsausbau (Projektierung Doppelspur Tiefenwinkel**)», was bezüglich Aufrechterhaltung von Abs. 2 Bst. a Ziff 15 des geltenden Rechtes relevant ist. Beide Projekte werden von Gutachter Weidmann und dem BAV in Bezug auf ihren Nutzen offenbar diametral verschieden beurteilt. Da wir, wie bei Frage 8 ausgeführt, jeweils einen vielfältigen Nutzen erkennen, können wir es aufgrund der spärlichen vorliegenden Informationen seitens Bund Stand heute nicht unterstützen, diese Projekte nächstes Jahr aus der bereits einmal verabschiedeten Projektliste zu entfernen.

Keine Informationen sind in den Unterlagen enthalten, was der Bund bezüglich dem unveränderten Auftrag beabsichtigt, **«erste Massnahmen zur Behebung negativer Auswirkungen des Fahrplans 2025 in der Westschweiz»** mit der Projektliste 2035 umzusetzen (bisher Art. 1 Abs. 2 Bst l, neu Bst. k). Hierzu darf nicht bis zum Vorliegen der Strategie und Projektauswahl für die Ost-West-Achse im Jahr 2031 zugewartet werden.

Frage 10: Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?

Antwort: ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen diese Änderung sehr.

In der Vergangenheit wurden verschiedentlich Projekte oder Vorstudien zu solchen auf Wunsch gewisser Kantone vom eidgenössischen Parlament den Ausbauschritten hinzugefügt, die nicht die nötige Planungsreife aufwiesen und im Vergleich zu denkbaren Alternativprojekten unverhältnismässig viele Mittel gebunden hätten. So begrüssen wir es beispielsweise, dass der Bundesrat für die Strecke Aarau-Zürich trotz einem anderslautenden Projektierungsbeschluss im Ausbauschritt 2035 nun nicht die Neubaustrecke «Direktverbindung» sondern einen weniger kostenintensiven und vor allem nicht primär fahrzeitenverkürzenden Ausbau weiterverfolgt. Grossprojekte mit dem Hauptziel Fahrzeitverkürzung sind in der bereits sehr zersiedelten Schweizer Mittelland dort sinnvoll, wo der öffentliche Verkehr bezüglich Fahrzeit dem Individualverkehr unterlegen ist, oder es einen Bahnhof als Vollknoten in den Taktfahrplan einbezogen werden kann, so dass attraktivere Umsteigebeziehungen entstehen.

Aus den beiden folgenden Gründen haben wir dennoch Vorbehalte gegenüber dem Vorschlag des Bundesrates:

Da diese Bestimmung neu ins Eisenbahngesetz aufgenommen wird, gilt sie offensichtlich nur für noch nicht beschlossene Projekte. Das **Projet Morges-Perroy** ist jedoch bereits verbindlich in einem bereits verabschiedeten Ausbauchritt beschlossen. Der Bund betont denn auch, dass sich am bestehenden Beschluss dazu nichts ändert. Entsprechend ist dieser Fall **altrechtlich zu behandeln**, und es kann als Argument gegen eine allfällige Aufnahme in den Ausbauschritt 2027 *nicht* ins Feld geführt werden, dass die neuen Spielregeln für den Ausbau auf dieser Strecke auch in diesem Fall gelten würden, wo doch bereits ein politischer Entscheid für einen Ausbau erfolgt ist (zu Morges-Perroy siehe auch Antwort zu Frage 4).

Wir sind dezidiert der Ansicht, **dass nur Projekte deren Notwendigkeit aus einem bestehenden Angebotskonzept abgeleitet werden kann, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden dürfen.** Eine solche Herleitung des Bedarfsnachweises aus einem konkreten Angebotskonzept ist für diese Vorlage nicht erfolgt, was zum Beispiel im Fall des Projektes Grimseltunnels dazu führt, dass Nachteile gewisser Projekten gegenüber nicht berücksichtigten aber ebenfalls finanzreifen Projekten zu wenig sichtbar sind. **Wir halten es für angezeigt, dass der Bundesrat seine Projektauswahl künftig erst nach Vorliegen eines Angebotskonzeptes trifft** und diese gesetzliche Vorgabe in Zusammenarbeit mit den Ratspräsidien auch gegenüber dem Parlament durchsetzt.

Frage 11: Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

Antwort: X JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen die neue Kompetenzverteilung inklusive das Vorgehen, beim Ausbauschritt Mittel für Ergänzungsmassnahmen der enthaltenen Projekte einzustellen. Nicht nachvollziehen können wir in diesem Zusammenhang die Aussage auf Seite 36 des erläuternden Berichtes, wonach für Ergänzungsmassnahmen von Projekten, die sich bereits im Bau befinden, zum Teil erst mit dem Ausbauschritt 2031 Mittel für Ergänzungsmassnahme «finanziert» werden. Die notwendigen Ergänzungsmassnahmen von Projekten, wie dem Knoten Bern oder dem Brüttenertunnel, sind vom Bundesrat zeitnah zu bestimmen und im Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2027 mitzuberücksichtigen.

Wichtig ist uns, dass trotz dem Systemwechsel **kleinere Projekte *ohne* Bezug zu einem strategischen Netzelement gegenüber kleineren Projekten *mit* Bezug zu einem strategischen Netzelement möglichst nicht benachteiligt werden.** Der Bund hat im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung und der Botschaft jeweils transparent zu machen, welche von Kantonen und Planungsregionen vorgeschlagenen kleineren Projekte ohne Bezug zu einem strategischen Netzelement er nicht weiterverfolgen will, so dass das Parlament diese beim nächstfolgenden Ausbauschritt allenfalls als strategische Netzelemente mit regionaler Wirkung der Projektliste hinzufügen könnte.
Auch sind im erläuternden Bericht und der Botschaft vollständige **Informationen nötig**, **welche potenziellen Ergänzungsmassnahmen** mit Bezug zu den strategischen Netzelementen des vier Jahre zuvor beschlossenen Ausbauschrittes der Bund **abgelehnt** hat, weil er einen zu kleinen Beitrag an den Hauptnutzen des strategischen Netzelementes identifiziert hat. So können Vernehmlassungsteilnehmende und Parlament entscheiden, ob sie einem Projekt an sich einen genügend grossen Nutzen beimessen, um sie der Projektliste beizufügen. Ein mögliches Beispiel wäre hierzu das Projekt «Rohrschach-Rohrschach Stadt: Schliessung der Doppelspurlücke», das Gutachter Weidmann gemäss seiner synoptischen Projektübersicht schlicht für «betrieblich notwendig» hält und für das sich der Bund bisher nicht ausgesprochen hat. Dieses Projekt könnte entweder vom Bundesrat als nutzensteigernde Ergänzungsmassnahme zum Projekt «15b Rohrschach» des Ausbauschrittes 2027 beschlossen werden oder aber wegen seiner Wirkung für den regionalen und internationalen Verkehr auch als eigenständiges strategisches Netzelement auf eine Projektliste aufgeführt werden.

Für Informationen, welche Projekte der Liste des Faktenblattes 3 wir entgegen dem Bundesrat für unverzichtbar halten, verweisen wir auf unsere Antwort zu Frage 8.

Frage 12: Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

Antwort: ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Vorausschicken möchten wir, dass wir es für zentral halten, dass bis 2045 Infrastrukturausbauten in der Höhe von allermindestens 24 Milliarden Franken ermöglicht werden. **Würde der Bahnaufbau im Vergleich zum Bundesratsvorschlag geringer ausfallen,** fiele für uns die Gesamtbilanz von Verkehr 45 sehr negativ aus. Wir würden auch den Bahnteil von Verkehr 45 nicht mehr verteidigen und entsprechend **nicht Hand bieten, bei bereits beschlossenen Projekten Abstriche zu machen.**

1. Zustimmung zur gewählten Finanzquelle

Wir begrüssen die Entfristung des Mehrwertsteuerpromills. Ausdrücklich begrüssen wir auch, dass es sich nicht erneut um eine befristete Verlängerung handelt. Die Ausgangslage, die sich aus der Aufhebung einer Befristung ergibt, ist nur schon demokratiepolitisch nicht wünschenswert und sollte sich deshalb keinesfalls wiederholen. Auch geübte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dürften überfordert sein, mit der wohl fast einmaligen Konstellation, dass, wer sich für den status quo aussprechen will, nicht «Nein» sondern «Ja» stimmen muss. Entsprechend werden noch mehr Teilnehmende als üblich versehentlich nicht gemäss ihrer Präferenz abstimmen und diese Versehen dürften sich auch nicht gegenseitig in etwa aufheben. Eine erneute Befristung z.B. bis 2045 käme auch einem Planungsstopp für viele Projekte gleich, die nach 2045 realisiert würden, wie ihn weder die Nationalstrassen- noch die Agglomerationsprogrammfinanzierung kennt. Auch würde die Bereitschaft abnehmen, Grossprojekte zu etappieren (z.B. Durchgangsbahnhof Luzern gemäss Vorschlag Bundesrat 1. Etappe vor, 2. Etappe nach 2045).

Wir begrüssen auch, dass die Mehrwertsteuerfinanzierung für die Armee und die Mehrwertsteuerfinanzierung für die Bahninfrastruktur zwei verschiedene Vorlagen darstellen, zumal die Einheit der Materie und der Verfassungsgrundsatz der unverfälschten Stimmabgabe sonst nicht hätte gewahrt werden können.

Als ökologisch orientierte Organisation halten wir eine Konsumsteuer, die auf den Wert der Güter unabhängig ihrer Umweltbelastung geschlagen wird, für die Bahnfinanzierung für eine akzeptable aber keine wirklich gute Lösung. Besser wären Finanzierungsinstrumente, mit verkehrlicher oder raumplanerischer Wirkung, wie bei Einführung des BIF die Limitierung des Fahrkostenabzugs bei der Bundessteuer eine war oder auch eine LSVA-Erhöhung auf den gemäss Landverkehrsabkommen Schweiz-EU zulässigen Maximalbetrag eine wäre. Die Mehrwertsteuer hat zudem andere Finanzierungsfunktionen, die in nächster Zeit noch wichtiger werden dürften.

2. Keine Zweiteilung der Projektliste

Überhaupt nicht einverstanden sind wir mit dem Vorgehen, dass der Bahnausbau zweigeteilt werden soll in gewisse Projekte, die in jedem Fall realisiert würden und andere Projekte, die nur bei Annahme der Mehrwertsteuerverlängerung realisiert würden.

Würde der Mehrwertsteuerfinanzierung scheitern, sind die fehlenden Mittel durch andere Zusatzeinnahmen zu beschaffen. Wenn überhaupt, ist erst dannzumal zu entscheiden, ob die Projektliste gekürzt werden soll. So kann zum Beispiel auch der dannzumalige

Kenntnisstand bzgl. Ost-West-Achse bei der Priorisierung berücksichtigt werden kann (z.B. wie viele Mittel für Morges-Perroy eingesetzt werden müssten).
Das vorgeschlagene Vorgehen, jetzt schon unverrückbar zu definieren, welche Massahmen hinfällig würden, entspricht schlicht nicht dem üblichen Vorgehen der direkten Demokratie der Schweiz. **Bei AHV-, Armee- oder IV-Finanzierungsvorlagen via Mehrwertsteuer wurde nie vor dem Urnengang das «wie weiter bei einem Nein» vorweggenommen**.
Damit eine Folgevorlage mehrheitsfähig sein kann, muss die Möglichkeit bestehen, den Verlauf des Abstimmungskampfes und die Nachwahlbefragungen mitzuberücksichtigen.

3. Zusätzlicher Finanzbedarf in der Höhe von mindestens 2 Milliarden

Mit Erstaunen mussten wir feststellen, dass der Bund abgesehen von der Mehrwertsteuer-entfristung keine Vorschläge für Zusatzeinnahmen präsentiert. Damit widersetzt er sich einem Auftrag des Parlamentes (25.3953 Mo KVF-S) und bricht auch ein Versprechen.

Explizit bis zum Beginn der Vernehmlassung hat der Bundesrat noch Anfang Jahr zugesagt, Mittel im Umfang von zusätzlichen 2 Milliarden Franken zu beschaffen. Ohne diese Mittel ist der Ausbau von 24 Milliarden gemäss eigenen Angaben nicht gegenfinanziert.

Bundesrat Rösti: «Gemäss Studie der ETH mussten wir feststellen, dass wenn wir nur die bestehenden Mittel nach bestehender Simulation bestehende Einnahmen erhalten würden, eine ***Finanzierungslücke von 10 Milliarden*** entstehen würde. (…) Der Bundesrat hat daher heute beschlossen, dass derzeit bis 2030 befristete Mehrwertsteuer-Promille als Einnahmequelle für den Bahninfrastruktur fortzuführen, also nicht mehr zu begrenzen. Das würde heissen, dass wir bis im Jahr 2045 ***Zusatzeinnahmen von 8 Milliarden dank diesem Mehrwertsteuer-Promille*** realisieren würden. (…) ***Damit fehlen noch zwei Milliarden.*** Wir werden ***bis zur Vernehmlassung*** Massnahmen treffen***, damit wir auch diese 2 Milliarden realisieren können***. Da gibt es verschiedene Ideen und Gedanken betreffend Äufnung des BIF.»
Rückfrage von Journalist Stüdli: «(…) Ihnen fehlen ja noch 2 Milliarden in der Finanzierung, wie Sie selbst gesagt haben, 8 Milliarden sind erst gedeckt 10 brauchen Sie.(…)»
Bundesrat Rösti: «Ich möchte mich im Moment nicht darüber äussern. ***Der Bundesrat hat mir den Auftrag erteilt, dies zu definieren bis zur Vernehmlassung*** und ich möchte jetzt hier nicht spekulieren.»
(**Medienkonferenz mit Bundesrat Rösti vom 28.01.2026**: Transkript der Videoaufnahme mit eigenen Hervorhebungen).

Um eine ausreichende Finanzierung zu ermöglichen, sind **im Rahmen dieser Vorlage** Vorschläge für zusätzliche Finanzquellen **im Umfang von mindestens 2 Mia. Fr. bis 2045** zu präsentieren.

Zusammen mit den Gesetzesänderungen im Eisenbahnrecht bzw. der Mehrwertsteuerentfristung sind die Rechtsgrundlagen bzw. die Finanzplanung in folgendem Sinne anzupassen:

- Abschaffung des Fahrkostenabzugs bei direkten Bundessteuern mit Zweckbindung der Zusatzeinnahmen für die Bahnfinanzierung analog der geltenden Regelung

  Der Fahrkostenabzug ist ein ökologischer Fehlanreiz, der es finanziell belohnt, Wohn- und Arbeitsort voneinander zu trennen. Dies ist mit Nachteilen für die energetische Versorgungssicherheit, den Infrastrukturausbaubedarf und die Raumplanung verbunden. **Diese Massnahme stellt für den BIF eine win-win-Situation dar, weil sie auch dem steigenden Ausbaubedarf der Bahninfrastruktur entgegenwirkt.** Seit der Wahl der aktuellen Obergrenze von maximal Fr. 3000.- bei der direkten Bundessteuer bei Einführung des BIF sind dank Videokonferenzen zusätzlich Möglichkeiten entstanden, die es erlauben, Pendler-wege zu reduzieren.

- Reduktion der BIF-Einlagen gemäss EP 27 per 2030 beenden

- Rückzahlung der vom FinöV-Fonds übernommen Verschuldung tilgen oder zumindest aussetzen

  Die Finanzlage des NAF ist erfreulicher als jene des BIF. Es wurde beim NAF sogar darauf verzichtet, eine bereits beschlossene Massnahme umzusetzen: Anlässlich

der Einführung des NAF wurde der Mineralölsteuerzuschlag von 30 auf 34 Rappen pro Liter erhöht. Gemäss Angaben des Bundesrates im Abstimmungskampf 2017 sei die Umsetzung dieser Massnahme ab schätzungsweise 2020 notwendig, da dannzumal die NAF-Reserve die Schwelle von 500 Mio. erreicht haben würden, was gemäss Gesetz diese Erhöhung des Zuschlages nach sich zieht. **Seit 2020 ist die Finanzlage des NAF** folglich ununterbrochen **besser als bei Schaffung des NAF erwartet.** Für den BIF trifft dies offensichtlich nicht zu.

- Erhöhung des Kantonsbeitrags für den Bahninfrastrukturfonds

  Von den Grossprojekten des Ausbauschrittes 2027 profitiert zu Recht und im Sinne der Perspektive Bahn 2050 der S-Bahn-Verkehr stärker als der Fernverkehr. Durch Bahnausbauten reduziert sich mitunter auch ihr Ausbaubedarf anderer Verkehrsträger wie z.B. Kantonsstrassen.
  Der Kantonsbeitrag war ein Ersatz für den Verzicht der von Bundesrat vorgeschlagenen Massnahme der Publikumsanlagenfinanzierung durch die Kantone. Da mit fortschreitendem Infrastrukturausbau auch der Finanzbedarf für Unterhalt und Bau von Publikumsanlagen steigt, wird bei Aufrechterhaltung des aktuellen Kantonsbeitrags mit der Logik gebrochen, dass die Kantone sich im Ausmass der Bundesaugaben für diese Anlagen sich an der BIF-Finanzierung beteiligen müssen.
  Zudem sinkt der Anteil der absolut festgeschriebenen Kantonsbeiträge je länger je mehr, wenn die Ausgaben des BIF wie geplant ansteigen. Entsprechend ist der Dynamik zumindest durch Erhöhung des Kantonsanteils ein Stück weit entgegenzuwirken, dass Kantone mit von ihnen eingebrachten Ausbauprojekten wesentlich zum hohen Finanzbedarf des BIF beitragen.

- Ausschöpfung der Zweckbindung der LSVA von genau 2 Drittel der Einnahmen

- Zurückhaltung des Bundesrates bei der LSVA-Rabattierung elektrischer Fahrzeuge innerhalb des gesetzlichen Spielraums des neuen Schwerverkehrsabgabegesetzes

  Die vom Parlament beschlossene Ausgestaltung der LSVA-Rabattierung für alternative Antriebe geht bzgl. den minimalen Rabattierungsanteilen deutlich über die damalige Bundesratsvorlage hinaus. Würde über das gesetzliche Minimum hinaus rabattiert ginge dies zu Lasten von Bahnfinanzierung, Kantonen und der Güterverlagerungspolitik.

- Regelmässiger i. d. R vollständiger Teuerungsausgleich der LSVA-Sätze bis 2045

  Die zurückhaltende Politik des Bundesrates bei der LSVA-Anpassung an die aufgelaufene Teuerung ist in Zeiten mit Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Bahn auf die Strasse und finanziellen Schwierigkeiten des BIF nicht mehr angezeigt.

4. Unterschätzte Finanzrisken

Ein weiterer Grund, weshalb wir zusätzlich zur Mehrwertsteuerentfristung weitere finanzielle Mittel unausweichlich erachten, liegt darin, dass in mindestens dreierlei Hinsicht von Seiten Bund keinerlei Schätzung zum Mittelbedarf bekannt gegeben worden sind:

a) Unterhaltsbedarf

   In diesem Bereich sind ab sofort Bandbreiten für den prognostizierten Finanzbedarf auszuweisen.

b) 5 Grossprojekte von höchster Relevanz, die in den 2030er-Jahren entscheidungsreif sein werden aber noch nicht über Kostenschätzungen verfügen

   Bis 2031 klärt der Bund den Bedarf für Aufbauten auf der Ost-West-Achse im Sinne

der gewählten Strategie. Ausgewiesener Handlungsbedarf besteht auf folgenden Abschnitten:

- Lausanne-Genf (u.a. Morges-Perroy)
- WAKO-Ersatz Lausanne-Bern für Vollknoten Lausanne
- WAKO-Ersatz Winterthur-St.Gallen für Vollknoten St. Gallen
- Aarau-Zürich
- Durchmesserline Basel

Alle diese fünf Projekte stellen strategische Netzelemente dar, die eine grössere strategische Bedeutung aufweisen als die meisten, die 2027 beschlossen werden sollen. Entsprechend wäre es fahrlässig, ihren Finanzbedarf nicht konservativ hoch einzukalkulieren, da dieser offensichtlich teilweise vor 2045 anfällt

c) Umsetzung der ERMTS-Strategie für die Zeit ab dem Ausbauschritt 2031

Ergänzend ist der finanzielle Handlungsspielraum wie folgt (wenn auch geringfügig) zu vergrössern.

