



Stadt Bern
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Schweizerischer Städteverband
Herr Martin Flügel, Direktor
Monbijoustrasse 8, Postfach
3001 Bern

Bern, 21. September 2022

**Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und zur Perspektive BAHN 2050:
Vernehmlassung; Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat der Stadt Bern dankt Ihnen für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zum Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und zur Perspektive BAHN 2050 Stellung nehmen zu können.

1. Grundsätzliches

Der Kostenreduktionsstrategie des BAV kann grundsätzlich zugestimmt werden. Allerdings darf die Funktionalität und Zuverlässigkeit der realisierten Infrastruktur darunter nicht leiden. Projektanpassungen in den Ausbauprogrammen dürfen nicht zu negativen Auswirkungen auf das Angebot führen.

Der Gemeinderat bedauert, dass das geltende Angebotskonzept 2035 mit den beschlossenen Infrastrukturausbauten nicht umgesetzt werden kann. Insbesondere der Verzicht der SBB auf den Einsatz der Wankkompensation der neuen IC-Doppelstockzüge verhindert die geplante Fahrzeitverkürzung auf dem IC1 zwischen Bern und Lausanne. Somit wird ein zufriedenstellendes Angebot im Zeithorizont 2035 – jedenfalls für die gesamte Linie – nur mit Infrastrukturverbesserungen zu erreichen sein. Vor diesem Hintergrund erachtet es der Gemeinderat als problematisch, die finanziellen Mittel für die entsprechenden Programme zu reduzieren, auch wenn dies fallweise durch den Verzicht auf einzelne Projekte begründet werden kann.

2. Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen

Zu den vom Bundesrat im Rahmen der Vernehmlassung aufgeworfenen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

- a) *STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?*

Die Stadt Bern begrüsst die vorgeschlagenen Anpassungen des STEP-Ausbauschriffs 2035, insbesondere den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels.

Der Gemeinderat befürwortet die Anpassung des Ausbauschriffs 2035 und die Erhöhung des dazugehörigen Verpflichtungskredits, falls bis zum Vorliegen der definitiven Botschaft des Bundesrats klare Erkenntnisse zum Bahnausbau zwischen Lausanne und Genf vorhanden sind. Infrastrukturverbesserungen auf der Linie Bern-Lausanne sind nach dem Verzicht der SBB auf den Einsatz der Wankkompensationstechnik dringend nötig, um die vorgesehenen Fahrzeitreduktionen zu erreichen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Massnahmen auf den weiteren Ausbau abgestimmt sind. Der Gemeinderat will aber bereits an dieser Stelle darauf hinweisen, dass der Kapazitätsausbau auf dem Stadtgebiet quartierverträglich erfolgen muss. Der Ausbau von Infrastrukturen bringt potenziell grosse Auswirkungen auf die Quartierstruktur und damit beträchtliche Risiken für die Umsetzung mit sich. Infolgedessen erwartet der Gemeinderat, dass die Stadt von der SBB proaktiv und sehr früh in die Evaluations- und Planungsarbeiten einbezogen wird.

Nach Auffassung des Gemeinderats verdient die Einführung von Kursen zwischen Bern und Lausanne ohne Durchbindung bis Genève-Aéroport und St. Gallen (IC 1) bzw. Luzern (IR 15) in Anbetracht der quantitativen Schwerpunkte beim Fahrgastwechsel eine vertiefte Prüfung. Dies sowohl auf kürzere wie auf längere Sicht als Massnahme zur Verbesserung der Fahrplanstabilität als auch zur Schonung der technischen und finanziellen Kapazitäten.

- b) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?*

Der Gemeinderat wünscht, dass Studien und Projekte zur Konkretisierung der Beschleunigungsmassnahmen auf den Linien Bern – Lausanne und Lausanne – Genf rasch weitergeführt werden. Erste Umsetzungssetappen sind unbedingt verbindlich in die nächste Botschaft zum Ausbau der Bahninfrastruktur 2026 aufzunehmen, damit sie vor 2040 realisiert werden können.

Die grossen zeitlichen Verzögerungen bei der Umsetzung des Ausbauschriffs 2035 sind zu bedauern. Der Bundesrat sollte der Umsetzung dieses Ausbauschriffs weiterhin grosse Beachtung schenken, damit der Rückstand aufgeholt, bzw. weitere Verzögerungen vermieden werden können.

- c) *STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschnitts 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?*

Ja.

- d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?*

Der Gemeinderat begrüsst ausdrücklich und ausnahmslos die für den Knoten Bern vorgesehenen Angebotsverbesserungen durch AS 2025 (Bericht, S. 81). Besonders hervorgehoben sei die überfällige Einführung des 30-Minuten-Takts zwischen Bern und Luzern – eine Massnahme, die nicht nur aus touristischen Gründen zusätzliche Wertschöpfung verspricht.

Die Realisierung von Grossprojekten unter Betrieb führt teils zu schmerzhaften Einschränkungen beim Bahnangebot. Die Interessen der Bahnkunden, insbesondere auf den S-Bahnnetzen sollten hier zukünftig stärker berücksichtigt werden.

