

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunika-  
tion UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Bern, 12. Januar 2018

### **Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35), Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund bedankt sich für die Möglichkeit, sich zu dieser Vorlage äussern zu können.

Der zeitlich unbefristete Bahninfrastrukturfonds BIF ermöglicht heute eine nachhaltige Finanzierung des schweizerischen Schienennetzes, das aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens stark beansprucht ist und dauerhaft gut unterhalten werden muss. Die prognostizierte Zunahme im Personen- und Güterschienenverkehr – man geht aktuell beim Personenverkehr je nach Region von einer Verdoppelung bis zum Jahr 2040 aus – erlaubt keinen Aufschub von notwendigen Sanierungsmassnahmen und Engpassbeseitigungen. Denn von der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes hängt auch das Funktionieren des Strassenverkehrs ab.

Entsprechend dem Konzept des schrittweisen Ausbaus hat das Parlament dem Bundesrat mit dem Ausbauschnitt 2025 den Auftrag erteilt, bis 2018 einen nächsten Massnahmenplan vorzulegen. Dieser Auftrag wird mit dieser Vorlage hier erfüllt. Der Bundesrat skizziert zwei Varianten für den weiteren Ausbau: den Ausbauschnitt 2030 oder den Ausbauschnitt 2035. Im ersten Fall würde ein Verpflichtungskredit im Umfang von 7 Mrd. Franken benötigt, im zweiten Fall einer bis zu 11.5 Mrd. Franken. Auch die Variante 2 kann laut erläuterndem Bericht über den BIF finanziert werden, ohne das Prinzip «Substanzerhalt vor Ausbau» zu gefährden. Der Zeitraum für die Realisierung der geplanten Vorhaben erstreckt sich entsprechend bis ins Jahr 2035. Die Variante 2 baut auf der Variante 1 auf, ermöglicht aber den Abbau von mehr Überlasten, verbessert die Kapazitäten des Schienennetzes für den Güterverkehr und bietet letztlich mehr Netzstabilität. In Anbetracht der prognostizierten Verkehrsentwicklung erscheint der Ausbauschnitt 2035 effektiver als Variante 1 und wird deshalb vom SGB bevorzugt.

Der SGB unterstützt die Einschätzung, dass eine Angebotsverdichtung in bestimmten Korridoren im Fernverkehr Sinn macht und auch die Bedingungen für den Güterverkehr zu verbessern sind. Dieser hat die gesetzliche Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit zu erfüllen, nach Ansicht des SGB ist dies ein kaum einlösbares Ziel. Wenigstens müssen aber die Voraussetzungen dafür verbessert werden. Denn, sollte sich die prognostizierte Zunahme im Güterverkehr hauptsächlich auf der Strasse realisieren, wäre dies nicht nur mit Blick auf die Umwelt verheerend, sondern auch für die

Arbeitsbedingungen der dort Beschäftigten negativ. Diese sind heute schon prekär und dürften sich durch erhöhten Leistungsdruck weiter verschlechtern. Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene bleibt auch aus diesem Grund eine prioritäre gewerkschaftliche Forderung. Der SGB begrüsst deshalb auch ausdrücklich, dass die Logistik- und Gütertransportbranche vom BAV in einer Begleitgruppe in die Erarbeitung der Massnahmen einbezogen wurde. Der Güterverkehr in der Fläche wird im besten Fall kombiniert abgewickelt. Der Schienenverkehr ist immer im Nachteil gegenüber der Strasse, wenn geringe Mengen kurzfristig von A nach B transportiert werden sollen.