Antrag:

Art. 87a BV Abs. 2 Bst. e (neu) [zusammen mit der Mehrwertsteuerentfristung in derselben Verfassungsänderung] e weitere vom Gesetz zugewiesene Mittel, die im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr stehen.

Aufgrund der hier geschilderten Unwägbarkeiten bzgl. des längerfristigen Finanzbedarfs ist diese zusätzliche Flexibilität bei der Zuweisung der Mittel vorzusehen. **Der NAF kennt bereits eine derartige Verfassungsbestimmung (Art. 86 Abs. 2 Bst. h). Beim NAF kann zusätzlich** via Änderung des Mineralölsteuerzuschlags **per Gesetz auf einen veränderten Finanzbedarf eingegangen werden**, während bei der Bahn die Höhe der Beiträge in allen Fällen absolut oder relativ in der Verfassung explizit erwähnt ist.
Die Spezialfinanzierungstrassenverkehr SFSV kennt den Ausgleichsmechanismus NAF-SFSV von Artikel 86 Abs. 5 BV, der eine ähnliche Funktion einnimmt.
Entsprechend stellt der BIF diesbezüglich bisher eine Ausnahme dar.

Frage 13: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Bemerkungen:

Wir begrüssen als Lehre aus Kostensteigerungen bei bereits beschlossenen Projekten sowohl die angekündigte neue Praxis in Bezug auf technische Normen als auch den Ansatz “design to cost“.
Damit der Ansatz „design to cost“ Sinn macht, **gilt es künftig zu vermeiden**, **dass die Anforderungen an Projekte** bzgl. den mit ihnen zusammenhängenden Fahrplan **nach einem Parlamentsentscheid** für ein Projekt **erhöht werden**. Andernfalls sind die Anforderungen andernorts im gleichen Projekt sicher nicht per se zu reduzieren, weil zusätzliche unumgängliche Anforderungen zu einer nachvollziehbaren Kostensteigerung geführt haben.
Sollte die Anwendung des Ansatzes „design to cost“ **einen geplanter Angebotsausbau verunmöglichen, so sind der Öffentlichkeit, den betroffenen Kantonen und den parlamentarischen Kommissionen alternative Möglichkeiten aufzuzeigen**, wie das entsprechende Angebot dennoch realisiert werden könnte. Dasselbe gilt auch für Kapazitätssteigerungen die sich **entgegen ursprünglicher Annahmen** durch eine Umsetzung der **ERMTS-Strategie** als nicht realistisch erweisen, inklusive allen allfälligen Kapazitätsminderungen, die sich aus der Umsetzung der ERMTS-Strategie ergeben würden.
Wir könnten uns auch vorstellen, dass für Projekte, die mit erheblichen Kostensteigerungen konfrontiert sind, ab einem gewissen prozentualen Schwellenwert der Kostensteigerung die politische Entscheidfindung für ein Projekt wiederholt werden muss. Bzgl. Alternativmassnahmen zur WAKO und dem Projekt Morges-Perroy mit seinen weitreichenden Projektänderungen seit dem ersten Parlamentsbeschluss entspricht dies ja bereits der heutigen Praxis.

Frage 14: Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?

Antwort: ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

1. Allgemeine Bemerkungen

Vorbehalte haben wir, einerseits weil für uns ist nicht nachvollziehbar ist, wie dieser Betrag ermittelt wurde. Wir halten die geplanten Ausgaben für den Substanzerhalt für zu tief. Auch schweigt sich der erläuternde Bericht darüber aus, was die Gegenleistung des beantragten Betrages ist, d.h. welches Ziel mit dem Betrag erreicht werden kann. Hier braucht es bis zur Botschaft **zusätzliche Angaben, ob und wenn ja, wie stark sich der Netzzustand bis zum Ende der Kreditperiode 2031 verbessert, zumal der Bund diesbezüglich seine eigenen Ziele verfehlt** (siehe 2. unten)**.**
Andererseits sind aus diesem Kredit keine Massnahmen mit eindeutig kapazitätssteigernder Wirkung wie z.B. Pannenstreifenumnutzungen zu finanzieren. Diese Projekte sind **gemäss dem geltenden Recht** auf den Ausbauchritten aufzuführen und aus dem Verpflichtungskredit zum jeweiligen Ausbauschritt zu begleichen (siehe ganz am Ende der Ausführungen zu dieser Frage).

Dass wir trotz dieser Mängel grundsätzlich positiv geantwortet haben, ist dem Umstand geschuldet, dass wir den Unterhalt und Substanzerhalt der Nationalstrassen und alle nicht primär kapazitätssteigernden Bauprojekte für Ausbauten im Sinne von Anpassungen unterstützen und dass wir der Meinung sind, dass diesen Aufgaben mehr Bedeutung als bisher zugemessen werden sollte.
Die auf S.72 des erläuternden Berichtes erwähnten künftig eingestellten 150 Mio. pro Jahr, um die Teuerung bei den Unterhaltskoten nachträglich ausgleichen zu können, unterstützen wir ebenfalls.

Nicht sehr transparent gemacht werden im erläuternden Bericht (S. 73) die Auswirkungen der Sanierung der ersten Gotthardröhre auf den Gesamtbetrag. Leiten sich die zusätzlichen Mittel für die Jahre 2030 und 2031 wie folgt aus den elfjährigen Kostenschätzung des Bundes ab? 515 Mio. Gesamtkosten mit seiner Kostengenauigkeit von +/-30% verteilt auf 4 Jahre angepasst um die Teuerung gemäss Baupreisindex für den Tiefbau? (ASTRA 2015: Faktenblatt 2: Gotthard-Strassentunnel. Sanierungsvarianten im Vergleich). Die Höhe des nun anstehenden vierjährigen Verpflichtungskredits zu vernehmlassen oder gar einer politischen Entscheidung zuführen zu lassen, ohne dass eine offizielle und definitive Prognose zu den Kosten der Sanierung der erste Gotthardröhre besteht, betrachten wir als fragwürdiges Vorgehen.

2. Zu tiefer Betrag in Anbetracht des Bedarfs für Substanzerhalt und Verträglichkeit

Der Erläuternde Bericht (S. 72) geht davon aus, dass steigende Anforderungen insbesondere in den Bereichen Sicherheit, Verträglichkeit und Verkehrsmanagement sowie durch die Inbetriebnahme neuer Anlagen, vollständig durch Effizienzgewinne und Skalenerträge kompensiert werden können. Diese gewagte Annahme ist durch eine quantitative Darstellung der erwarteten Einsparungen und der dafür vorgesehenen Massnahmen zu untermauern. Hinzu kommt, dass der bisherige Umfang der Investitionen entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht kein ausreichendes Investitionsniveau

darstellt. Der Bund verwendet bekanntlich 0,9 % des Wiederbeschaffungswerts als langfristigen Erfahrungswert für den Erhaltungsbedarf und konkretisiert den Finanzbedarf für die jeweilige Vierjahresperiode anhand des vorhandenen Erhaltungsbedarfs und der bereits geplanten Unterhaltsprojekte. Gemäss erläuterndem Bericht (S.73) sollen die eingesetzten Mittel in den Jahren 2028 und 2029 tiefer ausfallen als die erwähnten 0.9% des Wiederbeschaffungswertes, die der Bund als Erfahrungswert bezeichnet, damit «der Substanzerhalt sichergestellt» ist. Es fehlt eine Begründung, weshalb in diesen beiden Jahren der eigene Erfahrungswert unterschritten werden soll. Ohne plausiblen Grund können wir dieses Vorgehen nicht unterstützen, und fordern eine entsprechende Erhöhung der Mittel, damit in jedem der vier Jahre die erwähnten 0.9% eingehalten werden.

Entgegen der Darstellung im erläuternden Bericht (S. 72) zeigt der Netzzustandsbericht sehr wohl einen zusätzlichen Handlungsbedarf auf. 13% der Tunnel sind in einem Zustand, der schlechter ist als «akzeptabel», denn sie weisen mittelschwere Schäden auf und bedürfen einer verstärkten Überwachung. Auch 8% der Kunstbauten sind in einem Zustand, der schlechter ist als «akzeptabel» ist und weisen mittelschwere Schäden auf (ASTRA 2025: Netzzustandsbericht der Nationalstrassen 2024: S. 16 bzw. 15). **Der zu beantragende Finanzbetrag ist soweit zu erhöhen, dass in wenigen Jahren keine Bauten mehr in einem Zustand sind, der gemäss langjähriger Methodik des ASTRA als schlechter als «akzeptabel» bezeichnet wird.** Zudem hat sind die finanziellen Anstrengungen so zu intensivieren, dass **bis spätestens 2031 die eigene Zielvorgabe für die durchschnittliche Zustandsnote von Tunnels erreicht wird**, was eine Verbesserung von 2.09 auf 1.9 erfordert.

Wir identifizieren auch eine Reihe von Risiken, von denen wir uns nicht überzeugen konnten, dass ihnen vom Bund ausreichend Rechnung getragen wird. Diese betreffen nicht nur das Nationalstrassennetz, sondern auch Kantonsstrassen, so dass nicht nur die vom NAF ausgeschütteten, sondern auch die von der Spezialfinanzierung Strassenverkehr ausgeschütteten Beträge an den Hauptstrassenunterhalt entsprechend anzupassen sind. Dazu gehören die mit dem Klimawandel zusammenhängenden Risiken. Das Ausmass des auftauenden Permafrostbodens (und damit auch deren Auswirkungen) wurden und werden unterschätzt. Dies ist nicht dem Bund anzulasten. Vielmehr erwärmt sich und vertrocknet die Schweiz in den Sommermonaten aktuell stärker als es dem Szenario entspricht, die das IPCC für Mitteleuropa als das wahrscheinlichste hielt. Weil der Klimawandel in den Sommermonaten stärker ausfällt als gemäss Hauptszenario tauen auch der Permafrostboden stärker und schneller auf. Ereignisse wie in Bondo und Blatten galten, als sie sich ereignet haben, als Extremereignisse, könnten sich aber in sehr naher Zukunft im Abstand weniger Jahre ereignen. Es erscheint uns unausweichlich, dass künftig mehr Berghänge als bisher überwacht werden, um die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen aufrechtzuerhalten zu können. Zudem gehen wir davon aus, dass in Bezug auf die Netzbeschluss-Strecken bezüglich Schutz vor Naturgefahren ein Nachhalbedarf besteht, der bei der Festlegung der Kredithöhe ebenfalls zu berücksichtigen ist.

In einem gewissen Ausmass wird sich der Finanzbedarf für den Unterhalt auch durch die intensivere Nutzung und das gestiegene Durchschnittsgewicht der Fahrzeuge erhöht haben. Weil in beiden Bereichen die Prognosen in der Vergangenheit meist übertroffen wurden, sehen wir auch hier einen tendenziell höheren Bedarf bzw. die Notwendigkeit einer zunehmend vorsichtigeren Prognostizierung.

Mit Blick auf das Alter der Brücken des Nationalstrassennetzes stellen wir fest, dass dieses sehr ungleich verteilt ist, und dass in Bälde eine sehr sanierungsreiche Zeit bevorsteht. Entsprechend vermissen Informationen dazu, für wann die Intensivierung der Brückensanierungen angedacht ist und möchten eine ausgedehnte Staffelung beliebt mache, so dass allerspätestens ab 2032 die Zahl der Vorhaben deutlich zu steigern ist, was sich natürlich kostentreibend auf spätestens den übernächsten Verpflichtungskredit auswirkt.

In Bezug auf den Zustand der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass vor Kurzem festgestellt werden musste, dass bei denjenigen Objekten mit der schlechtesten Beurteilung stark frequentierte Abschnitte übervertreten sind (Alarmierender Zustand der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung der Überdeckung der N1 Wettingen-Neuenhof, schlechter Zustand jener des Bareggtunnels, des Tunnels St. Gallen

St. Finden und der Überdeckung in Zürich Seebach). Das war nicht gerade vertrauensfördern in Bezug auf eine hinreichende Berücksichtigung von Sicherheitsrisiken bei Tunnels und Überdachungen und spricht dafür, den Mittelbedarf für diese Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen und ihrer Kontrolle zu erhöhen.

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass die Anforderungen an die Verträglichkeit von Nationalstrassen gestiegen sind und weiter steigen werden. Dort wo die aktuelle Situation und die Auflagen, die aktuell für ein Nationalstrassenbauprojekt gelten, besonders stark auseinanderklaffen, sind zusätzliche Anstrengungen notwendig. In Form von zusätzlichen Überdachungen oder anderer städtebaulicher Reparaturmassnahmen (z.B. in Morges, siehe auch Frage 18) oder zur Emissionsreduktion an der Quelle (z.B. ausreichende Geschwindigkeitsreduktionen wie in Basel, damit zumindest die Alarmwerte des Immissionsschutzes in Bezug auf den Lärm nicht mehr überschritten werden). Der Bund hat einerseits aus dem hier abgefragten Verpflichtungskredit vermehrt solche Massnahmen zur Steigerung der Verträglichkeit zu beschliessen, namentlich um die Lärmbelastung für die Bevölkerung zu mindern und die Trennwirkung von Nationalstrassen nicht nur für grosse Wildtiere, sondern für alle vom Aussterben bedrohten Arten zu unterbinden und Nationalstrassen aus den 60er- und 70er-Jahren etwas weniger mangelhaft in die Landschaft einzupassen. Andererseits sind solche Massnahmen zur Steigerung der Verträglichkeit ohne Kapazitätserweiterung auch für längere Streckenabschnitte zu projektieren und im Rahmen der Ausbauschritte dem Parlament zu unterbreiten (als grössere Vorhaben im bestehenden Nationalstrassennetz nach Art. 5 Abs. 1 Bst. a Ziff. 2 NAFG, siehe auch Frage 15).

3. Gemäss geltendem Recht sind Pannenstreifenumnutzungen auf den Ausbauschritten auszuweisen statt sie gemäss bisheriger Praxis aus dem Kredit für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen zu finanzieren

Wir anerkennen, dass Pannenstreifenumnutzungen mögliche Alternativen zu einem Ausbau von 4 auf 6 Spuren sind, auch wenn für uns nicht schlüssig ist, weshalb die Zahl der Abschnitte auf denen Pannenstreifenumnutzen möglich und ausreichend sind vom Bund nun wesentlich höher eingeschätzt wird als bis vor Kurzem (z.B. auf der N1 nördlich von Bern oder westlich von Zürich inklusive weite Teile der Aargauer Abschnitte). **Jedenfalls stellen wir uns klar gegen jegliche allfälligen Änderungen der Spielregeln für die Bewilligung von Pannenstreifenumnutzungen** (seien sie technischer Natur wie zum Beispiel die Lockerung der Vorgaben zum Beispiel in Bezug auf die Sicherheit oder eine Beschneidung der richterlichen Überprüfung).

Nach geltendem Recht sind Ausbauschritte und der Ausbau im Sinne von Kapazitätserweiterungen deckungsgleiche Begriffe (Art. 5 Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 NAFG). **Das Gesetz sieht explizit vor, dass diese aus einem Verpflichtungskredit und nicht aus einem Zahlungsrahmen zu finanzieren sind** (Art. 7 Bst. a NAFG). **Bei Pannenstreifen-umnutzungen handelt es sich offensichtlich um bedeutende Kapazitätserweiterungen**, wie der Bund selber ausführt. Entsprechend sind Pannenstreifenumnutzungen wie alle übrigen Ausbauten, die Kapazitätserweiterungen bezwecken, d.h. im Sinn haben als Ausbauten im Sinne von Kapazitätserweiterungen zu behandeln und folglich aus dem entsprechenden Verpflichtungskredit zu finanzieren, was eine Erwähnung in den entsprechenden Ausbauschritten voraussetzt.

Frage 15: Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

Antwort: ☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten XNEIN

Bemerkungen:

A: Projektübergreifende Einwände in Bezug auf das Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Strasse)

1. Rückverlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den Individualverkehr, wegen einseitigem Fokus auf zusätzliche Fahrleistung, öV-Konkurrenzierung, grossstädtische Agglomerationen und die Ost-West-Achse

Die Liste der Nationalstrassenausbauprojekte, die bis 2045 realisiert werden sollen, liest sich als bestünde das politische Ziel von Verkehr 45 darin, dass öffentlicher Verkehr auf den Individualverkehr zu verlagern.
Damit verkennt STEP Strasse, dass politische Vorgaben für eine Verlagerung in die entgegengesetzte Richtung längst beschlossene Sache sind: Für den Personenverkehr Motionen Candinas, Graf-Litscher, Schaffner, Töngi für eine Modalsplit-Verschiebung zu Gusten des öffentlichen Verkehrs, die sicher nicht im Rahmen dieser Vorlage abzuschreiben sind (siehe Antwort auf Frage 1) und in Bezug auf einen Grossteil der zurückgelegten Strecken der Schweizer Bevölkerung auch der Sachplan Verkehr. Für den Güterverkehr der Alpenschutzartikel der Verfassung und das Verlagerungsziel im Güterverkehrsverlagerungs-gesetz GVVG, das nach wie vor nicht eingehalten wird.

Für fast alle der nun auserwählten **Nationalstrassenprojekte gilt, dass mehrere diese vier unerwünschten Eigenschäften** zutreffen:

- Sie liegen auf der **Ost-West-Achse**, *während bei der Bahn* die Ost-West-Achse bis auf weiteres nicht ausgebaut werden kann und soll, weil erst eine kohärente Strategie erarbeitet werden müsse. Weil dies die mit Abstand wichtigste Achse der Schweiz ist, **wird strassenseitig der Verkehr somit stärker wachsen als bahnseitig.**

- Die **Fahrleistung** würde durch den Ausbau in besonders erwähnenswertem Mass **erhöht**, wie die Projektbewertungsblätter von ASTRA und Gutachter Weidmann aufzeigen *während bei der Bahn* zumeist auf grosse Ausbauten, die primär der Beschleunigung dienen, verzichtet wird. Entsprechend wird aufgrund des in der Regel konstanten Reisezeitbudgets **das Verkehrswachstum strassenseitig angeheizt** *während* bahnseitig bewusst auf Fehlanreize für längere Pendlerstrecken in der Regel verzichtet wird.

- Sie liegen **in grossstädtischen Agglomerationen** (was politisch so gewollt ist, wie Seite 46 des erläuternden Berichtes zeigt). Hingegen hat *die Bevölkerung* 2024 den Nationalstrassenausbau in allen Städten mit über 50'000 Einwohnern mehrheitlich abgelehnt hat und wünscht sich primär einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Ein Wunsch, dem mit den Bahnausbauprojekten an sich zunehmend entsprochen würde, wenn nicht gleichzeitig auch die Nationalstrasseninfrastruktur leistungsfähiger gestaltet würden. **Kostenintensive Investitionen in den öffentlichen Verkehr**, die eigentlich zum Ziel haben, den öffentlichen Verkehr konkurrenzfähiger zu machen, **werden** so **entwertet.**

- Unter den priorisierten Nationalstrassenprojekten findet sich kaum ein Projekt, zu dem Projektbewertung ASTRAs und/oder von Gutachter Weidmann auf den entsprechenden Projektblätter nicht **explizit vermerken**, dass das gewählte

Nationalstrassenprojekt **den öffentlichen Verkehr konkurrenziert**. Entsprechend droht der öffentliche Verkehr entgegen dem Auftrag der Eingangs erwähnten überwiesenen Motionen seinen Marktanteil nicht so entwickeln zu können, wie das bei einem Verzicht auf das Nationalstrassenprojekt der Fall wäre und Marktanteile zu verlieren, statt zu gewinnen.

