

**An die KVF-S vom 30. Oktober 2023
23.055 s**

BRG. Perspektive Bahn 2050. Stand und Änderungen.

In der langfristigen Bahnstrategie des Bundes bestehen gravierende Lücken.
Die Vorlage Bahn 2050 ist an den Bundesrat zurückzuweisen.



Der Modalsplit [=Marktanteil] der Bahn stagniert seit 2007. Er sollte von 21% der Personenkilometer (Pkm) deutlich stärker erhöht werden und nicht nur um [+3 Prozentpunkte bis 2050 \(siehe Seite 35\)](#) wie vom BAV beabsichtigt. Das BAV benutzt die falschen Zahlen, nämlich [Anzahl Wege \(S.28\)](#) statt Pkm.

Die Konzentration der bundesrätlichen Strategie Bahn 2050 auf kurzen und mittleren Distanzen ist falsch. **Es sind zwingend die langen Distanzen zu berücksichtigen.**
[Dies fordern auch die SBB](#)



Die Fahrzeit von Tür zu Tür ist das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. Lange Distanzen sind zudem finanziell attraktiv, während kurze und mittlere Distanzen in der Regel subventioniert werden müssen.

Dank der Eröffnung des Gotthardbasistunnels entfallen [60-80 % des Mehrverkehrs auf die Verkehrsverlagerung](#). In der Raumplanung ist die Entwicklung nach innen sogar der Eröffnung des Tunnels zuvorgekommen.



Der Bundesrat soll kurze Reisezeiten, häufige Verbindungen und im Vergleich zur Strasse und zum Flugzeug **wettbewerbsfähige Fahrzeiten nach europäischen Zentren** wie Köln, Frankfurt, Stuttgart, München, Mailand, Paris und Lyon umsetzen wie im [Kap. 6.3.1.3 seiner Botschaft 12.016](#) **versprochen**.



Das **Verkehrskreuz Schweiz** mit Neubaustrecken auf der Ost-West und der Nord-Süd Achse, von Grenze zu Grenze, ist **zu planen, wie auch von den Räten in der [Motion 22.4258](#) gefordert**. Es drohen sonst bis 2035 Fehlinvestitionen.

Eine Neubaustrecke ist oft günstiger und schafft massive Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr, auch auf den alten Strecken. Bern – Olten kostete nur 30 Mio. pro Kilometer.



Zwischen den urbanen Zentren, die durch eine oberirdische Eisenbahn schnell miteinander verbunden sind, gibt es mehr Raum für Natur und Landwirtschaft (Fruchtfolgeflächen).



Mit dem **[Fahrplankonzept 2035](#)** werden für Kundinnen und Kunden durch längere Fahrzeiten und dem Verlust guter Anschlüsse **wichtige Vorteile von Bahn 2000 aufgegeben**. SwissRailvolution empfiehlt so rasch als möglich ein Fahrplankonzept zu erstellen, mit dem die Verschlechterungen verhindert werden können.



SwissRailvolution empfiehlt die in **[Artikel 1 Absatz 3 Buchstaben a-f des Bundesbeschlusses aufgelisteten Projekte](#)**, so zu **überprüfen**, dass sie mit einem nationalen Fahrplankonzept, das mit einer langfristigen Vision vereinbar ist, kompatibel sind.



SwissRailvolution empfiehlt der Kommission, dringend eine **vollständige Überarbeitung von Kap. 3.2 "Perspektive Bahn 2050"** der **[Botschaft des Bundesrates vom 16. August 2023](#)** zu verlangen, damit :

- Infrastrukturausbauten eine Folge eines nationalen Fahrplankonzeptes werden, wie bei Bahn 2000 und NEAT.
- die Schweiz in die europäischen Hubs (Köln, Frankfurt, Stuttgart, München, Mailand, Paris und Lyon) eingebunden wird, wie in **[Kap. 2.1.1 der Botschaft 18.078](#)** in Erinnerung gerufen.