- e) *ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?*

Ja. Der Gemeinderat begrüsst die Anpassung der Mittel für Ausgleichsmassnahmen Regionalverkehr im Programm ZEB.

- f) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?*

Nein.

- g) *Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?*

Nein.

3. Perspektive BAHN 2050

Zu den vom Bundesrat in der Vernehmlassung aufgeworfenen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

- a) *Sind Sie damit einverstanden, dass abgeleitet aus den nationalen Grundlagen und Bundesstrategien, der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn liegt?*

Ja, der Gemeinderat unterstützt die Absicht des Bundesrats, die langfristige Weiterentwicklung des Bahnangebots und der dazu nötigen Infrastruktur auf die klimapolitischen Herausforderungen und damit auf die Verkehrsverlagerung hin zum öffentlichen Verkehr auszurichten. Dies entspricht auch den klimapolitischen Prioritäten der Stadt Bern.

- b) *Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?*

Die Ziele zur Perspektive Bahn 2050 werden unterstützt. Sie können einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten. Die Bahn wird für einen klimagerechten Verkehr in Zukunft eine absolute Schlüsselrolle einnehmen. Allerdings ist für die Erreichung der Klimaziele eine koordinierte Verkehrspolitik erforderlich, welche auch die anderen Verkehrsträger und deren Klimabilanz mit einbezieht. Eine entscheidende Rolle können dazu in Zukunft **multimodale Mobilitätsdrehscheiben («Mobilitäts-Hubs»)** leisten, welche das Bahnnetz attraktiv mit den übrigen Verkehrsmitteln kombinieren und ein einfaches Umsteigen von und zu stadtverträglichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Dazu sollte die Perspektive Bahn 2050 entsprechende Schritte vorsehen.

Der Bericht plädiert im «Fazit für die zukünftige Bahnentwicklung» (S. 34 ff.) zwar für eine solche Stossrichtung, allerdings nach Meinung des Gemeinderats zu zaghaft (vgl. S. 35 f.). Fortschritte lassen sich nur mit klaren Ansagen erzielen. Dazu müssen die Akteure konkret in die Pflicht genommen werden, aber auch die Finanzierung muss auf klare Grundlagen gestellt werden. Angesprochen sind im vorliegenden Kontext vorab die Infrastrukturbetreiberinnen, daneben aber auch die Immobiliensparte der Eisenbahnunternehmen.

Ein drängendes Problem im unmittelbaren Zusammenhang mit der Forderung nach multimodalen Verkehrsdrehscheiben bilden bekanntlich die **Veloparkierungsanlagen/Velostationen** an Bahnhöfen. Gesetzlicher Anknüpfungspunkt sind nach heutiger Rechtslage einzig die «Publikumsanlagen» (Art. 62 Abs. 1 Bst. d EBG). Der Gemeinderat regt an, auf Verordnungsstufe – voraussichtlich in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) – die nötigen Präzisierungen zu verankern, und zwar unabhängig von der allfälligen Betreiber- und Bewirtschaftungsform der Anlage¹. Für den Gemeinderat liegt auf der Hand, dass die Bahnunternehmungen mit in der Verantwortung stehen, im Umfeld der Bahnhöfe ausreichende Veloparkierungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen – sei es als Infrastrukturbetreiberin oder (verstärkt) als Immobilienbetreiberin. Damit würde die wünschenswerte explizite Basis für eine ausreichende Finanzierung von Veloparkierungsanlagen/Velostationen mit BIF-Mitteln sowie für die einheitliche Ausrichtung von Beiträgen geschaffen.

- c) *Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen» einverstanden?*

Nein.

Für die Haltung des Gemeinderats ist massgebend, dass der Bundesrat in der Botschaft selbst zur Einschätzung kommt, mit den vorgesehenen Massnahmen seien die Klimaziele im Verkehrsbereich, d.h. die Verlagerung auf die Schiene, nicht zu erreichen. Eine solche Kapitulation vor den klimapolitischen Herausforderungen gilt es zu verhindern,

¹ Ob eine bahnhofnahe Velostation von der Standortgemeinde, der Bahnunternehmung selber oder einer Dritträgerschaft betrieben wird, kann und soll für die Frage der Finanzierung letztlich keine Rolle spielen – entscheidend ist, dass die Bahnunternehmungen eine Mitverantwortung haben, für ein ausreichendes Angebot zu sorgen und sich deshalb zumindest auch finanziell beteiligen – oder für die Erstellung direkt verantwortlich sein – sollen.

umso mehr, da die Bahn die Voraussetzungen für eine nachhaltige und klimaneutrale Mobilität mitbringt.

Deshalb erachtet der Gemeinderat die vom Bundesrat vorgeschlagene Strategie mit Fokus auf kurze und mittlere Distanzen als zu einseitig auf eine Teilkomponente des gesamten Bahnangebots ausgerichtet. Der Bundesrat vernachlässigt dabei, dass durch die angestrebte verstärkte Förderung des Bahnverkehrs auch der Fernverkehr auf der Schiene markant zunehmen wird.