Es ist nicht etwa so, dass diese bedenklichen Eigenschaften auf alle Nationalstrassen-projekte gleichermassen zutreffen würden. **Projekte ausserhalb der N1,** Projekte **ohne** gemäss ASTRA und Gutachter Weidman bemerkenswerter **zusätzlicher Fahrleistung**, Projekte **ausserhalb grossstädtischer Agglomerationen** und Projekte, die **den öV nicht** in bemerkenswertem Ausmass **konkurrenzieren, wurden vom Bundesrat viel seltener ausgewählt** als Projekte mit diesen vier wenig erwünschten **Eigenschaften zu Ungunsten der Bahn und der** politischen Präferenzen der **Bevölkerung** vor Ort.

Aus diesen verkehrspolitischen Gründen können wir die vorgeschlagene Projektauswahl **nicht** unterstützen.
Hinzu kommen weitere, für uns entscheidende Faktoren, die gegen viele der ausgewählten Projekte in besonderem Ausmass zutreffen. Wir verweisen auf die als Kasten eingerahmte Liste im Kapitel B zu dieser Frage, eingangs zu den Bemerkungen zu den dem Realisierungshorizont 2045 zugewiesenen Projekten.

2. Die bis 2045 geplanten Kapazitätserweiterungen decken sich nur schlecht mit den Strecken, auf denen der grösste Handlungsbedarf bzgl. Auslastung und Bekämpfung von Ausweichverkehr ausgemacht wurde

Gemäss Abbildung 7 auf S. 42 des erläuternden Berichtes besteht die grösste Beeinträchtigung auf dem Nationalstrassennetz u.a. nördlich von Lausanne, zwischen Neuchâtel und La Chaux-de-Fonds, zwischen Locarno und Bellinzona, westlich des Rheintunnels, östlich des Rosenbergtunnels, im Grossraum Winterthur oder westlich von Biel. Alle diese Strecken will der Bundesrat bis 2045 nicht ausbauen. Stattdessen soll als erstes der Ausbau der Strecke Aarau Ost-Birrfeld erfolgen, wo die Beeinträchtigung nur als gering bis mittel eingestuft wird. Das Projekt Bellinzona-Locarno soll hingegen entgegen der Empfehlung des Gutachtens von Prof. Weidmann auf die Zeit nach 2055 verschoben werden, was wir ablehnen (siehe Antwort auf die Frage 16).
Diese Beispiele lassen Zweifel aufkommen, ob der Bundesrat die Prioritäten im Sinne seiner eigenen Massstäbe setzt und ob sein Vorgehen (das wir nicht vollumfänglich teilen) in sich stimmig ist. Die Projektauswahl müsste sich viel ausgeprägter und vor allem auch in Bezug auf den nächsten Ausbauschritt 2027 nach dem vom Bund und Gutachter Weidmann identifizierten Handlungsbedarf richten. Wie die erwähnten Beispiele zeigen, müsste dafür das Strategische Entwicklungsprogramm grundlegend überarbeitet und reduziert werden. Ansonsten wird der Eindruck erweckt, dass man das Netz nun mitunter auf Strecken ausbauen will, wo gemäss eigenen Massstäben die Priorität nur mittel ist, um an anderer Stelle mit dem Argument, dass der Bedarfsnachweis eindeutiger sei, zusätzliche Ausbauten über die momentan angekündigten Projekte hinaus, zu unterbreiten, sobald die entsprechenden Projekte planungs- und finanzreif sind.

3. Verzicht auf alle 2024 von der Bevölkerung abgelehnten Projekte

Wie bei den Fragen 1 und 2 ausgeführt, haben wir kein Verständnis dafür, dass entgegen anderslautender Aussagen des Bundesrates im Abstimmungskampf, der Bund nicht bereit ist, auf alle sechs von der Bevölkerung mehrheitlich abgelehnten Projekte zu verzichten (statt diverse dieser Projekte nur zu sistieren und dem Parlament zu einem späteren Zeitpunkt erneut zu unterbreiten.
Wo ein Kapazitätsausbau anlässlich der Sanierung eines bestehenden Tunnels hätte umgesetzt werden sollen, ist zu respektieren, dass die Bevölkerung vor Ort in den Städten St. Gallen und Schaffhausen offensichtlich mehrheitlich eine Sanierung ohne bleibenden Kapazitätsausbau wünscht. Einem Wunsch, dem auch am St. Gotthard entsprochen worden ist, so dass es einer Ungleichbehandlung gleichkommt, ihn der städtischen Bevölkerung zu verwehren.

4. Mangelhafte Suche nach Alternativen und Unterschätzung möglicher Entlastungswirkungen durch den Ausbau alternativer Verkehrsträger

Die Arbeiten von Gutachter Weidmann im Auftrag des Bundes zeigen auf, dass ein Teil der bis 2045 vorgesehenen Kapazitätserweiterungen entweder vollständig durch Bahn-Ausbauten substituiert werden können oder aber in einer Konkurrenzsituation zu Bahnausbauten stehen. Aus den regionalen Koordinationsmatrixen von Gutachter Weidman geht hervor, dass:

- gemäss Weidmann das Bahnausbauprojekt auf dem Korridor Bern-Biel/Olten/ Wankdorf den abgelehnten Autobahnausbau Wankdorf-Schönbühl substituieren d.h. vollständig ersetzen kann. Entsprechend wäre dieser im Realisierungshorizont 2055 vorgesehene Ausbau nicht notwendig, wenn das **Bahnprojekt Bern - Biel / - Olten; Ausbauten Äspli / Wankdorf /Studen** vorangetrieben und umgesetzt würde (siehe Koordinationsmatrix S.9). Ob der Bund diese Alternative ernsthaft geprüft hat, wird aus dem erläuternden Bericht nicht klar.

- Für Nationalstrassenprojekte in den Kantonen Tessin, Schaffhausen, Thurgau und Aargau, die der Bundesrat bis 2045 bauen will, gilt, dass ihr Nutzen tiefer ausfällt, wenn gleichzeitig öV-Ausbauten (an denen der Bundesrat nur teilweise realisieren will) auf den entsprechenden Strecken erfolgen (Konkurrenzierung gemäss regionaler Koordinationsmatrizen). Dies betrifft die folgenden Projekte, wobei in keinem der Fälle bekannt ist, ob dieses Potentiale mitberücksichtigt hat:
    - Bahnprojekt Grundmodul PV B-Ebene Olten – Zürich vs. Aarau Ost – Birrfeld (Koordinationsmatrix S.6)
      Relevant ist in diesem Zusammenhang auch, dass auch dem Bahnprojekt Direktverbindung Aarau – Zürich, die vom Parlament bereits auf einer beschlossene Bahnprojektliste verankert worden ist, eine nicht weiter überraschende Konkurrenzierung des Projektes Aarau Ost – Birrfeld attestiert wird. Bedenklich ist, dass der Bund nächstes Jahr den Entschied über das vom Parlament bisher nicht gewünschte Nationalstrassenprojekt vorlegen will, während er den Entscheid, ob das vom Parlament explizit gewünschte Bahnprojekt erst 4 Jahre später dem Parlament unterbreiten will: **Auf diese Art wird ein politischer Entscheid hintertrieben, welcher der beiden Verkehrsträger** oder aber ob beide auf diesem Korridor **ausgebaut werden sollen**.
    - Bahnprojekt Zürich - Schaffhausen; Zugfolgezeit, Doppelspur-Ausbau, Annahmegleis G vs. 2. Röhre Fäsenstaubtunnel (Koordinationsmatrix S.6)
    - Bahnprojekt Zürich - Schaffhausen; Doppelspur-Ausbau vs. 2. Fäsenstaubtunnel (Koordinationsmatrix S.6)
    - Bahnprojekt Luganese: Viabilità Basso Malcantone - Galleria di Tresa vs, Lugano Süd – Mendrisio (Koordinationasmatrix S.9)
    - Bahnprojekt Luganese: Viabilità Basso Malcantone - Gallerie die Magliaso e Pura vs Lugano Süd - Mendrisio (Ebd.)
    - Bahnprojekt Locarno; zusätzliche Perronkante vs Collegamento Locarno -Bellinzona (Ebd.)
    - Bahnprojekt Weinfelden; Anlagenerweiterungen, Zugfolgezeitverkürzung vs. Umfahrung Amriswil Nord inkl. Anschluss Romanshorn (Koordinationsmatrix S. 12)
    - Bahnprojekt Frauenfeld; Güterannahmegleis, Wendegleis vs Umfahrung Amriswil Nord inkl. Anschluss Romanshorn (Ebd.)

Dies zeigt, dass Alternativen zu Nationalstrassenausbauten trotz dem erstmaligen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz zu wenig Beachtung geschenkt wurde. Auch eine kritische Auseinandersetzung, in welchem Ausmass die Nachfrage durch die Ausbauten anderer Verkehrsträger auf der gleichen Achse reduziert wird, fehlen im erläuternden Bericht vollständig. Ein eindrückliches Beispiel ist hier die Einführung der Tessiner S-Bahn, die den

Ausbaubedarf der Nationalstrasse Lugano Süd - Mendrisio stärker reduzieren wird als angenommen (siehe Kapitel B zu dieser Frage beim erwähnten Projekt ausgeführt).
Wie der Bundesrat zu seiner Aussage kommt, dass nur jene Kapazitätsausbauten ins Strategische Entwicklungsprogramm aufgenommen wurden, die notwendig seien „um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen“ ist uns deshalb schleierhaft (Erl. Bericht S. 39).

5. Unverständliches Fehlen von Projekten, die ausschliesslich der Verbesserung der Verträglichkeit, der Reduktion der Störungsanfälligkeit und der Redundanz dienen

Obwohl im erläuternden Bericht (S. 41) ausgeführt wird, dass das bestehende Netz nicht nur bezüglich der Funktionsfähigkeit (verstanden als Kapazitätsausbau und (damit) Verbesserung der Zuverlässigkeit potentiell überlasteter Strecken) sondern auch bzgl. Verträglichkeit gegenüber Siedlungsentwicklung, Lärm, Ortsbildschutz, Fuss- und Veloverkehr und Lebensräume sowie bzgl. Störungsanfälligkeit (Naturereignisse, Verkehrsunfälle) und Redundanz überprüft werden muss, fehlen Projekte, die ausschliesslich einem dieser Ziele dienen. Das Strategische Entwicklungsprogramm und der Ausbauschritt 2027 ist entsprechend, um Bauprojekte zu ergänzen, die bestehende Kapazitäten im Bezug auf die Anzahl Fahrspuren pro Korridor aufrechterhalten und der besseren Verträglichkeit dienen oder zusätzliche Redundanzen im Netz schaffen (z.B. für Zeiten mit Sanierungen von Tunnel und Brücken). Dasselbe gilt auch für kleinere Projekte, die als Ausbauten im Sinne von Anpassungen betrachtet werden können (siehe Antwort auf Frage 14). Nationalstrassen der ersten Generation hinken bzgl. Verträglichkeit den aktuellen Vorgaben für Neubauten weit hinterher. Untertunnelungen oder Einhausungen ohne Kapazitätserweiterung sind voranzutreiben und dem Parlament ebenso zu unterbreiten wie Bauprojekte, die nach dem Vorbild der 2. Gotthardröhre ausschliesslich der Netzredundanz dienen. Nicht umsonst sieht Artikel 5 des NAFG ein solches Vorgehen explizit vor: „Ausbau im Sinne von Kapazitäts-erweiterungen (Ausbauschritte) *sowie grössere Vorhaben im bestehenden Nationalstrassen-netz* (Art. 5 Abs. 1 Bst a Ziff 2 NAFG, eigene Hervorhebung).
Als Beispiel sei hier die ohnehin sanierungsbedürftige N 22 in Liestal genannt. Im Rahmen der Erneuerung ist eine Verlegung unter den Boden ernsthaft zu prüfen, weil so die Belastung für die Umwelt deutlich reduziert werden könnte.

6. Pannenstreifenumnutzugen sind als Teile von STEP Strasse zu behandeln

Nach geltendem Recht sind Ausbauschritte und der Ausbau im Sinne von Kapazitätserweiterungen deckungsgleiche Begriffe (Art. 5 Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 NAFG). Das Gesetz sieht explizit vor, dass diese aus einem Verpflichtungskredit und nicht aus einem Zahlungsrahmen zu finanzieren sind (Art. 7 Bst. a NAFG). Nicht ohne Grund wird die Auflistung der Projekte auf den Ausbauchritten jeweils eingeführt mit «Dieser [Anmerkung: der Ausbauschritt] umfasst die folgenden Kapazitätserweiterungen:» **Bei Pannenstreifenumnutzungen handelt es sich offensichtlich um bedeutende Kapazitätserweiterungen**, wie der Bund selber ausführt. Entsprechend sind sie wie alle übrigen Ausbauten, die Kapazitätserweiterungen im Sinn haben als Ausbauten im Sinne von Kapazitätserweiterungen zu behandeln und nicht de Ausbauten im Sinne von Anpassungen zuzuordnen. Folglich sind sie aus dem entsprechenden Verpflichtungskredit zu finanzieren, was eine Erwähnung in den entsprechenden Ausbauschritten notwendig macht.

7. Bis auf Weiteres Verzicht auf Ausbauten auf Strecken, auf denen Pannenstreifen-umnutzungen geprüft werden

Im erläuternden Bericht wird mehrfach ausgeführt, dass Pannenstreifenumnutzungen eine Alternative zu Ausbauprojekten mit zusätzlichen Fahrspuren darstellen. Entsprechend ist auf jenen Strecken, auf denen Pannenstreifenumnutzungen geprüft werden bis auf weiteres auf Ausbauten zu verzichten. Ein Ausbau soll erst wieder zur Diskussion gestellt werden, wenn mehrjährige Erfahrungen mit den Pannenstreifenumnutzungen gesammelt worden sind und sich zeigen sollte, dass diese Massnahme nicht ausreichend sei. Oder aber, wenn die Prüfung ergeben hat, dass eine Pannenstreifenumnutzung nicht umsetzbar ist. Alleine aus

diesen Gründen ist das Ausbauprojekt **N3 Limmattal – Urdorf Süd (Westumfahrung Zürich)** des Realisierungshorizontes 2045 bis auf Weiteres **ersatzlos zu streichen** (Pannenstreifenumnutzungen N3 Urdorf Süd - Zürich West sind in beide Richtungen in Prüfung) und das Ausbauprojekt **N1 Bernex – Meyrin/Vernier – Genève Aéroport** des Realisierungs-horizontes 2055 **ist auf den Abschnitt Bernex – Meyrin/Vernier zu beschränken** (Pannenstreifenumnutzungen N1 Meyrin – Le Vengeron sind in beide Richtungen in Prüfung).

8. Die Ausrichtung von STEP Strasse auf Ausbauten in Grossagglomerationen zwecks angeblicher Entlastung des untergeordneten Strassennetzes widersprechen oft der Einschätzung und den politischen Zielen der dortigen Bevölkerung

Der Bund führt aus, Ausbauten seien prioritär in metropolitanen und grossstädtischen Agglomerationen zu tätigen (siehe auch erl. Bericht S. 46). Dies überrascht, hat das Abstimmungsergebnis vom November 2024 doch gezeigt, dass in diesen Räumen der Ausbauschritt 2023 am deutlichsten verworfen wurde. Diesen Räumen mit Nationalstrassenprojekten gleichsam zu Hilfe zu eilen, obwohl dort ihre Akzeptanz am tiefsten ist, ist eine demokratiepolitisch fragwürdiges und kaum mehrheitsfähiges Vorgehen. Es sei hier daran erinnert, dass in der Stadt und im Kanton Genf die Ablehnung überdurchschnittlich war und dass auch Basel-Stadt, weite Teile des Kantons Bern und die Städte St. Gallen und Schaffhausen, den Ausbauschritt mit den ihnen vorgeschlagenen Projekten abgelehnt haben. Offensichtlich wird insbesondere in metropolitanen und grossstädtischen Räumen die Einschätzung der Verwaltung nicht geteilt, dass ohne Ausbauten Ausweichverkehr im unhaltbaren Ausmass und ein vollständig überlastetes untergeordnete Strassennetz zu befürchten sei**. In diesen Räumen setzt eine Mehrheit der Bevölkerung viel mehr auf eine Verlagerung auf flächeneffizientere Verkehrsmittel wie Velo, E-Bike und öV und auf kurze Wege zwischen Arbeit, Wohnen und Einkaufen, um eine Verkehrsüberlastung im Strassenraum zu vermeiden.** Diverse Städte haben Volksinitiativen oder Gegenvorschläge angenommen, die eine Modalsplitverschiebung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs vorschreiben. Auch deutlich ambitionierte Klimaziele in Form von Netto Null Treibhausgase deutlich vor 2050, z.B. in der Stadt Basel bis 2037 sind in grossen Städten verbreitet. Diesen Realitäten werden die bundesrätlichen Vorschläge zu Nationalstrassenausbauten nicht gerecht. **Bis 2045 primär in den drei grössten Metropolitanregionen Nationalstrassen ausbauen zu wollen, ist deshalb ein kühnes Unterfangen,** dem wir in hohem Masse ablehnend gegenüberstehen.

9. Das Entlastungspotential von Kapazitätsengpässen durch die betriebliche Massnahme der Geschwindigkeitsanpassung wird vernachlässig

Bei den sogenannt betrieblichen Massnahmen fixiert sich die Vorlage einseitig auf Pannenstreifenumnutzung, obwohl Gutachter Weidmann auch bei auslastungsabhängiger Geschwindigkeitssignalisation ein Potential ausmacht, das sich zudem schneller als Pannenstreifenumnutzungen realisieren lässt. **Eine einseitige Ausrichtung auf PUN statt Geschwindigkeitsanpassungen als möglichen Ersatz von zusätzlichen Fahrspuren im herkömmlichen Sinn ist für uns nicht hinnehmbar** (siehe auch Antwort auf Frage 1).

10. STEP Strasse in Varianten je nach Höhe der verfügbaren Mittel ist nachzureichen

Ähnlich wie beim BIF fehlen Informationen, unter welchen Annahmen die Finanzierung der Nationalstrassenprojekte durch den NAF sichergestellt ist. Da Unterhalt und Betrieb per Gesetz Vorrang vor dem Ausbau haben, wäre allermindestens der kumulierte Unterhaltsbedarf je Dekade bis mindestens 2045 auszuweisen, um nachvollziehen zu können, ob die Gegenfinanzierung von derart vielen Nationalstrassenausbauten überhaupt gesichert ist.

Der erläuternde Bericht verschweigt zudem jegliche Unsicherheiten in Bezug auf den finanziellen Spielraum für die Ausbauprojekte. Stichworte sind hierzu mögliche Mindereinnahmen bei einer schnelleren Entwicklung der Elektrifizierung oder aufgrund der

unter Umständen fehlende politische Akzeptanz einer Ersatzabgabe oder aufgrund von aus geopolitischen Gründen weiter zunehmenden Ölpreisschwankungen. Unsicherheiten in Bezug auf den Unterhaltsbedarf (siehe Antwort auf Frage 14) z.B. in Zusammenhang mit dem Mittelbedarf im Zusammenhang mit Naturgefahren die durch unerwartet schnellen Klimawandel ansteigen dürften. Auch mögliche Zusatzausgaben des NAF zu Gunsten der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gemäss dem Ausgleichsmechanismus von Art. 86 Abs. 5 scheinen nicht mitberücksichtigt worden zu sein. Schliesslich sei daran erinnert, dass der erläuternde Bericht die gesetzlich vorgeschriebene Ausweisung der Folgekosten der Ausbauprojekte nach Art. 11 Abs. 2 NSG nicht vornimmt (siehe auch Antwort auf Frage 2). Aus all diesen Gründen hat der Bund im Rahmen der Botschaft auch ein reduziertes Strategisches Entwicklungsprogramm STEP Strasse zumindest als Nebenvariante auszuweisen – für den Fall, dass sich die finanzielle Situation des NAF weniger grosszügig erweisen sollte als im einzigen dargelegten Szenario angenommen. Für den Bahnausbau wurden bekanntlich ebenfalls zwei Szenarien je nach zur Verfügung stehenden Mittel ausgewiesen.