Das Gebot der Wirtschaftlichkeit im Fern- und Güterverkehr übt einen dauernden Druck auf die Unternehmen aus, wobei nach Einschätzung des SGB die Möglichkeit zur Effizienzsteigerung beim Materialeinsatz und in den betrieblichen Abläufen ausgeschöpft ist. Trotz neuen, digitalen Angeboten braucht es für die Bedürfnisse der Reisenden und die Verkehrssicherheit auch weiterhin eine starke Präsenz von gut ausgebildetem und erfahrenem Personal. Investitionen in die Aus- und Weiterbildung des Personals sind gerade vor dem Hintergrund der technologischen Entwicklung ausserordentlich wichtig und dürfen nicht unter dem Druck zur Wirtschaftlichkeit gekürzt werden. Und die grossen Herausforderungen durch einen immer dichteren Fahrplan und ein immer stärkeres Verkehrsaufkommen bedingen gute Arbeitsbedingungen, will man nicht die Sicherheit aller, aber eben auch des Personals, aufs Spiel setzen. Der Bundesrat und das Parlament tragen hier eine grosse Verantwortung, die sie nicht einfach an die Unternehmen delegieren können, denn sie schaffen die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Die Mitarbeitenden und die Gewerkschaften als ihre Interessensvertretung müssen in die Diskussion der technologischen Transformationen und die entsprechende Planung von Massnahmen unbedingt einbezogen werden. Das gilt insbesondere für die Übertragung von vollautomatischen Systemen ins ganze Netz.

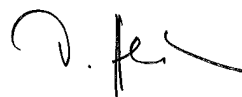
Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**



Paul Rechsteiner  
Präsident



Dore Heim  
Geschäftsführende Sekretärin

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35**

### **Zielsetzungen**

1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Ja

### **Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?**

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschrittes 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?

Ja

3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?

Variante 2, Ausbauschritt 2035. Diese Variante überzeugt durch eine nachhaltigere Wirkung in der Beseitigung von Engpässen und besseren Voraussetzungen für den Güterverkehr.

4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? Und zwar:

a. Beim Personenverkehr

b. Beim Güterverkehr

c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr

d. Bei den betrieblichen Anlagen

e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?

Der SGB äussert sich nicht zu den konkreten Vorhaben in den Regionen.

### **Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?**

Explizit sind hier die Kantone gemeint, die sich bereit erklärt haben, bestimmte Vorhaben vorzufinanzieren (siehe Fragen unten). Der SGB ist mit diesem Vorgehen einverstanden.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?

Grundsätzlich ja, zu den hier geplanten konkreten Massnahmen äussern wir uns jedoch nicht.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?

Ja

**Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Der SGB nutzt gerne die Gelegenheit, um hier nochmals anzubringen, was wir in unserer Stellungnahme bei den grundsätzlichen Anmerkungen formuliert haben:

Das Gebot der Wirtschaftlichkeit im Fern- und Güterverkehr übt einen dauernden Druck auf die Unternehmen aus, wobei nach Einschätzung des SGB die Möglichkeit zur Effizienzsteigerung beim Materialeinsatz und in den betrieblichen Abläufen ausgeschöpft ist.

Trotz neuen, digitalen Angeboten braucht es für die Bedürfnisse der Reisenden und die Verkehrssicherheit auch weiterhin eine starke Präsenz von gut ausgebildetem und erfahrener Personal. Investitionen in die Aus- und Weiterbildung des Personals sind gerade vor dem Hintergrund der technologischen Entwicklung ausserordentlich wichtig und dürfen nicht unter dem Druck zur Wirtschaftlichkeit gekürzt werden. Und die grossen Herausforderungen durch einen immer dichteren Fahrplan und ein immer stärkeres Verkehrsaufkommen bedingen gute Arbeitsbedingungen, will man nicht die Sicherheit aller, aber eben auch des Personals, aufs Spiel setzen. Der Bundesrat und das Parlament tragen hier eine grosse Verantwortung, die sie nicht einfach an die Unternehmen delegieren können, denn sie schaffen die gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Die Mitarbeitenden und die Gewerkschaften als ihre Interessensvertretung müssen in die Diskussion der technologischen Transformationen und die entsprechende Planung von Massnahmen unbedingt einbezogen werden. Das gilt insbesondere für die Übertragung von vollautomatischen Systemen ins ganze Netz.

8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Nein