Nicht in Frage stellt der Gemeinderat das Anliegen des Bundesrats, ein möglichst gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen anzustreben und mit Angebotsverbesserungen eine Verkehrsverlagerung auf die Bahn primär auf Strecken zu erreichen, auf denen sie heute noch nicht konkurrenzfähig ist.

Allerdings ist die Bahn auch auf Langstrecken, beispielsweise zwischen Bern und Lausanne, nicht konkurrenzfähig. Dieses Verlagerungspotenzial ist in der Langfriststrategie ebenfalls zu berücksichtigen. Anders als die Botschaft nahelegt, wird deshalb die Umsetzung der Perspektive Bahn 2050 nicht mit punktuellen Massnahmen, namentlich Entflechtungsbauwerken in den wichtigen Bahnknoten, zu bewerkstelligen sein. Weitere Elemente, etwa zentrumsnahe Tangentiallinien in den grossen Stadtregionen sind vorzusehen. Damit können auf nachfragestarken Korridoren neue, zeitsparende Direktverbindungen geschaffen und die Zentrumsbahnhöfe und deren Zulaufstrecken entlastet werden. Im näheren Einzugsgebiet der Stadt Bern sind die Stationen Wankdorf, Ostermundigen (mit und ohne Fusion) sowie Europaplatz/Ausserholligen grundsätzlich prädestiniert.

Der Gemeinderat bedauert, dass in der Botschaft der internationale Bahnverkehr, welcher mindestens im europäischen Kontext eine klimafreundliche Alternative zum Luftverkehr darstellt, nur am Rande betrachtet wird. Hier besteht ebenfalls ein sehr grosses Potenzial für Verlagerungen auf die Bahn. Auch beim internationalen Verkehr ist eine Stärkung des Schienenverkehrs angebracht.

Zwei Achsen des internationalen Bahnverkehrs sind aus Sicht des Gemeinderats besondere Beachtung zu schenken: Erstens sind im Zulauf auf die Achse Genf-Lyon-Barcelona Neubaustrecken mit Fahrzeitreduktionen insbesondere zwischen Genf und Bern vorzusehen. Zweitens sind die nötigen Schritte einzuleiten, um zusammen mit Italien eine Modernisierung und Kapazitätserhöhung der südlichen Zulaufstrecke Rhodona-Domodossola zum Simplontunnel zu erreichen. Diese ist nötig, um sowohl den internationalen Personenverkehr aus dem westlichen Mittelland und der Westschweiz Richtung Italien konkurrenzfähig zu machen, als auch den Güterverkehr weiter zu stärken, wie es der Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung gebietet.

d) *Wenn nein, was schlagen Sie vor?*

Der Gemeinderat schlägt vor, die Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen» dahingehend zu ergänzen, dass die Bahn auch auf langen Distanzen weiterentwickelt und die internationalen Bahnverbindungen verbessert werden, wobei generell die Verkehrsverlagerung im Zentrum der Strategie stehen soll.

e) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?*

Nein.

4. Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte

Zu den vom Bundesrat aufgeworfenen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

a) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen für den nächsten Ausbauschritt (Botschaft in 2026), mit einem verkürzten Verfahren das Angebotskonzept 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln?*

An die Aktualisierung des Angebotskonzepts 2035 ist der Anspruch zu stellen, das vom Parlament beschlossene Angebot bis 2035 auch realisieren zu können. Dies kann insbesondere im Knoten Bern weitere Anpassungen bei der Infrastruktur bedingen. Weiter ist auf der Strecke Bern – Lausanne auf die Herausforderung zu reagieren, welche nach dem Verzicht der SBB auf den Einsatz der Wankkompensation bei den IC-Zügen entstanden ist.

Ein im nationalen Kontext ausgewogenes Angebotskonzept 2035 bedingt nach Auffassung des Gemeinderats neue Infrastrukturelemente insbesondere im Knoten Bern, zwischen Bern und Lausanne sowie zwischen Biel/Bienne und Lausanne. Die dafür nötigen finanziellen Mittel müssen im Rahmen der Botschaft 2026 bereitgestellt werden.

b) *Wie beurteilen Sie die mögliche Ergänzung des nächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2026) mit ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3)? Sowie dass für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?*

In der Botschaft 2026 sind nebst den aufgeführten Massnahmen auch Infrastrukturen aufzunehmen, welche für die Umsetzung des überarbeiteten Angebotskonzepts 2035 notwendig sind.

c) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen, dass mit der Erarbeitung des übernächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2030) ein umfassender Planungsprozess gemäss KPFV Art. 16 durchgeführt wird, der sich an der Perspektive BAHN 2050 ausrichtet?*

Für den Gemeinderat ist dieses Vorgehen nachvollziehbar.

d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte?*

Nein.

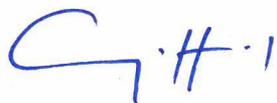
5. Weitere Bemerkungen

a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nein.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Haltung in der konsolidierten Stellungnahme des Städteverbands.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. von Graffenried'.

Alec von Graffenried
Stadtpräsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'C. Mannhart'.

Dr. Claudia Mannhart
Stadtschreiberin