Schliesslich weisen wir noch auf die bei Frage 1 gemachte Bemerkung hin, dass wir erwarten, dass die Kosten-Nutzen-Schätzungen bis zur Botschaft im Sinne der besten (d.h. auch im Sinne aktuellerer) verfügbaren Schätzungen als neues Hauptszenario überarbeitet werden (Klimakoste von mindestens Fr. 450.-/t CO2 und Zeitgewinnnutzen gemäss den neusten vor der Pandemie erhobenen Werten statt aufgrund 20-jähriger Zahlen.

B Einwände in Bezug auf einzelne Projekte des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP Strasse)

1. Bemerkungen zu einzelnen Projekten des Realisierungshorizontes 2045

Wir sind uns bewusst, dass Sie sich vor allem auch dafür interessieren dürften, durch welche Ausgestaltungen von Projektlisten unser Widerstand graduell reduzieren würde.

Liste der für den VCS besonders relevante Kriterien in Bezug auf die Beurteilung von Ausbauschritten

Wie eingangs und auch bei Frage 1 erwähnt, sind für uns im Hinblick auf unsere **Gesamtbeurteilung der Projekte** besonders relevant:

a) Verkehrs- und umweltpolitische Ausgangslage:
- wie die verkehrliche Notwendigkeit im Quervergleich abschneidet, inklusive der Kosten und in welchem Ausmass sich verkehrliche Folgeprobleme ergeben.
- wie stark negativ die Umweltauswirkungen vor allem auch in Bezug auf die Klimaauswirkungen, sei es in Bezug auf den Betrieb (Verlängerung der Fahrdistanzen, induzierter Verkehr) oder die Bauphase sind und ob Schutzgebiete tangiert werden. Lärmschutz, Luftbelastung, Waldrodungen und Bodenversiegelung sind für unsere ökologische Beurteilung im Quervergleich ebenfalls wichtige Faktoren.
- ob eine Konkurrenzierung des bereits bestehenden oder zumindest beschlossenen öV-Angebots prognostiziert wird, so dass eine Rückverlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den Individualverkehr zu erwarten ist. Ebenfalls sehr relevat ist, ob auf den entsprechenden Korridoren eine öV-Ausbau geplant oder möglich ist, so dass das (künftige) Ausmass der Problematik bzgl. Nationalstrassen auch erst eine Schätzung darstellt.

b) demokratiepolitische Ausgangslage:
- stark negativ beurteilen wir ein Projekt, wenn es bereits 2024 im Rahmen des Ausbauschritts 2023 von der Mehrheit der Stimmbevölkerung abgelehnt wurde. Wie mehrfach erwähnt wäre unseres Erachtens in all diesen Fällen ein Verzicht auf das Projekt angebracht.
- negativ bewerten wir, wenn die direkt betroffenen Kantone oder Gemeinden den Ausbauschritt 2024 abgelehnt haben (so manche kommen gar in Kantone zu liegen die überdurchschnittlich ablehnend votiert haben), so dass Nationalstrassenausbau von den direkt betroffenen kaum je erwünscht sein dürfte. Negativ schlägt auch zu Buche, wenn Parlament oder Regierung einer betroffenen Gemeinde oder Kantons Vorbehalte gegenüber einem Projekt geäussert hat.

Natürlich fällt unser Urteil zu einem Ausbauschritt umso negativer aus, je mehr Projekte in einem Ausbauschritt enthalten sind, die diese Kriterien verletzen.

Wie bei Frage 17 ausgeführt, schneiden insbesondere die beiden als nächstes geplanten Projekte **N1 Perly-Bernex** und **N1 Aarau Ost - Birrfeld** in Bezug auf die **oben erwähnten für uns besonders relevanten Aspekte in mehrerlei Hinsicht besonders schlecht ab**, so dass wir diesen beiden Projekten **besonders ablehnend gegenüberstehen**.

Wir stützen uns bei der Beurteilung dieser Kriterien neben eigenen Beobachtungen auf die Projektbewertungen des ASTRA (abgesehen von den bei Frage 1 kritisierten Parametern zur Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses Klimakosten und Zeitgewinnnutzen) und den Projektbewertungen von Gutachter Weidmann, wie die folgenden Ausführungen und die Ausführung zu den beiden nun vorgeschlagenen Projekten bei Frage 17 zeigen.

N1 Wallisellen – Brüttisellen
Gegen dieses Ausbauprojekt auf 8 Spuren spricht, dass es die Bevölkerung 2024 abgelehnt hat, Schweizer Nationalstrassen neuerdings auf 8 Spuren auszubauen. Auf dieser Achse wird erheblich in den öffentlichen Verkehr investiert. Insbesondere der Bau des Brüttener-tunnels würde geradezu entwertet, rechnet doch auch der Bund damit, dass beim Bau dieses Abschnitts eine Verlagerung vom öV auf den Individualverkehr stattfindet (Projektbewertung des ASTRA S. 19). Zusätzlich ist wegen entsprechenden Reisezeitgewinnen mit längeren Fahrten und mit einer zusätzlich verschärften Lärmproblematik zu rechnen. Ausdruck dieser ungelösten Lärmproblematik ist die Tatsache, dass Bundesgericht einer Beschwerde des VCS Recht gegeben hat, der eine Beschränkung

des Tempos nachts auf 80 Stundenkilometer auf der Nordumfahrung Zürich nach Realisierung der Pannenstreifenumnutzung vorsieht. Die geplante und bereits bewilligte Pannenstreifenumnutzung schafft ausreichend zusätzliche Kapazitäten. Dies würde auch der Logik entsprechen, die Verkehr 45 auf zahlreichen anderen Strecken der N1 vom Genfersee über das Bernbiet bis in den Aargau anwendet.

N1 3. Röhre Rosenbergtunnel inkl. Zubringer Güterbahnhof
Neben demokratiepolitischen Gründen sprechen auch verkehrliche und städteplanerische Gründe gegen eine erneute Aufnahme dieses Projektes ins strategische Entwicklungsprogramm. Die Spange Güterbahnhof würde das letzte grosse Entwicklungsgebiet der Stadt St. Gallen beanspruchen. Dieses Areal ist vollumfänglich für Wohnen, Arbeiten und Freizeitnutzungen zu verwenden. Der Knoten zwischen der Spange Güterbahnhof und der St. Leonhardsbrücke lässt sich stadtplanerisch nicht befriedigend erstellen. Die Spange würde auch die Bahnerschliessung durch den 2018 eröffneten Ruckhaldetunnel konkurrenzieren und ihr Verkehr könnte durch das nachgelagerte städtische Strassennetz nicht sinnvoll aufgenommen werden. Stattdessen sind die Rosenbergtunnel gestaffelt unter Betrieb zu sanieren, wie dies bei vergleichbaren Projekten im In- und Ausland gehandhabt wird. Zudem wäre mit einer hohen Klimabelastung und hoher Luftbelastung in städtischem Gebiet zu rechnen (siehe auch Synthesebericht zu STEP Stasse S. 28 und Projektblatt S.215)
Auf Seiten der demokratiepolitischen Argumente kommt zur schweizweiten Ablehnung 2024 hinzu, dass Regierung, Parlament und Stimmbevölkerung der direkt betroffenen Stadt St. Gallen das Projekt bzw. den entsprechenden Ausbauschritt ablehnt haben.

N2 Rheintunnel Basel
Wir teilen die Einschätzung des Syntheseberichtes zu STEP 2027 (S. 29), dass die Auswirkungen auf die Luft- und Klimabelastung stark negativ wäre. Auch über alle Projekte gesehen schneidet dieses Projekt diesbezüglich maximal schlecht ab (bei der Luftbelastung mit dem tiefst möglichen Wert von -15, bei der Klimabelastung mit -14). Dies ist neben den demokratiepolitischen Bedeutung Gund genug, das Projekt nicht weiterzuverfolgen. Bekanntlich bestehen auch keine Möglichkeiten, das Projekt zu redimensionieren und die Verfassungsmässigkeit erscheint uns zumindest sehr fraglich, da das Projekt auf den Transitverkehr aus dem benachbarten Ausland ausgerichtet ist und kapazitätssteigernde Ausbauten, von denen der alpenquerende Verkehr profitiert, nicht im Sinne der Bundesverfassung sind.
Die Ausführungen im erläuternden Bericht auf Seite 42 zur Belastung der Nationalstrassen bei Basel sind werden nicht weiter begründet. Die Erhebung von Staus auf Autobahnen ist ungenau und liefert keine genügenden Grundlagen, um eine «Überlastung» zu festzustellen. Die Abstimmung zum Autobahnausbau wurde nicht nur national verworfen, sondern insbesondere auch von den am stärksten betroffenen Gemeinden Basel und Birsfelden. Dies ist deshalb relevant, weil im Rahmen der Abstimmung behauptet wurde, diese beiden Gemeinden würde vom Rheintunnel besonders profitieren. Die Projektbewertung bestätigt denn auch, dass das nachgelagerte Netz nicht entlastet würde.

N2 Lugano Süd – Mendrisio
Das Projekt stammt aus einer Zeit als noch nicht klar war, wie ausgeprägt im Tessin der Trend in Richtung öffentlichen Verkehr sein wird. Ein Vorher-Nachher-Vergleich 2019 vs. 2025 zeigt, dass seit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnel, die Passagierzahlen an den Bahnhöfen des Mendrisiottos um eindrückliche 40% zugenommen haben. Im Busverkehr liegen die Wachstumsraten dieser Region teilweise noch höher (an Werktagen +28%, samstags +50%, sonntags +79%). Gar mehr als verdoppelt hat sich die Zahl der an Grenzgängerinnen und Grenzgänger verkauften Billette (+151%) und Abonnemente (+119%). Im gleichen Zeitraum hat der Verkehr auf der Nationalstrasse zu den Spitzenzeiten (morgens in Richtung Lugano und abends in Richtung Mendrisiotto) um etwa 10% abgenommen, was den Ausbaubedarf dieser Strecke doch sehr in Zweifel zieht. Dies obwohl in der gleichen Zeit hat die Zahl der Grenzgänger immerhin um 13% zugenommen hat. (ganzer bisheriger Abschnitt Mombelli 2026: Qual è l'effetto dell'aumento dell'offerta del trasporto pubblico in Ticino sul traffico autostradale nei momenti del traffico di punta?). Die

Einführung der Tessiner S-Bahn hat das Mobilitätsverhalten im Tessin massiv verändert. Wir gehen deshalb davon aus, dass die nationalstrassenseitige Verkehrsnachfragentwicklung, die dem Bedarfsnachweis diesem Projekt unterlegt ist, überschätzt wurde und die Rückverlagerung vom öV auf den Individualverkehr noch stärker ausfallen würde als gemäss Projektblatt des ASTRA.
Sehr kritisch beurteilen wir das Projekt in Bezug auf die Verfassungsbestimmung von Art. 84 BV, dass der alpenquerende Güterverkehr «von Grenze zu Grenze auf der Schiene» zu erfolgen hat und auf kapazitätssteigernde Ausbauten für den alpenquerenden Verkehr zu verzichten ist, Da ausser der wenig genutzten Fahrt über den Simplonpass keine alternative Nationalstrassenverbindung zur Schweizer Südgrenze besteht, erscheint uns offensichtlich, dass der alpenquerenden Strassengüterverkehr dank zusätzlicher Kapazität attraktiver wird.
Mit Verwunderung haben wir zudem zu Kenntnis genommen, dass der Bund von einer Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes spricht (erläuternder Bericht S.48). Unseres Wissens prüft der Bund viel mehr fünf flankierende Massnahmen auf dem nachgelagerten Strassennetz, damit dieses das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Ausbauprojektes bewältigen kann.
Sehr kritisch sehen wir zusätzliche Belastungen in Bezug auf die im Südtessin ohnehin problematische Luftqualität, des Lärms und des BLN-Inventars. Der Synthesebericht des ASTRA zum Ausbauschritt 2027 bewertet auf Seite 29 denn auch den Flächenbedarf, die Luftbelastung und die Umweltbelastung während der Bauphase als stark negativ und die Klimabelastung als negativ.
Auch in diesem Fall ist die Akzeptanz der direkt betroffenen Bevölkerung nicht gegeben, wurde doch der Ausbauschrittes 2023 in Medrisiotto mit 62% Nein-Stimmenden besonders deutlich abgelehnt, obwohl von Seite der Tessiner Befürwortenden häufig auf dieses Projekt verwiesen wurde.

N3 Limmattal – Urdorf Süd (Westumfahrung Zürich)
Der Spurausbau der Westumfahrung hat u.a. zur Folge, dass die Reisezeiten aus der Innerschweiz mitten in die Stadt Zürich verkürzt werden. Zugleich werden mit dem Zimmerbergtunnel auch zusätzliche öV-Kapazitäten für diesen Korridor geschaffen.
Aus raumplanerischer Sicht hat die bereits bestehende Westumfahrung Zürich deutlich aufgezeigt, dass ein massiver und anhaltender Bauboom in den ländlichen Gebieten zwischen Zürich und Zug sowie im Reusstal stattgefunden hat, was nicht im Sinne des Richtplan des Kantons Zürich ist, der die Förderung des Bevölkerungswachstums in vor allem in urbanen, gut erschlossenen Gebieten vorsieht.
Auch die Verbindung der Innerschweiz zum Flughafen Zürich wird autoseitig noch einmal ausgebaut, obwohl die Zugsverbindungen in den letzten Jahren verbessert wurden und auch in Zukunft noch werden. Der Spurausbau auf der Westumfahrung Zürich ist deshalb nicht weiter zu verfolgen, auch wenn wir zur Kenntnis genommen haben, dass der Synthesebricht zu STEP Strasse 2027 auf S. 30 punktuell von Verbesserungen für Lärmschutz, Fuss -und Veloverkehr ausgeht. Gegen die Realisierung spricht auch, dass auf dieser Strecke eine Pannenstreifenumnutzung erst in Prüfung ist, so dass keinerlei Erfahrungswerte bestehen, ob diese nicht einen ausreichenden Ersatz darstellt, wie das Pannenstreifenumnutzungen in Kombination mit weiteren betrieblichen Massnahmen gemäss erläuterndem Bericht sehr oft tun werden (diverse Beispiele in den Kantonen Genf, Waadt, Bern, Aargau, Zürich und Schwyz auf den Seiten 52-53 des erläuternden Berichtes).

N 4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel
Dieses Projekt schneidet in der technischen Bewertung im Quervergleich besonders schlecht ab. Es weist ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und wird der tiefstmöglichen Bewertungsklasse F zugewiesen. Für uns relevant ist auch, dass die Umweltauswirkungen auf Lebensräume und Gewässer und die Luftbelastung als sehr negativ zu bewerten sind (beide auf einer Skala von -15 bis +15 als -10). Der Abschnitt mit der ersten doppelstöckigen Nationalstrasse der Schweiz befindet sich in einem Wohngebiet, so dass zusätzlicher Lärm in bedeutendem Ausmass resultiert (gemäss Bund «grosse Zunahme lärmrelevanter Fahrleistung»; ganzer Abschnitt gemäss Projektbewertung STEP 2023 bzw. 2027).
Aus verkehrlicher Sicht ist anzufügen, dass der Anteil des Transitverkehrs mit ca. 25% bescheiden und seit Jahren stabil ist, so dass kein Kapazitätsausbau notwendig ist. Sehr negativ ist zu bewerten, dass der Anschluss Schaffhausen reduziert wird, so dass es für die

Bevölkerung mehrerer Quartiere weniger attraktiv wird, den Tunnel zu nutzen, was zu Mehr- und Umwegverkehr im Stadtzentrum und in Wohnquartieren führen wird. Kritisch erachten wir auch den im Projekt enthaltenen Anschluss Mutzentäli über dem Fulachtal.
Mit der vorgezogenen Realisierung des Sicherheitsstollens losgelöst vom Projekt des zweiten Fäsenstaubtunnels hat der ohnehin umstrittene Handlungsbedarf seit dem Zeitpunkt der ablehnenden nationalen Abstimmung weiter abgenommen. Auf Unverständnis stösst zudem, dass die einzige flankierende Massnahme (Tempo 30 auf der zur N 4 parallel verlaufenden Bachstrasse) auf Eis gelegt wurde, obwohl es sich dabei nicht nur um eine flankierende Massnahme zur 2. Fäsenstaubtunnel, sondern auch um eine Massnahme des Agglomerationsprogramms handelt.
Der Ausbauschritt mit diesem Projekt wurde 2024 nicht nur schweizweit, sondern auch in der Stadt Schaffhausen abgelehnt, obwohl man ihr das Projekt mit dem Argument schmackhaft machen wollte, andernfalls sei während der Sanierung der bestehendem Röhre mit einem Verkehrschaos zu rechnen.

N 15: Zürcher Oberlandautobahn
Die Zürcher-Oberland-Autobahn war seit ihrer Planung in den sechziger Jahren eine kantonale Autobahn (Hochleistungsstrasse, HLS). Auch das letzte noch nicht realisierte Teilstück dient vor allem Zürcher Interessen, insbesondere der Entlastung des zentralen Knotens in der Stadt Wetzikon von selbst gemachtem Verkehr. Bei der Planung des letzten Teilstücks von Uster ins Betzholz hiess das Bundesgericht am 12. Juni 2013 eine Beschwerde von Pro Natura gegen das Vorgängerprojekt wegen Tangierung eines nationalen Moorschutzgebietes gut, womit sich die Frage stellt, ob das neue generelle Projekt verfassungskonform ist. Aus dem Synthesebericht zu STEP Strasse 2027 S. 31 und dem ASTRA-Projektblatt S.59 geht hervor, dass auch das neue Projekt bzgl. Auswirkungen auf die Natur diverse Probleme bereitet, womit sich erneut rechtliche Fragen stellen dürften (genannt werden Landschaftsschutzgebiet, Naherholungsgebiet, Landschaftsbild, Fruchtfolgeflächen, Wald, Gewässer).
Die heute bestehende Strecke liegt meist in wenig besiedelten Gebieten (Aathal und Strecke Wetzikon – Hinwil). Die heute bestehende Ortsdurchfahrt in Unterwetzikon wurde 2015 für 11 Millionen Franken saniert und genügt damit den heutigen Verkehrsanforderungen.

N23 Umfahrung Amriswil Nord inkl. Anbindung Romanshorn und auch zur Umfahrung Weinfelden
Wir schliessen uns bei diesem Projekt im Wesentlichen dem Fazit von Gutachter Weidmann an: «Hohe Kosten und starke Landschaftsbeeinträchtigungen durch mässige Entlastung von Amriswil nicht zu rechtfertigen. Alternative Massnahmen zur Knotensanierung und Strassenraumaufwertung suchen. Nachfragewachstum kann durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs gebremst werden.» (synoptische Projektübersicht zum Projekt).
Verkehrlich ist anzumerken, dass es sich grösstenteils um Ziel-/Quelleverkehr handelt. Entsprechend dürfte ähnlich wie für andere Ortszentren der Region gelten, dass die Verkehrsbelastung in den Ortszentren von Amriswil und Weinfelden nicht ausreichend abnimmt, ähnlich wie dies in Münchwilen, Frauenfeld, Felben, Pfyn, Müllheim, Kreuzlingen oder Diessenhofen der Fall ist.
Die Umfahrungen Amriswil und Weinfelden würden im Landwirtschaftskanton Thurgau zusammen zu einem Kulturlandverlust von 38 Hektaren führen. Damit passt dieses im Gutachten Weidmann nur der vierten Priorität zugewiesene Projekt ausgesprochen schlecht zur Gesamtstrategie des Bundes insbesondere auch hinsichtlich des bewussten Verzichts auf andere Projekte mit grossem Kulturlandverlust als Folge der Abstimmung 2024, wie er für die Projekte Schönbühl-Kirchberg und Le Vengeron - Nyon -Coppet vorgesehen ist.
Wir unterstützen hingegen die vom ASTRA vorgeschlagenen kurzfristige Massnahmen. Beispielsweise soll die Querbarkeit der Strassen für alle Verkehrsteilnehmende verbessert werden.

