

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
CH-3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Martin Maniera
Politik & Kommunikation
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

martin.maniera@baumeister.ch

Zürich, 01.09.2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zu den Bahninfrastruktur-
Ausbauprogrammen sowie zur Perspektive BAHN 2050 zu nehmen.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 20 Milliarden Umsatz und rund 80'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund fünf Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP). Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbundpartner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz setzt er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche ein.

Der SBV ist mit den Anpassungen der Kredite einverstanden. Die Teuerung der Baumaterialien könnte in Zukunft weitere Kreditanpassungen erfordern.

Wir bitten Sie, die folgenden Anliegen für die bundesrätliche Botschaft zu berücksichtigen:

- **Wir regen an, dass der Bund Massnahmen erarbeitet, wie künftig derart lange Verzögerungen von Bauprojekten vermieden werden können.**
- **Bitte Quantifizieren und veröffentlichen Sie den Grenznutzen der drei verschiedenen Stossrichtungen.**
- **Die effizientere und intelligentere Nutzung der Infrastruktur setzt einen Unterhalt, aber auch Ausbau der Infrastruktur voraus. Diesen Aspekt gilt es positiver und deutlicher zu betonen, in den Vernehmlassungsunterlagen wird unseres Erachtens die Rolle der Infrastruktur zu negativ dargestellt.**

1. Allgemeine Bemerkungen

Dem SBV bereitet Sorge, dass sich manche Ausbauschritte um drei bis fünf Jahre verzögern. Dies belastet den Verkehr.

Die Ursachen für die Verzögerungen der Ausbauschritte sind aus Sicht des SBV unzureichend in den Unterlagen zur Vernehmlassung dargelegt. Gleichermassen intransparent erachten wir die Darstellung der Gründe, warum laut SBB grössere Ausbauten erst ab 2033 möglich sein sollen. Wir regen deshalb an, dass der Bund Massnahmen erarbeitet und umsetzt, wie künftig derart lange Verzögerungen von Bauprojekten vermieden werden können.

2. Bemerkungen zu einzelnen Punkten

2.1 Grenznutzen der Stossrichtungen

In den Vernehmlassungsunterlagen argumentieren Sie, dass die Stossrichtung «kurze und mittlere Distanzen» einen grösseren Grenznutzen habe als «Lange Distanzen». Da das entsprechende Zahlenmaterial fehlt, bitten wir Sie, den Grenznutzen für alle drei Stossrichtungen zu quantifizieren und zu veröffentlichen, unter anderem in der bundesrätlichen Botschaft.

2.2 Zu negative Darstellung des Infrastrukturbaus

Ihre bevorzugte Stossrichtung sind die «kurzen und mittleren Distanzen». Sie möchten die Stossrichtung umsetzen, indem Sie auf grösseres Rollmaterial, höhere Taktfrequenzen sowie die Entflechtung des Langsam- und Schnellschienenverkehrs setzen. Der SBV begrüsst die intelligentere und effizientere Nutzung der Infrastruktur. Diese Nutzung setzt aber voraus, dass die Infrastruktur angemessen unterhalten und ausgebaut wird. In den Vernehmlassungsunterlagen wird die Rolle des Infrastrukturausbaus und -erhalts für diese Stossrichtung unseres Erachtens nicht ausreichend betont beziehungsweise zu negativ dargestellt, nämlich ausschliesslich als Umweltbelastung. Die Infrastruktur sollte in der bundesrätlichen Botschaft als wichtige Säule für den Verkehr erscheinen, welche überhaupt die Grundlage für die Mobilität bildet.

Ferner halten Sie zwar fest, dass die Stossrichtung «Lange Distanzen» sowohl im Personenverkehr, aber besonders im Güterverkehr die grösste Wirkung bei der Verlagerung des Modalsplits entfaltet. Diese Stossrichtung bedarf den grössten Infrastrukturausbau, weshalb sie seinen Grenznutzen als geringer einschätzen. Die Klimaziele 2050 würden aufgrund des besseren Modalsplits jedoch am ehesten erfüllt, wenn man die Stossrichtung «Lange Distanzen» wählen würde. Dennoch wird angedeutet, dass der Infrastrukturbau für die «Langen Distanzen» potentiell negative Auswirkungen auf die Umwelt haben könnte. Bitte klären Sie diesen Widerspruch in der bundesrätlichen Botschaft auf.

Ausserdem sollte in der Botschaft ergänzt werden, wie mit gemeinsamer Koordination zwischen Baufirma und Bauherr sowie mithilfe umweltfreundlicheren Technologien und Baustoffen der potentielle Umweltschaden begrenzt werden könnte. Die bundesrätliche Botschaft sollte eine genaue Auswertung enthalten, welche Massnahmen zur Begrenzung potentieller Umweltschäden herangezogen werden könnten.

2.3 Modalsplit und motorisierter Individualverkehr

Der Anteil des öV am Modalsplit stagnierte von 2010 bis 2020 bei 20%. Bis 2050 wird laut Basisszenario Verkehrsperspektiven mit einer Zunahme auf bloss 24% gerechnet. Die Stossrichtungen der Bahn 2050 erhöhen den Anteil auf maximal 30%. Diese Verschiebung schmälert die Bedeutung des motorisierten

Individualverkehrs kaum, er bleibt auch in Zukunft ein sehr wichtiger Verkehrsträger. Dementsprechend müssen die Angebote und Kapazitäten für den Schienenverkehr und den motorisierten Individualverkehr kompatibel sein, sie ersetzen einander nicht. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund Ihrer eigenen Feststellung, dass je nach Agglomerationsraumtyp die Bahn nicht das geeignete Mittel darstellt, sondern der Strasse und entsprechenden Fahrzeugen der Vorzug gegeben werden sollte.

Der Schienenverkehr ist weder für alle Agglomerationsraumtypen geeignet noch effizient. Umso wichtiger ist es, den motorisierten Individualverkehr anzuerkennen und dem Strassenbau eine wichtige Rolle zuzugestehen. Dementsprechend muss die andere Vernehmlassung «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr» austariert werden. Wir können uns aber des Eindrucks nicht erwehren, dass der Strassenverkehr zu Gunsten der anderen Verkehrsträger benachteiligt wird im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehrs, obwohl Sie dessen Bedeutung für die Stossrichtung der «kurzen und mittleren Distanzen» betonen. Dies ist in der bundesrätlichen Botschaft zu korrigieren.

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

Freundliche Grüsse
Schweizerischer Baumeisterverband

Bernhard Salzmann
Direktor

Marcel Sennhauser
Leiter Politik und Kommunikation