2. Ergänzung der Liste gestrichener Projekte des Faktenblattes 3:

Wie mehrfach erwähnt sind sämtliche Projekte, die auf dem von der Bevölkerung

abgelehnten Ausbauschritt 2023 verzeichnet waren, **der Liste der gestrichenen Projekte** gemäss Faktenlbatt 3 **hinzuzufügen**. Dies betrifft N1 3. Röhre Rosenbergtunnel inkl. Spange Güterbahnhof, N1 Wankdorf – Schönbühl, N2 Rheintunnel Basel und N4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel.

Dasselbe gilt für die fragwürdigsten unter den Umfahrungsstrassenprojekte, konkret N 13: Reichenau-Rothenbrunnen (Isla Bella), N 17 Umfahrung Netstal und N 18: Muggenbergtunnel (siehe Frage 18).

Die Projekte N1 Winterthur Töss -Winterthur Ost und N2 Hagnau- Augst sind statt zu sistieren den zu streichenden Projekten gemäss Tabelle 12 des erläuternden Berichtes hinzufügen. Ersteres ist gemäss den zu Recht erwähnten Vorbehalten von Kanton und Stadt nicht mehr realistisch, zweiteres ist wie erwähnt nur in Kombination mit dem Rheintunnel sinnvoll, der aus unserer Sicht zwingend den zu streichenden Projekten hinzufügen ist (siehe oben). Bekanntlich werden beide Achsen durch den Bahnausbauten künftig besser erschlossen (Angebotsausbau 2035 mit Brüttenertunnel bzw. ½ Takt IR Zürich-Aarau-Basel).

3. Bemerkungen zu einzelnen Projekten des Realisierungshorizontes 2055

Besonders negativ beurteilen wir die folgenden Projekte:

N1 Wankdorf - Schönbühl
Die in der Projektbewertung ausgewiesenen klar negativen Auswirkungen dieses Projektes auf den öffentlichen Verkehr sind insofern besonders relevant, als dass mit dem nächsten Ausbauschritt auch der Bahnverkehr nördlich von Bern ausgebaut wird (Strategisches Netzelement Nummer 12c), so dass sich dieses Argument im Vergleich zur ablehnenden Volksabstimmung von 2024 noch verstärkt. Wie in Kapitel A zu dieser Frage unter 4. aufgeführt, kam Gutachter Weidmann zum Schluss das dieser Ausbau nicht notwendig ist, falls das Bahnprojekt Bern - Biel / - Olten; Ausbauten Äspli / Wankdorf /Studen realisiert wird. Diese Option ist allermindestes vertieft zu prüfen.
Auch in diesem Fall ist nur schon aus demokratiepolitischen Gründen das Projekt nicht weiterzuverfolgen, zumal auch die Bevölkerung der direkt betroffenen Agglomerations-gemeinden 2024 den Ausbauschritt 2023 mehrheitlich abgelehnt hat und offensichtlich nicht von der angeblichen Entlastungswirkung ihres nachgelagerten Strassennetzes überzeugt werden konnte.

N2 Hagnau - Augst
Ähnlich wie den Rheintunnel beurteilen wir dieses Projekt für eine Ausbau auf 8 Spuren, das vor allem auch in Kombination mit dem nicht weiterzuverfolgenden Rheintunnel entstanden ist, als besonders negativ, zumal mit der Ablehnung des Ausbauschrittes 2023 nördlich von Bern der erste 8-Spur-Ausbau der Schweiz abgelehnt wurde und Bahnprojekte angedacht sind, die das Angebot auf dieser Achse verbessern (Durchmesserlinie, Entflechtung Pratteln).

N17 Umfahrung Netstal
Da Ziel- und Quellverkehr vorherrschen, wird dieses Projekt nicht die erhoffte Entlastung bringen, zumal auch die Siedlungsentwicklung im Glarner Haupttal anderes verlief als bei der Projektierung angenommen worden ist. Zudem ist das Projekt nicht in der Lage ein für Rückstau verantwortliches Nadelöhr zu entlasten, da nach dem Tunnel in Näfels der Verkehr auf die Strasse zwischen Näfels und Netstal zurückgeführt werde soll, so dass die Verkehrsüberlastung auf diesem neuralgischen Abschnitt zu- statt abnehmen dürfte. Entsprechend würde der Stau vor allem verlagert, mangels Berücksichtigung von Stichstrassen und Querspangen. Relevant ist, dass seit der Planung zwei Einkaufszentren an der eigentlich zu entlastenden Strasse errichtet wurden, was die Entlastungswirkung zusätzlich schmälert
Ins Gewicht fällt auch das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis (siehe auch Gesamteinschätzung Weidmann bei der entsprechenden Projektbeurteilung: *«Sehr*

aufwendige Lösung mit ungünstigem Verhältnis zwischen Aufwand und Wirkungen, insbesondere verglichen mit anderen Projekten.») Auf das Projekt ist zu verzichten. Dabei ist der Netzbeschluss anzupassen (siehe Antwort auf Frage 18). Allermindestes wäre es aber im Sinne der Empfehlung von Gutachter Weidmann abzuändern, wonach als nächstes eine Korridorstudie aller Projekte im Kanton Glarus durchzuführen ist, um die notwendige Abstimmung mit der Umfahrung Näfels und einer allfälligen Umfahrung Glarus sicherzustellen. Entsprechend kann das Projekt auch nicht zeitlich vorgezogen werden, zumal der Kanton Glarus die 10 Einsprachen zum damaligen Vorprojekt der Umfahrung Netstal nie behandelt hat, so dass ohnehin eine grundlegende Überarbeitung denkbar ist (z.B. in Bezug auf die oben erwähnte Rückführung auf die bestehende Strasse und den neu zu errichtenden Kreisel).

Für die N 25 Umfahrung Wilen (Herisau), die wir unterstützen, verweisen wir auf die Antwort zur Frage 16 zur Zuteilung zu den Realisierungshorizonten. Auch die Ausführungen zum Projekt N 13 Collegamento Bellinzona - Locarno finden sich bei unserer Stellungnahme bei Frage 16, das wir vorschlagen zu redimensionieren und sofern naturschutzverträglich umsetzbar in Übereinstimmung mit Gutachter Weidmann auf den Realisierungshorizont 2045 vorzuverschieben.

Für die N 23 Umfahrung Weinfelden verweisen wir auf die Ausführungen zur N 23 oben unter 1.

4. Bemerkungen zu einzelnen Projekten des Realisierungshorizontes «weitere»

Für die N 6 Wankdorf – Muri (Bypass Bern-Ost) verweisen wir auf die Antwort zur Frage 16 zur Zuteilung zu den Realisierungshorizonten.

Für die Projekte N 13 Reichenau – Rothenbrunnen (Isola Bella) und N 18 Muggerbergtunnel verweisen wir auf die Antwort zur Frage 18 zum Netzbeschluss.

Frage 16: Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

Antwort: ☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten XNEIN

Bemerkungen:

Wie in den Fragen 1, 2, 15 und 17 ausgeführt haben wir grösste Vorbehalte sowohl gegenüber kapazitätserweiternden Nationalstrassenbauten also auch gegenüber den einzelnen Projekten.

Die vorgeschlagene zeitliche Staffelung der abgelehnten Nationalstrassenprojekte auf die verschiedenen Realisierungshorizonte sowie innerhalb dieser Horizonte beurteilen wir differenziert.

Einerseits anerkennen wir, dass bis auf weiteres keines der sechs im November 2024 abgelehnten Projekte dem Parlament zur erneuten Genehmigung unterbreitet werden soll. Dass dies ein undemokratischer Affront darstellen würde, darin sind wir mit dem Bundesrat offensichtlich einig. Unsere Einwände diesbezüglich beschränken sich aber nicht nur auf den Ausbauschritt 2027 sondern unbefristet, d.h. auch bezüglich weiterer Ausbauschritte (siehe Fragen 1 und 15).

Ebenfalls positiv werten wir, dass der nächste Ausbauschritt im Vergleich zum letzten sowohl bezüglich Anzahl als auch Kosten der Projekte kleiner ausfällt. Das Signal, das die Stimmbevölkerung gesendet hat, geht aber offensichtlich darüber hinaus, wie die erwähnten Resultate der Nachwahlbefragungen zeigen (siehe auch Frage 2).

Andererseits **stösst bei uns auf völliges Unverständnis, dass der Bundesrat für den Ausbauschritt 2027 ausschliesslich Projekte vorschlägt, die gemäss dem von Ihm in Auftrag gegebenen Expertengutachten Weidmann nicht sonderlich gut abgeschnitten und bis 2045 aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig sind** und z.T. auch in jenem Kanton liegen, der den letzten Ausbauschritt am allerstärksten abgelehnt hat (siehe auch Fragen 1 und 2).

In Bezug auf den *Realisierungshorizont 2045* erachten wir in hohem Masse als unangebracht:

- abweichend vom Gutachten Projekte dem Realisierungshorizont 2045 zuzuweisen, die Prof. Weidmann einem Realisierungshorizont nach 2045 zuweist (N1 Perly-Bernex; N1 Bernex-Meyrin/Vernier-Genève Aeroport, N1 Aarau Ost-Birrfeld, N4 2. Fäsenstaubtunnel, N23 Umfahrung Amriswil Nord inkl. Anschluss Romanshorn)
- im November 2024 verworfene Projekte dem Realisierungshorizont 2045 zuzuweisen, zumal in diesen Fällen in der kurzen Zeite keine wirkliche Prüfung von alternativen für den gleichen Korridor detailliert geprüft werden konnten (Bahninfrastruktur- oder angebotsausbauten, Agglomerationsprogrammprojekte oder Nationalstrassen einer höheren Kategorie als Kategorie 1) (N1 3. Röhre Rosenbergtunnel inkl. Zubringer Güterbahnhof, N2 Rheintunnel Basel, N4 2. Fäsenstaubtunnel)
- dass insbesondere der nächste Realisierungshorizont viele Projekte in Kantonen aufweist, in denen die Bevölkerung den letzten Ausbauschritt abgelehnt hat. Warum trotz offensichtlicher mehrheitlicher Skepsis gegenüber Nationalstrassenausbauten insbesondere dort der Versuch gemacht werden soll, der Bevölkerung schmackhaft zu machen, wird dem Volksentscheid von 2024 überhaupt nicht gerecht (N1 Perly-Berney; N1 Wallisellen-Brüttisellen, N2 Rheintunnel Basel, N2 Lugano Süd -Mendisio,

N15 Zürcher Oberland Autobahn)

Bei den dem *Realisierungshorizont 2055* zugewiesenen Projekte haben wir insbesondre kein Verständnis,

- dass ihm von der Bevölkerung 2024 abgelehnte Projekte zugewiesen wurden (N1 Wankdorf-Schönbühl)
- dass auch dannzumal der (wie das Resultat von 2024 zeigt) äusserst autobahnbaukritische Kanton Genf berücksichtigt werden soll (N1 Bernex-Meyrin/ Vernier-Genève Aéroport)
- aus der in den Ausführungen zum Realisierungshorizont 2045 geforderten Verzichtsplanung dürften sich Folgeanpassungen für den Realisierungshorizont 2055 ergeben

Weitere Bemerkungen zur zeitlichen Einordnung einzelner Projekte:

Was das Projekt N13 Collegamento Bellinzona-Locarno betrifft, teilen wir die Ausführungen auf Seite 50 des erläuternden Berichtes voll und ganz, wonach umfassende Abklärungen hinsichtlich einer Vereinbarkeit mit dem Flachmoor von nationaler Bedeutung nötig sind und dass dieses Projekt auch zu Lasten des Projektes N2 Lugano Süd – Mendrisio realisiert werden könnte. Wir leiten daraus aber eine andere Schlussfolgerung bzgl. Zuweisung zu den Realisierungshorizonten ab: Beide Tessiner Projekte sind aus diesem Grund demselben Realisierungshorizont zuzuweisen, stuft doch auch das Gutachten von Prof. Weidmann beide gleich ein. Wir unterstützen dieses Projekt, sofern es zweispurig statt vierspurig ausgeführt wird. Der Monte-Ceneri-Basistunnel hat auf der linken Seite der Magadinoebene nämlich zu einem Rückgang des Individualverkehrs geführt. Ein vierspuriger Bau hätte Verkehrsüberlastungen vor dem Mappo-Morettina-Tunnel zwischen Gordola und Mappo in Richtung Locarno zur Folge. Eine zweispurige Nationalstrasse würde hingegen dem Ziel entsprechen, den Verkehr auf der Magadinoebene, insbesondere zwischen Camorino und Quartino, vom Durchgangsverkehr zu entlasten, sofern auf der bestehenden Strasse verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt werden.

Das Projekt Umfahrung Wilen (Herisau), das aktuell dem Realisierungshorizont 2055 zugeordnet ist, ist auf den Realisierungshorizont 2045 vorzuziehen. Aktuell ist die Alpsteinstrasse gleichzeitig Nationalstrasse, Schulweg und Wohnstrasse. Die Fussgänger*innensicherheit ist nicht gewehrleistet, Velowege sind wegen des Querschnitts nicht realisierbar. Lärm und Luftbelastung liegen über den gesetzlichen Grenzwerten. Der geplante rund 800 m lange Tunnel führt den Durchgangsverkehr unter dem Siedlungsraum hindurch, so dass die Wohnqualität und auch die Verkehrsführug verbessert wird.

Das Projekt N6 Wankdorf – Muri (Bypass Bern Ost, aktuelle Realisierungshorizont «weitere») ist bis auf Weiteres dem Realisierungshorizont 2055 zuzuweisen. Wir erwarten, dass alternative Lösungen ohne Kapazitätserweiterung (Überdachung, Einhausung) ernsthaft geprüft werden, um den zu Recht erwähnten Nutzen einer städtebaulichen Aufwertung zu realisieren, ehe es derart depriorisiert wird.

Der *Realisierungshorizont «weitere»* ist so anzupassen, dass er keine Projekte berücksichtigt, deren Ziel gemäss Gutachten von Prof. Weidmann alternativ zu erreichen ist. Dies betrifft: N 18 Contournement de Delémont und die N23 Umfahrung Weinfelden. Störend ist auch, dass diese Fälle in der Aufzählung der Fälle, in denen der Bundesrat von der Beurteilung der ETHZ abweicht (erläuternder Bericht S. 49-50) gar nicht erst aufgeführt werden, obwohl dies offensichtlich der Fall ist.
Bezüglich der N 23 Umfahrung Weinfelden zeigen auch die Erfahrungen von Münchwilen, Sirnach (A1), Frauenfeld, Felben, Pfyn, Müllheim, Kreuzlingen (A7) und selbst Diessenhofen, dass durch Umfahrungsstrassen die Verkehrsprobleme nicht behoben werden können, zumal es sich bei Weinfelden grossmehrheitlich um Ziel-/Quellverkehr und nicht um Transitverkehr handelt.

Für die unseres Erachtens netzbeschlussrelevante Teile des Realisierungshorizontes

«weitere» verweisen wir auch auf unsere Antwort zu Frage 18.

Schliesslich haben wir noch folgende Bemerkungen zu Kap 2.2.5.3 des erläuternden Berichtes, der sich der Frage der Zuteilung zu den Realisierungshorizonten widmet: Gemäss Abbildung 7 setzt der Bundesrat eben gerade nicht die höchste Priorität dort, wo es sich um besonders regelmässig belastete Engpässe handelt. Auch greift die Argumentation, dass im Sinne des nachgelagerten Strassennetzes ausgebaut wird mitunter zu kurz, wie der Widerstand direkt Betroffener zeigt und ist das nachgelagerte Strassennetz unseres Erachtens durchaus für den städtischen Ziel- und Quellverkehr bestimmt.

Frage 17: Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschritt 2027 einverstanden?

Antwort: ☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten XNEIN

Bemerkungen:

Allen in diesem Ausbauschritt unterbreiteten Projekte sind folgende Punkte gemeinsam, die sie als sehr fragwürdig erscheinen lassen:

1) Gemäss Prof Weidmann ist bis 2045 ihr Bedarf nicht ausgewiesen (also deutlich geringer als bei anderen Projekten des Realisierungshorizonts 2045), so dass das Gutachten Weidmann nicht dazu rät sie bis 2045 geschweige denn als nächstes zu realisieren (Siehe Bewertungsblätter von Prof. Weidmann
Perly-Bernex (S.5) «Priorität 2025 - 2045 tief - mässig»; «Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann Nachfragewachstum in der Zwischenzeit dämpfen».
Aarau Ost-Birrfeld (S.19) «Priorität 2025 - 2045 tief – mässig»; «Engpassverlagerung möglich, wenn andere Abschnitte nicht ausgebaut werden». Gemäss Bundesratsvorlage soll aber bis 2045 kein Ausbau der angrenzenden Abschnitte stattfinden.
Der Bundesrat weicht bezüglich Nationalstrassen-Ausbauschritt 2027 zu 100% vom Gutachten Weidmann ab, das er selbst in Auftrag gegeben hat und dem er sich beim Bahnausbau sehr stark verpflichtet fühlt.

   Hinzu kommt, dass der Bund in seinen Projektblättern selbst festhält, dass gemäss 5 von 6 Kriterien auf den betroffenen Strecken ein «geringer Handlungsbedarf» besteht (bei Aarau Ost – Birrfeld gering hinsichtlich allen drei Kriterien Funktionalität, Verträglichkeit sowie Störungsanfälligkeit und Redundanz; bei Perly-Bernex gering bzgl. Funktionalität sowie Störungsanfälligkeit und Redundanz). Entsprechend werden beide Projekte nicht der besonders prioritären Gruppe 1 zugewiesen, sondern Gruppen zwischen 2 und 4.

2) Beide Projekte führen gemäss den Projektblättern des Bundes zu einer Verlagerung von ÖV zum Individualverkehr (siehe Projektblätter, S. 93 bzw. S.210), was einer nachhaltigen, emissionsarmen und raumsparenden Verkehrspolitik diametral entgegenläuft.

3) Beide Projekte führen gemäss den Projektblättern des Bundes zu zusätzlichem, induziertem Verkehr (zu Perly-Bernex: «Zeitgewinne aufgrund Ausbau Kapazität (…) grössere mittlere Fahrweiten» bzw. zu Aarau Ost – Birrfeld: «Starke Zunahme Fahrleistung» (Projektblätter, S. 93 bzw.210)

4) Beide Projekte belasten die Biodiversität in besonderem Masse (siehe Details unten).

5) Beide Projekte sind nicht geeignet, das nachgelagerte Netz zu entlasten, obwohl im erläuternden Bericht S.47 behauptet wird, dies treffe auf die für 2027 vorgeschlagenen Projekte in hohem Masse zu. (Gemäss Projektblatt des ASTRA S.210 bzgl. Aarau Ost – Birrfeld «kaum spürbare Veränderung der Belastung auf dem nachgelagerten Netz» und Gemäss Projektblatt des ASTRA S.93 «keine wirkliche Entlastung des untergeordneten Netzes, welche dem Projekt zuzuordnen ist» bzgl. Perly-Bernex

6) Beide Projekte sind mit Kulturlandverlust verbunden, so dass ihre Priorisierung verwundert, hat doch der Bundesrat selbst erklärt, dass er die Ablehnung des Ausbauschrittes 2023 in der Volksabstimmung von 2024 auch darauf zurückführt,

dass manche Projekte zu Kulturlandverlust geführt hätten und dass er auf die kulturladrelevanten Projekte unter den abgelehnten Projekten künftig verzichten will. Bekanntlich fällt es insbesondere im Kanton Genf jeweils schwer, den Verlust an Fruchtfolgeflächen wie vorgeschrieben zu kompensieren.

Weiter ist für uns unverständlich, weshalb zum Zeitpunkt der Vernehmlassung die abschliessenden Umweltverträglichkeitsberichte nicht verfügbar sind. Dies nährt für uns als ökologisch orientierte Verkehrsorganisation das Misstrauen bezüglich der fachlichen und rechtlichen Eignung der Projekte zusätzlich.

Wir lehnen aus diesen Gründen den vorgeschlagenen Ausbauschritt klar ab, auch wenn wir anerkennen, dass er graduell weniger weitreichend ist als jener von 2023.

Die Projektliste 2027 wäre spätestens dann definitiv dann zum Scheitern verurteilt,

- wenn der Ausbauschritt 2027 um weitere Projekte ergänzt würde, die entweder bzgl. baldigem Bedarf oder Natur- und landschaftseingriffen besonders fragwürdig sind (wobei zu letzterem auch das Projekt Lugano Süd- Mendrisio zu zählen ist)
- oder wenn der Ausbauschritt 2027 um im November 2024 abgelehnte Projekte ergänzt würde.

Der Bund konnte die Kritik der EFK an der Berechnung der Kosten-Nutzen-Verhältnis nur zu einem kleinen Teil entkräften (Zeitgewinndaten, die erhoben wurden, als die Pandemie noch nicht vollständig beendet war). Die Resultate von EFK und ASTRA unterscheiden ich allen voran in Bezug auf diese beiden Projekte derart stark, dass bis zur Botschaft neue Berechnungen anzustellen und entsprechende Konsequenzen in Bezug auf die Projektliste zu ziehen sind. Es sind Klimakosten von mindestes 450.-/t CO_2 und Zeitgewinnnutzen gemäss neusten vor der Pandemie statt 20-jährige Daten als Hauptszenario statt als Extremszenario zu verwenden (siehe auch Antwort auf die Frage 1).

Im Folgenden gehen wir auf die projektspezifischen Gründe unserer Ablehnung ein:

In Bezug auf den 6-Spur-Ausbau **Perly – Bernex** führen insbesondere folgende Überlegungen zu unserer eindeutig ablehnenden Haltung.

Neben den negativen Umweltauswirkungen, die sich auch in der Beurteilung des Bundes niederschlägt und der gemäss Gutachter Weidmann fehlenden Notwendigkeit vor 2045 (beides ähnlich wie bei Aarau Ost – Birrfeld) **kommt bei diesem Projekt noch die deutlich überdurchschnittliche Ablehnung der 2024 abgelehnten Projektliste im Kanton Genf hinzu,** die für uns und wohl auch für andere ein weiteres relevantes Motiv ist, das gegen die Realisierung dieses Projektes spricht. Ob Genfer und Waadtländer einen 6-Spur-Ausbau südwestlich von Genf nahe der Französischen Grenze, der vor allem auch der Bevölkerung im nahen Ausland dient, mehr Notwendigkeit zugestehen als der Verbindung zwischen Lausanne und Genf in der Region Le Vengeron-Coppet-Nyon, darf wahrlich bezweifelt werden, zumal der verkehrliche Bedarf gemäss ASTRA und Gutachter Weidmann tiefer ist als bei den 2024 abgelehnten Projekten. Entsprechend gewinnen wir den Eindruck, dass die Ausbaubefürworter von 2024 insbesondere dann, wenn sie nun als nächstes dieses Teilstück vorschlagen, ihre Lehren zu wenig deutlich gezogen haben.

Da das Kosten-Nutzen-Verhältnis selbst bei der Berechnung des ASTRA mit offensichtlich veralteten Daten gemäss Hauptszenario auf unter 1 zu liegen kommt, kann im Fall dieses Projektes offensichtlich nicht mit der volkswirtschaftlichen Bedeutung der zweitgrössten Schweizer Agglomeration argumentiert werden. Dass der Bund Projekte mit einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von unter 1 gemäss Hauptszenario auf Projektlisten statt auf die Liste der gestrichenen Projekte setzt, halten wir per se für fragwürdig.

Verkehrlich ist zu bemerken, dass wie oben zitiert keine Entlastung des untergeordneten Strassennetzes erwartet wird. Hingegen dürfte sich der Ort mit Verkehrsüberlastung durch das Projekt lediglich verschieben. Dieser Ansicht ist offenbar auch der Bund, plant er doch

das nördlich anschliessende Teilstück zwischen Bernex und Genève Aéroport ebenfalls auszubauen und sich noch weiter nördlich mit Pannenstreifenumnutzungen (siehe dazu Fragen 1 und 14) zu behelfen. Dass der Vorschlag des Kantons, eine Fahrspur für Fahrgemeinschaften vorzusehen und Autobahnen für den öffentlichen Verkehr zu öffnen, beruht auf wenig realistischen Annahmen, so dass die Wirkung dieser Massnahmen überschätzt werden. Die Nutzung von Autobahnen durch den öffentlichen Verkehr setzt beispielsweise betriebliche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen voraus, die auf solchen Infrastrukturen nur selten erfüllt sind und zudem lediglich eine ungenügende Erschliessung ermöglichen.

Die Umweltbewertung des Projektes fällt gemäss Projektblatt des ASTRA S. 93 bei fünf der sechs Umweltkriterien negativ aus. Schwer verständlich ist für uns zum jetzigen Zeitpunkt ohne abschliessende Umweltverträglichkeitsprüfung jedoch, weshalb dieses Projekt im Quervergleich nicht noch gravierender eingeschätzt wird. Der geplante Autobahnausbau wirft nämlich erhebliche Bedenken hinsichtlich des Schutzes der Biodiversität und der Erhaltung wertvoller Naturräume auf. Insgesamt wären potenziell mehrere Dutzend Hektaren ökologisch hochwertiger Naturräume betroffen, die durch kantonale und eidgenössische Schutzbestimmungen geschützt sind.

Nach den vorliegenden Informationen würde der neue Autobahnzubringer in ein Gebiet mit aussergewöhnlich hohem ökologischem Wert eingreifen. Das Schutzgebiet *Rhône genevois – Vallons de l'Allondon et de l'Aire* ist sowohl ein Smaragdgebiet als auch ein gemäss Ramsar-Konvention geschützt und insbesondere als Lebensraum für Wasservögel von internationaler Bedeutung anerkannt. Entsprechend handelt es sich um ein Schutzgebiet gemäss der Verordnung über Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung (WZVV). Zudem wären Gebiete betroffen, die teilweise im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) aufgeführt sind. Zusätzlich handelt es sich um ein kantonales Prioritätsgebiet für Flora und Fauna, so dass wir in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen die angedachten Widerherstellungs- und Ersatzmassnahmen kritisch prüfen werden.

Auch das Gebiet *Bois des Mouilles* in Bernex wäre stark betroffen. Es besteht überwiegend aus Feuchtgebieten, ist im Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung aufgeführt und entsprechend durch die Verordnung über den Schutz der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung geschützt. Der Bois des Mouilles ist ein bedeutender ökologischen Knotenpunkt entlang des linken Rhôneufers an der Schnittstelle zwischen Natur- und Siedlungsraum. Der geplante Autobahnausbau erscheint umso widersprüchlicher, als in den vergangenen Jahren erhebliche öffentliche Mittel in die Wiederherstellung der ökologischen Funktionen dieses Gebiets investiert wurden. Die Renaturierung der Aire gehört zu den bedeutendsten Gewässerrenaturierungsprojekten, die in den letzten Jahrzehnten in der Schweiz umgesetzt wurden. Mit beträchtlichen Investitionen wurde ein populationsbiologisch relevanter Korridor von regionaler Bedeutung geschaffen. Es wäre völlig inkohärent, erhebliche Mittel in die Renaturierung dieser Lebensräume zu investieren und gleichzeitig eine gross dimensionierte Strasseninfrastruktur auszubauen, die dazu führt, die Belastungen und den Druck auf eben diese Ökosysteme weiter zu erhöhen.

Der Kulturlandverlust mag im Vergleich zu anderen Projekten vergleichsweise klein erscheinen, zu beachten ist jedoch, dass beim vorgeschriebenen Ersatz von Fruchtfolgeflächen der Kanton Genf schon mit erheblichen Problemen konfrontiert ist und dass das anschliessende Projekt Bernex - Genève Aéroport bzgl. Kulturland- und Waldverlust die Gesamtbilanz noch erheblich verschlechtert.

Gemäss provisorischer Umweltverträglichkeitsbericht zum generellen Projekt vom 30.4.2024 gehen auch 5 Hektar Wald vorübergehend oder definitiv verloren, was im hitzeanfälligen Stadtkantonen und aufgrund der CO_2-Speicherung von Wäldern die Klimabeurteilung des Projektes zusätzlich zu emissionsintensiven Kunstbauten und der Zunahme der Fahrleistung verschlechtert.

Besonders ins Gewicht fallen für unsere ablehnende Beurteilung des 6-Spurausbaus **Aarau**

Ost - Birrfeld folgende Aspekte:

Das Projekt Aarau Ost - Birrfeld verfügt im Quervergleich
- über relativ hohe Betriebskosten (explizit verursacht durch die Zunahme der Fahrleistung (siehe Projektbeschrieb, Seite 210))
- eine klar negative Auswirkung auf den öV. (Ebenda)
- Der zusätzliche Verkehr, der auf +15% bis +20% geschätzt wird (Ebenda), ist (zu) hoch.
- Die Bewertung bzgl. Wohnlichkeit ist negativ: «auf bedeutenden Teilabschnitten durch Siedlungsgebiete führend» (Ebenda)

Bedeutend ist auch der Kulturlandverlust, was auch zu einer negativen Einschätzung bei Akteuren führt, die den Nationalstrassenausbauschritt 2023 unterstützt haben. Gemäss dem provisorischen Umweltverträglichkeitsbericht von 2023 gehen 14,9 ha (davon 7,5 ha FFF) temporär verloren und 12,4 ha (davon 5,1 ha FFF und 4,9 ha Kulturland nicht FFF) definitiv verloren. Fazit des Berichts: «Der Eingriff auf den Boden ist als schwerwiegend zu beurteilen. Der Anteil an Fruchtfolgeflächen ist sehr gross.» Und: «Der Kanton Aargau ist zur Sicherung von 40‘000 ha Fruchtfolgefläche verpflichtet und verfügte per Ende 2019 über ca. 40‘479 ha. Das Ausbauprojekt steht somit im Konflikt mit dem Erhalt der Fruchtfolgeflächen.» (infracosult 2023: Umweltverträglichkeitsbericht und Projektbewertungen für 6-Streifenausbau N1 Aarau Ost – Birrfeld).

Zudem bemängeln mir, dass nicht transparent gemacht wurde, welche Annahmen bzgl. der zusätzlichen Kapazitäten am Gubrist bestehen, wo es noch zu früh ist, um eine abschliessende Aussage über das Ausmass des induzierten Verkehrs jenes Ausbaus zu machen.

Hinzu kommt, dass **sämtliche offiziellen Umweltkriterien als nicht günstig beurteilt werden**:
- Die Klimabelastung fällt besonders negativ aus, da CO_2 speichernder Wald gerodet werden und unbebauter Boden versiegelt werden muss, die zusätzliche Fahrleistung beträchtlich ist und emissionsintensive Kunstbauten notwendig sind.
- Luftbelastung: «Grosse neu überbaute Fläche, Emissionen grösstenteils in unbebautem Gebiet» (Projektblatt, S.210)
- Lärm: «Grosse Zunahme lärmrelevanter Fahrleistung» (Ebenda)
- Lebensräume und Biodiversität: Konkret sei mit negativen Auswirkungen auf Waldreservate, den Gewässerschutzbreich Au und das Gewässernetz zu rechnen (Ebenda)
- Auch die Umweltbelastung während der Bauphase wird bei diesem Projekt besonders negativ bewertet (Ebenda).

Aus all den aufgezählten Nachteilen, die der Bund bei diesem Projekt selbst identifiziert hat, **hätte gefolgert werden müssen, eine Alternative zum vorgeschlagenen Ausbau in Form z.B. in Form einer Pannenstreifenumnutzung zumindest in Betracht zu ziehen,** wie es auch die EFK anmahnt (EFK 2026: Prüfung des Projektes Verkehr 45. S. 22 und 29). Die Replik des Bundes, dass eine Pannenstreifenumnutzung als Übergangslösung aus seiner Sicht, weil unverhältnismässig nicht in Frage komme, geht nicht auf das Grundanliegen ein.

Insgesamt stellen wir fest, dass gemäss dem Projektbeschrieb selbst der Bund gemäss seiner Kriterien (die wir nur teilweise teilen) **in seinem «Netzscreening»** gemäss Projektblatt S.211 **zum Schluss kommt, dass die positiven Wirkungen sich nur auf einen kleinen Teil der Strecke beziehen, so dass dieses Projekt für uns ganz eindeutig ins Bild der überdimensionierten Schweizer Nationalstrassenprojekte passt,** einer Auffassung die bekanntlich 2024 von einer Mehrheit der Stimmbevölkerung geteilt wurde.

Entsprechend schlagen wir vor, dass die räumlich beschränkten Verbesserungen bzgl. Verträglichkeit, die im Projektbeschrieb (S.211) erwähnt werden und die eine ungenügende Verträglichkeit für die gesamte Strecke nicht verhindern konnten, punktuell ohne Kapazitätserweiterung umgesetzt werden (Aufwertungspotential für den Fuss- und

Veloverkehr, unterbrochener Wildtierkorridor wiederherstellen). Das aktuelle Projekt beurteile wir jedoch sehr negativ.

Frage 18: Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

Antwort: ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüssen den Verzicht auf die Glattalautobahn und das Contournement de Morges, möchten aber betonen, dass die übrige Verzichtsplanung von STEP Strasse gemäss Tabelle 11 auf den Seiten 52 und 53 des erläuternden Berichtes ebenso bindend sein muss wie im Falle dieser zwei Projekte, bei denen eine Änderung des Netzbeschlusses notwendig wird.

Zumindest in diesen dicht besiedelten und sich schnell urbanisierenden Räumen westlich von Lausanne und östlich von Zürich hat der Bundesrat erkannt, dass sich Verkehrsprobleme besser durch den Ausbau platzsparenderer Verkehrsinfrastrukturen lösen lassen, als durch den Ausbau der Nationalstrassen (S-Bahn, Metro, Glattalbahn, Veloschnellrouten). Um so unverständlicher ist für uns, weshalb dieser Vorrang z.B. südwestlich von Genf oder im Südtessin mit ähnlicher Ausgangslage nicht auch konsequent gelebt werden soll, indem man sich zur Lösung der Verkehrsprobleme ausschliesslich auf Agglomerationsprogrammprojekte setzt.
Die Beispiele Glattalautobahn und Contournement de Morges zeigen, dass es nicht nötig ist im Namen der Netzredundanz innerhalb weniger Kilometer mehrere beinahe parallele Nationalstrassen zu erstellen. Dass in Basel mit dem Rheintunnel und in Luzern mit dem Bypass genau dieses veraltete Konzept, eine Stadt mit 2x4 Spuren Nationalstrasse pro Korridor zu erschliessen, umgesetzt werden soll, können wir deshalb umso weniger nachvollziehen.
Da der Nationalstrassenverkehr in der Region Morges deshalb weiterhin ausschliesslich mitten durch dicht besiedeltes Gebiet abgewickelt werden wird, macht es umso notwendiger, dass der Bund als Nationalstasseneigentümer die Bevölkerung durch zusätzliche Bauten besser schützt und den deutlichen Einschnitt durch die Siedlung ein Stück weit repariert (siehe auch Forderung bei Frage 15).

Wir sehen weiteren Anpassungsbedarf des Netzbeschlusses insbesondere bei sogenannten NEB-Strecken, die erst 2020 an den Bund übergegangen sind und bei denen der Expertenbericht Weidmann die tiefstmögliche Priorisierung, nämlich 6 (generell tiefe Priorität auf absehbare Zeit) ausgemacht hat.
Entsprechend ist der Netzbeschluss bezüglich der folgenden Projekte *dahingehend zu präzisieren, dass klargestellt wird, dass auf diese Bauprojekte verzichtet wird*:

- **N 13: Reichenau-Rothenbrunnen (Isla Bella)**
- **N 18: Muggenbergtunnel**

Bezüglich Muggenbergtunnel möchten wir noch Bezug nehmen auf die Ausführungen auf Seite 50 des erläuternden Berichtes. Die im Rahmen des Gutachtens von Herrn Prof. Weidmann herausgearbeiteten Vorbehalten (sehr teures Projekt, die sicherheitstechnische Sanierung des Knotens Angenstein sei in anderer Form anzugehen) sind zu berücksichtigen, so dass wir die vorgebrachte Begründung für ein Abweichen vom Gutachten (z.B. die Existenz einer Korridorstudie) für unzureichend halten.

Zusätzlich ist der Netzbeschluss wie folgt anzupassen:

Antrag:

N 17 Näfels (Nord) - Netstal (Mettlen)	3

Wie in der Antwort auf Frage 15 ausgeführt haben wir, wie auch Gutachter Weidmann grundlegende Vorbehalte gegen das Projekt Umfahrung Netstal. Zur Erschliessung des Kantonshauptortes ist ein Nationalstrassenperimeter bis zur Grenze der Gemeinde Glarus unseres Erachtens bis auf weiteres ausreichend. Gutachter Weidmann schlägt in seiner synoptischen Projektbeurteilung vor, eine Korridorstudie für alle NEB-Projekte im Kanton Glarus zwecks Abstimmung mit einer allfälligen Umfahrung Glarus durchzuführen. Auch dies spricht dafür, den unteren Abschnitt ab Netstal (Mettlen) aus dem Netzbeschluss zu entlassen, da der logische Endpunkt aktuell noch offen ist.

Wir möchten beliebt machen, **innerhalb der bisherigen Nationalstrassenkategorie 1 eine oder zwei zusätzliche Unterscheidungen im Netzbeschlusserlass einzuführen, so das daraus ersichtlich wird, ob es sich im Endausbau um eine vierspurige oder höherspurige Nationalstrasse handelt.** Dies würde erlauben, den Projektverzicht gemäss der erwähnten Tabelle 11 des erläuternden Berichtes auch in weiteren Fällen im Netzbeschluss abzubilden.

Frage 19: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Antwort: ☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten X Nein

Bemerkungen:
-

Frage 20: Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

Antwort: ☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten X NEIN

Bemerkungen:

In Bezug auf einzelne Grossprojekte (Projekte mit über 50 Mio. Gesamtkosten) der 5. und 6. Generation möchten wir Bemerkungen anbringen. Die gewünschte Abgrenzung zwischen den Fragen 20 und 21 ist für uns nicht offensichtlich (Bemerkungen zu den Prüfungsergebnisse 5. Generation sollen bei Frage 20; für Bemerkungen zu einzelnen Massnahmen, d.h. einzelnen Projekten (wohl inklusive solchen der 5. Generation) wird eine Antwort bei Frage 21 gewünscht).
Wir handhaben es im Folgenden so, dass wir alle allgemeinen Bemerkungen, die ab der 5. Generation relevant sind, in dieser Frage 20 aufführen (auch wenn sich die Bemerkungen nicht auf Projektprüfungsergebnisse beziehen), während wir in Frage 21 sämtliche Bemerkungen zu einzelnen Projekten aufführen (unabhängig davon, ob es sich um Projekte der 5., 6. oder einer späteren Generation handelt). Auch allgemeine Bemerkungen, die Projekte ab der 6. Generation betreffen, erwähnen wir bei Frage 21.

1. Grundlegende Bemerkungen, die für die Prüfung der Projekte der 5. Generation aber auch für spätere Generationen relevant sind

Nicht einverstanden sind wir wie bereits bei Frage 1 angetönt vor allem dahingehend, dass aus dem Prozess von Verkehr 45 (mit seiner über die aus dem NAF zu finanzierenden Verkehrsinfrastrukturen hinaus reichenden Gesamtverkehrsperspektive) keinerlei Schlüsse in Bezug auf die Relevanz der Agglomerationsprogrammprojekte als willkommene Alternativ- und Ergänzungsmassnahmen zu S-Bahn- oder Nationalstrassenprojekten angestellt worden sind (Stichwort Koordinationsmatrix von Gutachter Weidmann, die aufzeigt, welche Projekte sich unerfreulicherweise gegenseitig konkurrenzieren oder substituieren oder seine Ausführungen in den Projektbewertungen, welche Projekte sich in ihrer Wirkung verstärken). Nicht zu unterschätzen ist in diesem Zusammenhang auch, dass Agglomerations-programmprojekte meist vordringliche Verkehrsprobleme schneller in der Lage sind zu lösen oder zu entschärfen als Nationalstrassen- oder Bahnprojekte, die über einen ungleich längeren Realisierungshorizont verfügen. Weiter sind Agglomerationsprogrammprojekte häufig prädestiniert dafür, die Anliegen des Sachplan Verkehrs zu stärken. Entsprechend wurde der Nutzen einer Gesamtverkehrsperspektive nicht ausgeschöpft, sondern das Silo-Denken ein zu grosses Stück weit fortgeführt, die Agglomerationsprogramme unter ihrem Wert geschlagen, denn gesetzlicher Anpassungsbedarf in Bezug auf die Agglomerationsprogramme wurde, wie es scheint, gar nicht erst in Erwägung gezogen. Letzteres ist bis zur Botschaft zwingend nachzuholen, damit allgemeiner gesetzgeberischer Anpassungsbedarf an den Agglomerationsprogrammen als Teil der Vorlage Verkehr 45 beschlossen werden ist. Dies erscheint uns zwingend, ist doch eine Stärkung der Agglomerationsprogramme ein Teil der naheliegenden Lösung auf die herausfordernde Gemengelage, die Verkehr 45 erst notwendig gemacht hat: Fehlende Akzeptanz von Nationalstrassenausbauprojekten bei gleichzeitigen Kostenüberschreitungen bei bereits beschlossenen Bahnprojekten, so dass zusätzliche Bahnprojekte nicht ohne weiteres all jene Lücken im Verkehrsangebot schliessen können, die durch die fehelende Akzeptanz von Nationalstrassenausbauten entstanden sind. Entsprechend **haben Agglomerationsprogramme bereits ab ihrer fünften Generation eine wichtige und stärkere Rolle zu spielen**, was beim Bund offenbar noch nicht überall hinreichend erkannt wurde (siehe konkrete Vorschläge in Kapitel 5. weiter unten).

Nicht einverstanden sind wir auch dahingehend mit der Prüfung der Projekte, dass wie uns scheint ähnlich wie bei den Nationalstrassen veraltete Schätzungen in Bezug auf die Klimakosten und den Zeitgewinnnutzen zur Beurteilung der für die Bewertung der Agglomerationsprogramme notwendigen Berechnung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse herangezogen wurden. Aufgrund der methodischen und verkehrlichen Ausrichtung sind bei Agglomerationsprogrammprojekten besonders zentral, dass Kosten-Nutzen-Berechnungen den aktuellen Stand der Erkenntnisse statt veraltete Normen und Praxen, korrekt abbilden. Zudem sind sie im Gegensatz zum Verfahren bei der Auswahl von Nationalstrassen- und Bahnprojekten auch gesetzlich legitimiert. Konkret fordern wir im Sinne des Berichtes der EFK zu Verkehr 45 zumindest **bei Projekten mit nur knapp genügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis und hoher Sensitivität gegenüber dem Kostenblock Klimakosten bis zur Botschaft die Kosten-Nutzen-Berechnungen mit der aktuellsten CO_2-Kostenschätzung von mindestens 450.-/t CO_2 und den neusten vor der Pandemie erhobenen strassenseitigen Zeitgewinn-Daten zu wiederholen und die Liste der zu finanzierenden Massnahmen und die Beitragshöhen je Agglomeration entsprechend anzupassen.** Relevant dürfte dies insbesondere in Bezug auf MIV-Projekte wie Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen sein.

2. Allgemeine Beurteilung der erfolgten Projektprüfungen durch Gutachter Weidmann

In Bezug auf die Agglomerationsprogrammen halten wir die Einschätzungen von Gutachter Weidmann in einer projektübergreifenden Perspektive für wertvoll und plausibel. Die Relevanz von Tramprojekten und ihre vordringliche Realisierung im untersuchten Zeitraum bis 2045 wurde namentlich in den Agglomerationen Grand Genève, Basel und Zürich-Glatttal unterstrichen, was auch den dortigen Bahnprojekten zu Gute kommt, wenn ein relevanter Teil der zusätzlich zu erwartende Verkehrsbedürfnisse durch zusätzliche Tramprojekte absorbiert werden kann. In Bezug auf die Agglomeration St. Gallen-Bodensee ging klar hervor, dass es vorteilhaft ist, die aktuelle Buserschliessung teilweise durch ein Tramsystem abzulösen. Die geprüften Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen schnitten in der Tendenz weniger gut ab, häufig wegen vergleichsweise hohen Kosten. Bei den grösseren Verkehrsdrehscheibenprojekte hatten wir den Gesamteindruck, dass die Bilanz gemischt ausfällt, was unterstreicht, dass der fallspezifischen Prüfung, wie sie das ARE leistet, eine grosse Bedeutung zukommt. Einige ebenso wichtige Projekttypen wurden hingegen aufgrund der methodischen Beschränkung auf Projekte mit Gesamtkosten von ab 50 Mio. kaum (z.B. grössere Veloinfrastrukturprojekte) oder gar nicht (z.B. pauschal abgerechnete Massnahmen) überprüft. Eine grundsätzliche Neuausrichtung zu Gunsten von Grossprojekten, wie wir sie im Eisenbahnbereich unterstützen, wäre für die Agglomerationsprogramme verheerend.
In einigen Fällen, teilen wir die Einschätzungen von Gutachter Weidmann nicht und vermissen eine Aussage des Bundes wie er zu von Weidmann begutachteten Projekte steht, die für die 5. Generation noch nicht vorgesehen sind (siehe Antwort auf Frage 21).

3. Allgemeine Beurteilung der erfolgten Projektprüfungen von Projekten 5. Generation durch den Bund

Insgesamt sind wir der Ansicht, dass der Bund hinsichtlich der Projektprüfung der aktuellen Generation gute, ja unverzichtbare Arbeit geleistet hat. Dies gilt auch in Bezug auf das gesonderte Projekt «Galleria Moscia-Acapulco» hinsichtlich seinen flankierenden Massnahmen und des Richtplaneintrags.
Insbesondere verdienstvoll ist, dass das ARE mit seinen vielen Vergleichsdaten und ausgeklügelten Methodik immer wieder Projekte identifizieren kann, die ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und deshalb zurückzuweisen sind. Mit Blick auf die 6. Generation hat dies jedoch auch für den Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) zu gelten (siehe Antwort auf Frage 21).

Besonders positiv möchten wir würdigen, dass erstmals zahlreiche kleinere und grössere Projekte zu öV-Elektrifizierung die Projektprüfung erfolgreich absolviert haben. Dies zeigt, dass die Agglomerationsprogramme genügend agil sind, um auf neue Entwicklungen und Projekttypen zu reagieren, die in Bezug auf die gesetzlichen Kriterien relevant sind. Im

Bereich der öV-Elektrifizierung bestehen bekanntlich verschiedene Förderinstrumente. Neben kantonalen und kommunalen Finanzbeiträgen denken wir insbesondere an Beträge, die nach Art. 41a des CO_2-Gesetzes gesprochen werden. Wir erwarten, dass sowohl das ARE als auch das BAV sämtliche Gesuchsteller auf die jeweils andere Fördermöglichkeit des Bundes frühestmöglich aufmerksam macht. Dass alle kommunalen Verkehrsbetriebe und Agglomerationsprogrammträgerschaften entsprechende Kenntnis der Bestimmungen des noch relativ neuen CO_2-Gesetzes haben, kann wohl nicht vorausgesetzt werden.

Der innovative Charakter und evolutionäre Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme zeigt sich auch daran, dass vermehrt Projekte für Velobrücken eingereicht werden. Velobrücken wie die Franco-Magniani-Brücke in Zürich (siehe Frage 21) oder jene wie zwischen Wattbach und Teufen (Agglommerationsprogramm St. Gallen – Bodensee), die wir beide sehr begrüssen. Damit das Velo als drittes Standbein neben motorisiertem Individual- und öffentlichem Verkehr seine Stärken ausspielen kann, sind solche und ähnliche ober- und unterirdische Infrastrukturen mit neuen, direkten Verbindungen in dicht genutzten Räumen exklusiv für das Velo bei der Verkehrs- und Stadtplanung unbedingt mitzuberücksichtigen und vom Bund wohlwollend zu prüfen, haben doch mit dem Veloweggesetz Kantone und Gemeinden die Aufgabe erhalten, explizit direkte Velowegverbindungen zu erstellen.

Negativ beurteilen wir die mangelnde Berücksichtigung von Sharing-Angeboten und das zu geringe Gewicht von Ressourceneffizienz (Klimabelastung!) und Bodenentsiegelung (siehe unten bei 6.)

4. Das Potential von Agglomerationsprojekten wird unterschätzt, wenn keinerlei Reformen im Bereich der Agglomerationsprogramme vorgenommen werden

Während die Vorlage in der Bahn- und Nationalstrasseninfrastrukturpolitik gewisse Änderungen bringt, will der Bund bei den Agglomerationsprogrammen Anpassungen gar nicht erst in Betracht ziehen. Im erläuternden Bericht fehlt jedenfalls bei den Agglomerationsprogrammen ein Kapitel zu geprüften und verworfenen Alternativen. **Damit die Agglomerationsprogramme ihr Potential ausschöpfen können, Nationalstrassen und Bahninfrastruktur durch ergänzende Infrastruktur zu entlasten**, sind zusätzliche Anreize zu schaffen. **Gesetzliche Änderungen in Bezug auf die Agglomerationsprogramme müssen Bestandteil der Vorlage werden**. Richtigerweise ist die Bundesratsvorlage nämlich bemüht, z.B. bzgl. Durchmesserlinie in Basel oder durch punktuellen Verzicht auf neue Haltestellen den S-Bahn-Verkehr (mit seinen tendenziell kurzen Fahrten) und den Fernverkehr (mit seinen tendenziell längeren Fahrten) nicht maximal zu verflechten. Damit die Strategie, das Fernverkehrsangebot möglichst durch eine bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu verbessern, erfolgreich sein und Akzeptanz finden kann, muss die Benachteiligung besonders kostspieliger schienengebundener Agglomerationsprojekte gegenüber S-Bahn-Projekten zumindest reduziert werden. Während der Bund Agglomerationsprojekte derzeit mit maximal 50 Prozent mitfinanziert, übernimmt er bei S-Bahn-Projekten die gesamten Kosten (siehe Frage 20).

5. Gesetzlicher Anpassungsbedarf, der im Rahmen der Vorlage Verkehr 45 zu leisten ist

Zumindest in einem Punkt scheint uns der Handlungsbedarf offensichtlich: Sowohl bei der Bahn- als auch bei der Nationalstrasseninfrastruktur zeigt sich, dass ein Grossteil der Überlastung der Infrastrukturen daher rührt, dass Fernverkehr zwischen Agglomerationen und regionaler Verkehr innerhalb einer Agglomeration auf dem gleichen Verkehrsnetz abgewickelt werden muss. Die Bundesbahnen und Nationalstrassen übernehmen längst vor allem wichtige Funktionen für regionale Verkehrsflüsse im Pendlerverkehr. Im Schienenverkehr kann die Lösung nicht darin liegen, ausschliesslich auf milliardenteure, unterirdische Tief- und Durchgangsbahnhöfe zu setzen. Man stelle sich den endlos komplizierten, verteuerten und verzögerten Ausbau des Bahnhofs Lausanne vor, wenn Lausanne vor 20 Jahren nicht in eine leistungsfähige Metro investiert hätte. Regionalbahnen mit separierten Bahnhöfen, Stadtbahnen, Expresstrams ohne Halt an allen Stationen, S-Bahnen und Trams mit Tangentiallinien und Metros leisten einen sehr wertvollen Beitrag, um die Verkehrsströme zu entlasten und zu entflechten. **Für Agglomerationen ist es finanziell**

allerdings **viel attraktiver zusätzliche S-Bahn-Stationen, die ihnen vom Bund** (weil rechtlich angeblich in jedem Fall von nationalem Interesse) **zu 100% bezahlt werden zu entwerfen, als schienengebundene Infrastrukturen wie Stadtbahnen oder Metros zu projektieren,** die ihnen allerhöchsten zu 50%, meist **zu 30 oder 40% vom Bund mitfinanziert werden.**
Eisenbahnseitig hat Verkehr 45 die Weichen richtig gestellt: Zusätzliche Haltestelle die Fernverkehrskapazitäten reduzieren, werden auf Empfehlung von Gutachter Weidmann aus den bestehenden Projektlisten gestrichen. Eine Erschliessung per Tram oder Bus ist in diesen Fällen planerisch auf dasselbe Niveau zu bringen (siehe Antworten auf die Fragen 8 und 9). Das ehemalige Basler Herzstück wurde erfreulicherweise so redimensioniert, dass zusätzliche Bahnhöfe (bei Basel SBB und die Station Basel Mitte) wegfallen, so dass die betriebliche Komplexität und die Kosten erheblich reduziert werden.
Agglomerationsprogrammseitig bleibt jegliche Reaktion von Seiten des Bundes auf diese angepasste Strategie aus. Zum Beispiel in Genf ist der Entscheid zum Bedarf eines neuen Tiefbahnhofs, vor allem auch davon abhängig, ob das Projekt Metro Salève Leman Jura 1. Etappe weiterverfolgt wird (siehe Frage 21). Gerade dem Bundesamt für Raumentwicklung müsste daran gelegen sein, dass sich sehr dynamisch entwickelnde zentrumsnahe Stadtteile wie Winterthur Grüze, Neuallschwil/Morgartenring oder Lancy – Pont Rouge oder Genève – Eaux-Vives attraktive Rahmenbedingungen vorfinden, um verkehrlich und volkswirtschaftlich billigere aber für städtische Budgets oft zu teure Verkehrserschliessungen zu entwickeln, damit Verkehrsströme ent- statt zusätzlich verflochten werden. Weil verkehrlich und raumplanerische gewollt, ist zu vermeiden, dass die Verkehrserschliessung im urbanen Raum unangemessen stark durch neue Parkplätze erfolgt oder dass neue Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten stattdessen wieder häufiger in weiter entfernte Teile der Agglomeration verlagert werden.

Offensichtlich wird durch die Anpassung der maximalen Mitfinanzierung von besonders kostenintensiven Agglomerationsprogramminfrastrukturen auch der Gesamtbedarf wachsen, so dass auch der gesetzlich reglementierte Gesamtanteil der Agglomerationsprogramm-ausgaben an den Gesamtausgaben des NAF zwingend angepasst werden muss.

Dass verschiedenste politische Kreise den Handlungsbedarf in Bezug auf diese Thematik erkannt haben, zeigt sich auch daran, dass die Verkehrskommissionen den beiden parlamentarischen Initiativen Töngi zum Thema Folge gegeben hat, so dass der Bundesrat übersteuert zu werden droht, wenn er nicht aufgrund der Vernehmlassungsresultate selbst entsprechende Vorschläge unterbreitet.

Antrag:

Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG, SR 725.116.2):

Art. 17d, Abs. 1 ^{bis} (neu) MinVG
1bis(neu): In Abweichung von Absatz 1 betragen die Beiträge des Bundes besonders kostenintensive Verkehrsinfrastrukturen wie Tramprojekte, metroähnliche Projekte und vergleichbare Projekte des öffentlichen Verkehrs sowie an Projekte in Abhängigkeit der Gesamtwirkung nach Absatz 1 zwischen 50 und 70 Prozent.

Art. 17e Abs. 1 MinVG
1 Der für ein Agglomerationsprogramm festgelegte Beitragssatz gilt auch für die einzelnen Massnahmen, die aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr finanziert werden. Artikel 17d Absatz 1bis bleibt vorbehalten.

Art. 17f MinVG Mittel für den Agglomerationsverkehr
Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 11-15 Prozent

der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Alternativ könnten wir uns grundsätzlich auch vorstellen, diese Ungleichbehandlung zwischen S-Bahnen und anderen schienengebundenen Verkehrsinfrastrukturen dahingehend anzugehen, dass auch zentrumsnahe S-Bahn-Projekte in Grossstädte zu einem leicht geringeren Anteil vom Bund finanziert würden. Dies würde aber wohl auf eine sehr grundsätzliche Überarbeitung der Bahnprojektlisten hinauslaufen, was uns zeitlich kaum mehr realistisch scheint. In diesem Zusammenhang möchten wir daran erinnern, dass ein entsprechende Systemwechsel kein Novum darstellen würde, sondern dass vor der FABI-Reform, S-Bahn-Projekte Bestandteil der Agglomerationsprogramme waren.

6. Anpassungsbedarf an veränderte Relevanz der Kriterien im Vollzug

Über die im ersten Kapitel zu dieser Frage geäusserten Erwartung, künftig aktuellere Kosten und Nutzenschätzungen zu berücksichtigen, ergibt sich auch in Bezug auf die Handhabung der gesetzlichen Wirkungskriterien von Art. 17d MinVG Anpassungsbedarf.

In den veröffentlichen Dokumenten zu früheren Agglomerationsprogrammgenerationen findet sich die Thematik der **Entsiegelung** immerhin als Teilkriterium für die Beurteilung der gesetzlichen Wirkungskriterien (WK). Z.B. ist in der Weisung zur 3. Generation als dritter Aspekt von WK4 von „*Verminderung* der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen“ die Rede (ARE 2015: 2015: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation. S.47, eigene Hervorhebung). Für die aktuelle 5. Programmgeneration wird hingegen nur noch eine Minimierung der *zusätzlichen* Versiegelung gefordert. In den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) S. 50 von 2023 ist nämlich nur noch von einer «Minimierung des Anteils versiegelter Flächen und des Energieaufwands für *neue* Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen» die Rede (eigene Hervorhebungen). **Der Entsiegelung von Flächen muss bei der Projektbeurteilung eine höhere Bedeutung zugemessen werden, hat doch der Handlungsbedarf Schweizer Agglomerationen seit 2015 nicht etwa abgesondern zugenommen**, wie die Erfahrungen des aktuellen rekordheissen und rekordtrocken Sommers zeigen.

Seit der Einführung der Agglomerationsprogramme und damit auch der Gesetzesgrundlagen von Art. 17d MinVG hat sich die gesellschaftliche, volkswirtschaftliche, finanzielle und ökologische Relevanz der vier gesetzlichen Kriterien Qualität des Verkehrssystems, Siedlungsentwicklung nach innen, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch sowie Verkehrssicherheit verschoben. Dieser Entwicklung hat der Bund Rechnung zu tragen und künftig die Gewichtung der einzelnen Kriterien den veränderten Realitäten anzupassen, was ihm ohne Gesetzesänderung möglich ist. Das **Kriterium des Ressourcenverbrauches** ist stärker zu gewichten (allenfalls indem das WK 4 neu doppelt so stark gewichtet wird wie andere Kriterien), sind doch **die prognostizierten Auswirkungen insbesondere durch den Verbrauch fossiler Ressourcen ungleich gewichtiger als dies bei Einführung der Agglomerationsprogramme 2008 der Fall war**. Der Bund hat das Ausmass des **Klimawandels** und seiner Auswirkungen seither mehrmals nach oben korrigiert. Entsprechend ist dies nicht nur beim Faktor Kosten-Nutzen-Verhältnis (siehe unter 1.), sondern **auch seitens Wirkungskriterien abzubilden**, dass Projekte die z.B. zusätzlichen motorisierten Individualverkehr generieren, negativer beurteilt werden, als dies bisher der Fall war.

Wir bedauern, dass **Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Teilens von Verkehrsmitteln und zu ihrer besseren Auslastung** kaum je als für die Mitfinanzierung relevante Infrastrukturmassnahme akzeptiert werden, obwohl Sharingstationen oder Strecken, die eine gewisse Auslastung voraussetzen, sehr wohl auch infrastrukturseitig Auswirkungen haben. Die gesetzlichen Wirkungskriterien würden eine Mitberücksichtigung solcher Projekte unseres Erachtens sehr wohl erlauben (ob als eigener Projekttyp mit separatem Benchmark oder innerhalb der bestehenden Projekttypen). Entsprechend **ist die Beurteilungspraxis** so **anzupassen**, dass ähnlich wie bei öV-Elekrifizierungsmassnahmen sich das Projektportfolio der Programme weiterentwickeln kann, allenfalls auch durch Schaffung einer neuen Kategorie der als Massnahmenbündel bewilligten Massnahmen.

Frage 21: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Bemerkungen:

Als Vorbemerkung möchten wir erwähnten, dass wir allgemeine Bemerkungen, zu Massnahmen, die nicht Teil der 5. Generation sind, bei dieser Frage aufführen, da sich Frage 20 explizit auf die 5. Generation bezieht.

Allgemeine Bemerkungen, die für Massnahmen ab der 6. Generation relevant sind

Wir vermissen in Bezug auf die einzelnen Grossprojekte eine explizite Stellungnahme des Bundes. Verkehr 45 beschränkt sich bei den Agglomerationsprogrammen nun mal nicht auf die aktuellen Projekte der 5. Generation, hat doch Gutachter Weidmann sämtliche Projekte mit Gesamtkosten von ab 50 Mio., die sich bereits abzeichnen, bewertet. Während bei den Bahn- und Nationalstrassenprojekten in einem separaten Kapitel des erläuternden Berichtes jeweils ausgeführt wird, bei welchen Projekten der Bund vom Urteil seines Gutachters Weidmann abweicht, **fehlen** für Agglomerationsprogrammprojekte ab der 6. Generation jegliche **Aussagen dahingehend, welche Projekte der Bund anders einschätzt als sein Gutachter Weidmann.** Nicht zuletzt weil das für den mittelfristigen Finanzbedarf für Agglomerationsprogrammprojekte und allfällige Gesetzesänderungen in diesem Zusammenhang (siehe unsere Forderungen bei Frage 20) und damit auch für den finanziellen Handlungsspielraum in Bezug auf Nationalstrassen relevant ist, erwarten wir, dass die **Botschaft** mit entsprechenden projektspezifischen Informationen ergänzt wird. Auch mit Blick auf Wechselwirkungen zwischen Projekten im gleichen Korridor (Stichwort Koordinationsmatrix von Gutachter Weidmann, die aufzeigt, welche Projekte sich konkurrenzieren oder andere Projekte substituieren können) sind entsprechende Aussagen, welche Grossprojekte der Bund ab der 6. Generation (nicht) zu beantragen gedenkt, bereits für die Bahn- und Nationalstrassenentscheide vom nächsten Jahr mit ihren deutlich längeren Realisierungshorizont relevant.

Nicht ersichtlich ist für uns zudem, wie mit Wechselwirkungen zwischen Entscheiden zu strategischen Netzelementen der Bahninfrastruktur und den ebenfalls projektlistenrelevanten Parlamentsentscheiden zu neuen Bahnhaltestellen einerseits, den bundesrätlichen Entscheiden zu Ergänzungsmassnahmen für Bahnprojekte und den Agglomerations-programmprojekten andererseits verfahren wird. Wird beispielsweise auf eine neue Haltestelle (nicht) verzichtet (davon gibt es mit Blick auf die politischen Entscheide des nächsten Jahres einige strittige Fälle) sind unter Umständen Annahmen verletzt, die für die Beurteilung der Agglomerationsprogrammprojekte durch den Bund ebenso relevant sind wie sie für Projektträger Finanz- und Projektrelevanz aufweisen. Auch bei einem allfälligen Verzicht auf Ergänzungsmassnahmen der Bahninfrastukturprojekte sind Folgefragen in Bezug auf mögliche Ergänzungen der agglomerationsprogrammrelevanten öV-Infrastruktur absehbar. Gutachter Weidmann empfiehlt bekanntlich, grundsätzlich auf zusätzliche Bahnhaltestellen mit kapazitätsmindernden Auswirkungen auf den Fernverkehr zu verzichten und die betroffenen Quartiere stattdessen mit alternativen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs zu erschliessen. Dies verändert die Ausganglage für die betroffenen Trägerschaften über das bisher bekannte übliche Ausmass hinaus. Wir erwarten in diesem Fällen, dass der Bund Gesuche für Alternativmassahmen als Folge solcher Wechselwirkungen Priorität einräumt. Ansonsten würden die betroffenen Investoren für die verkehrliche Erschliessung **einseitig auf neue Parkplätze setzen, wenn eine neue Bahnhaltestelle** oder Bahnausbauergänzungsmassnahme **entgegen langjähriger Planung nicht zu Stande kommt**, was kaum im Sinne des ARE und der Zielsetzungen der Agglomerationsprogramme sein dürfte.

Mit einer gewissen Sorge haben wir im Hinblick auf die Agglomerationsprogramme die Resultate der bundesrätlichen Expertengruppe zum **Entflechtungsprogramm 27** zur Kenntnis genommen. Wir halten es für sehr wichtig, dass die sektorale Sicht ob der

finanzpolitischen Sicht nicht zu kurz kommt. Wir sind der Ansicht, dass gute und vor allem auch sehr mehrheitsfähige Gründe für den status quo sprechen und hoffen sehr, dass der Bund den status quo weiterverfolgt, zumal bei allen geprüften Varianten gewichtige Nachteile konstatiert wurden, so dass sich gemäss Bericht keinerlei Konsens für eine bestimmte Reformvariante ergab (Prüfbericht der Arbeitsgruppe «Entflechtung 27»: Aufgabenbereich Agglomerationsverkehr).
Besonders ablehnend bewerten wir die Varianten Dezentralisierung (die offenbar weiterverfolgt wird) **und Teilentflechtung mit Fokus Grossprojekte, sofern dabei Massnahmen mit Gesamtkosten von unter 20 Mio. tatsächlich nicht mehr beitragsberechtigt wären, was vor allem den Fuss- und Veloverkehr hart treffen würde.** In diesen Fällen wäre von uns und von anderen Organisationen, die die Velo-Initiative zu Gunsten ihres Gegenvorschlags zurückgezogen haben, mit politischem Widerstand hinsichtlich der entsprechenden Gesetzesänderungen zu rechnen.

Bemerkungen zu Grossprojekten der 5. Generation

Wir werten es als positive Entwicklung, dass sich unter den Grossprojekten mit Gesamtkosten ab 50 Mio. ein Projekt zu Elektrobussbeschaffung (Lausanne-Morges) und gute und wichtige Verkehrsdrehscheibenprojekte (Bahnhofplatz Olten und Grand Saconnex/ Aéroport in Genf) befinden. Hingegen mussten wir mit Bedauern feststellen, dass in der Projektkategorie Tram nun kaum grössere Projekte für die Finanzierung vorgesehen sind (jedoch einige für die darauffolgende 6. Generation). Dies macht unsere Forderungen für Gesetzesänderung zu Gunsten der Agglomerationsprogramme (siehe Frage 20) umso vordringlicher. Der Bund hat Tramprojekte nicht zuletzt auch aufgrund der Entwicklungen der jüngeren Vergangenheit vordringlich zu behandeln. Aufgrund ausgeprägter politischer Akzeptanz im Vergleich zur fehlenden Akzeptanz für Nationalstrassenausbauten, den massive Mehrkosten bei Eisenbahnausbauten, ihrer Flächeneffizienz und ihrem geringen CO_2-Fussabdruck (der mit Blick auf die Erreichung städtischer Klimaziele sehr relevant ist) sind Tramprojekte als wichtiger Teil der Lösung der aktuellen verkehrlicher Probleme besonders geeignet.

Agglomeration Zürich – Glatttal:

Die Franca-Magnani-Brücke ist von zentraler Bedeutung, denn sie überwindet die Bahnverbindung, die heute die wichtigen Stadtkreise 3 und 4 trennt. Auf einer Länge von rund 4 Kilometern zwischen dem [Velo-]Stadttunnel und der neuen, jedoch wesentlich abzuändernden Velounterführung in Zürich-Altstetten (siehe Bemerkung zu diesem Projekt der 6. Generation unten) wird sie die zentrale Veloverbindung über die Gleisanlagen sein. Die Erstellung dieser Velobrücke ist vordringlich, denn alle heute bestehenden Gleisquerungen (Negrellisteg, Langstrassenunterführung, Hardbrücke, Duttweilerbrücke, Europabrücke) wurden nie als Veloverbindungen konzipiert und genügen entsprechend den hohen Anforderungen an die grosse Menge Velofahrender nicht. Die Stadt Zürich ist für ihre Verkehrspolitik auf die Mitfinanzierung dieses zentralen Elementes ihres Velonetzes angewiesen, das schweizweit eine besonders lohnenswerteste Investition in eine attraktive Veloinfrastruktur im Sinne des Veloweggesetzes des Bundes darstellt.
Das Projekt «Unterführung Winterthurerstrasse» in Uster ist nicht zuletzt auch wegen ihrem Nutzen für den Fuss- und Veloverkehr dringend notwendig, wurde diese doch bereits 1986 anlässlich des Ausbaus der S-Bahn-Strecke Wallisellen - Dübendorf - Uster ein erstes Mal projektiert. Nicht nachvollziehbar ist für uns jedoch das Ausmass der Kostensteigerung von 11 Mio. auf 65 Mio., die dieses Vorhaben durchlaufen hat, seit es dannzumal von der Stadt Uster als Folge einer entsprechenden Volksinitiative projektiert wurde.

Zu den übrigen 7 Grossprojekten der 5.Generation mit Gesamtkosten von ab 50 Mio. haben wir keine konkreten Bemerkungen.

Bemerkungen zu möglichen Grosssprojekten der 6. Generation

Agglomeration Basel:

Das Basler Projekt Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) weist ein ganz eindeutig ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, so dass es auch in der 6. Generation weiterhin nicht mitzufinanzieren ist. Im Quervergleich der Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen von Anhang 2 zeigt das ARE auf, dass sein Nutzen demjenigen der anderen Projekte in der ersten Tabelle nicht oder nur minimal überlegen ist. Die Kosten des Projektes sind jedoch mit mehr als 400 Mio. mehr als 5mal so hoch, wie das zweitteuerste aller eingereichten Strassenprojekte (ARE 2026: Prüfung der Agglomerationsprogramme 5. Generation. Erläuterungsbericht S. 27). Entsprechend kann das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht ähnlich gut wie bei den übrigen zu Weiterverfolgung empfohlenen Projekte ausfallen.

Agglomeration St. Gallen – Bodensee:

Sehr positiv beurteilen wir in Übereinstimmung mit Gutachter Weidman die Einführung der ersten St.Galler Tramverbindung „St. Gallen – Stephanshorn“, so dass überlastete Buskorridore entlastet und eine hohe bestehende Nachfrage befriedigt werden können. Unter anderem dank neuen Optionen für Direktverbindungen ergibt sich durch ein St. Galler Tram bis ins Appenzellerland einen Nutzen.

Agglomeration Zürich – Glatttal:

Das an sich notwendige Projekt „Personenunterführung und Veloabstellplätze Zürich Altstetten“ ist für eine Mitfinanzierung durch den Bund dahingehend anzupassen, dass Fuss- und Veloverkehr in getrennten Unterführungen verkehren können. Der aktuelle Vorschlag einer gemeinsamen Unterführung, die aufgrund von Eishockeyspielen für Velofahrende zum Teil gesperrt würde, halten wir für nicht zweckmässig.
In Bezug auf das Projekt „Glattalbahn: Kloten – Industrie Bassersdorf“ halten wir den Bedarf für ausgewiesen, beim vorgeschlagenen Projekt ist bis zu seiner Mitfinanzierung durch den Bund eine Redimensionierung zu prüfen.
Hinsichtlich des Projektes „Glattalbahn: Dübendorf Giessen – Dietikon“ halten wir und auch Gutachter Weidmann den Bedarf für eine Stadtbahn auf diesem Streckenabschnitt für nicht ausgewiesen. Wir erinnern daran, dass Gutachter Weidmann ein alternatives Trassee zur Prüfung vorschlägt, ehe das Projekt vom Bund mitfinanziert wird.
In Bezug auf die „Tramtangente Zürich Nord“ halten wir den Bedarf für ausgewiesen, um Fahrzeitverkürzungen und eine Entlastung stark ausgelasteter Tramstrecken zu erwirken. Wir erwarten aber, dass bis zur Mitfinanzierung durch den Bund Verbesserungen in Bezug auf den Landverbrauch und die Siedlungsverträglichkeit erzielt werden.

Bemerkungen zu spezifischen Grossprojekten nach der 6.Generation

Agglomeration Grand Genève:

Dass das Projekt Metro Jura-Leman-Salève von Gutachter Weidmann aus formalen Gründen mangels genügend detaillierter Projektunterlagen die schlechtes mögliche Bewertung 6 erhalten hat, ist zwar formal nachvollziehbar, ist doch Priorität 6 unter anderem so definiert, dass ihr Projekte mit zu wenig weitreichenden Projektunterlagen zugeordnet werden. Dennoch sind wir klar der Ansicht, **dass das Projekt der 1. Etappe (St-Genis-Poully-Genève) vom ARE und der Agglomerationsträgerschaft zwingend weiterverfolgt werden muss**. Entlarvend ist in diesem Zusammenhang, dass Gutachter Weidmann dem Projekt «nur» in seinem Schlussbericht die Priorität 6 zuordnet, während es in der veröffentlichten Version der Bewertungsblätter ebenso wie seine zweite Etappe mit Priorität 3 geführt wird (Verkehr 45: Synoptische Projektübersichten: S. 208-209). Priorität 3

ist u.a. definiert als «Der Bedarf scheint prioritär zu sein und das Projekt ist grundsätzlich zweckmässig, so dass «Vereinfachungspotential ohne Gefährdung des Hauptnutzens besteht». Genau so ist mit den verschiedenen Beteiligten in den zwei Staaten hinsichtlich der ersten Etappe zu verfahren. Nicht als Ersatz, sondern als Ergänzung kann dabei im Sinne von Gutachter Weidmann auch eine allfällige neue Tramanbindung mitberücksichtigt werden, was das Redimensionierungs- und Kosteneinsparungspotential des Projektes zusätzlich erhöhen dürfte. Ausschliesslich eine reine ober- oder unterirdische Tramalternative zu realisieren, wäre hingegen nicht zweckmässig, soll die Erschliessung doch nicht nur in Bezug auf die Reisezeit (was sich allenfalls mit Tramverbindungen ohne Halt an allen Stationen und Überholgleisen annähern liesse) auch in Bezug auf die Kapazität über eine höhere Leistungsfähigkeit verfügen, als dies bei einem Tram der Fall ist. Die hohe Bevölkerungsdichte der Agglomeration Genf und die sehr gut ausgelasteten Tramverbindungen als alternative Verkehrsmittel für die betroffenen Pendler sprechen klar für ein besonders leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel. Wegpendler aus dem Pays de Gex nach Genf verfügen über einen geringen öV-Anteil an ihrem Modalsplit, was die Innenstadt mit ihren bestens bekannten verkehrlichen Kapazitätsgrenzen belastet. Kombinierte Verkehrswege Velo/Tram oder Bus/Tram sind aktuell und auch künftig bei ausschliesslich einer ober- oder unterirdischen Tramverbindung anstelle einer Metro für Pendler aus dem Pays de Gex im Vergleich zum Individualverkehr nicht attraktiv. Mit kombinierten Wegen Velo/Metro und Bus/Metro entstehen hingegen attraktive Reisemöglichkeiten. Wir können nachvollziehen, dass der Eindruck gewonnen werden kann, die neue Infrastruktur sei nur bei hohem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum im französischen Gebiet nördlich von Genf ausgelastet, weisen aber darauf hin, dass das Bevölkerungs- und Verkehrswachstum der mit Abstand zweitgrössten Schweizer Agglomeration Grand Genève (nomen est omen) in der Vergangenheit jedoch zum Teil zu tief prognostiziert wurde (siehe z.B. CEVA Passagierzahlen). Unterirdische Verkehrsinfrastrukturen relativ kurz nach ihrer Eröffnung nachträglich wegen einem zu tief eingeschätzten Kapazitätsbedarf nachträglich auszubauen, wäre besonders kostenintensiv wie die Beispiele CEVA und Metro Lausanne zeigen. Wir möchten als weitere verkehrliche Vorteile der ersten Etappe des Projektes zudem in Erinnerung rufen, dass das Projekt gegenüber der ursprünglich geplanten S-Bahnverbindung auf diesem Korridor bereits u.a. auch kapazitätsmässig redimensioniert wurde, dass das Projekt die Axe Lancy-Pont Rouge – Cornavin entlastet und dass der Bedarf nach einem teuren neuen Tiefbahnhof reduziert wird.
Während die erste Etappe der Metro Jura Leman Salève St-Genis-Poully-Genève weiterzuverfolgen ist, können wir zustimmen die zweite Etappe der Metro Jura Leman Salève Genève – St. Julien-en-Genevois nicht weiterzuverfolgen. Neben einer allfälligen alternativen oberirdischen Erschliessung möchten wir zu bedenken geben, dass auf der Achse von St. Julien-en-Genevois bis ins Stadtzentrum erst in Kürze die bestehende Busverbindung durch eine neue Tramlinie ersetzt wird. Entsprechend ist noch kaum abschätzbar, ob Taktverdichtungen des künftigen Trams nicht auch ausreichend sein könnten.
Die wertvollen Tramprojekte "la petite ceinture", "la tangantielle" Aéroport – Lancy und die Tramverlängerung "axe ouest" Lancy – Onex, die von Gutachter Weidmann alle in Priorität 1 eingereiht wurden, sind unabhängig von der Metro Jura Leman Salève zeitnah zu finanzieren, dienen sie doch im Gegensatz zur Durchmesserlinie der Metro als das Stadtzentrum entlastende Tangentialverbindungen.

Frage 22: Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Sollte das Parlament auf das Mobilitätsdateninfrastrukturgesetz **MODIG** an den Bundesrat zurückweisen oder darauf nicht eintreten, wäre im Rahmen der Vorlage Verkehr 45 sicherzustellen, dass die **kapazitätsrelevanten Datengrundlagen mit Bezug zu den Ausbauprojekten von Bahn und Strasse** anderweitig schnellstmöglich **dem Bund** für die weitere Planung **zur Verfügung stehen**, wenn nötig mit Gesetzesänderungen im Rahmen der Vorlage Verkehr 45.