



22.4258

**Motion KVF-N.**

**Perspektive Bahn 2050.**

**Einen Fokus auch auf die Realisierung  
und Vollendung  
des "Verkehrskreuzes Schweiz"**

**Motion CTT-N.**

**Perspective Rail 2050. Concentration  
également sur la réalisation  
et l'achèvement  
de la "Croix fédérale de la mobilité"**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 12.12.22

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 09.03.23

*Antrag der Mehrheit*  
Annahme der Motion

*Antrag der Minderheit*  
(Zopfi, Mazzone)  
Ablehnung der Motion

*Proposition de la majorité*  
Adopter la motion

*Proposition de la minorité*  
(Zopfi, Mazzone)  
Rejeter la motion

**Präsidentin** (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten. Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Wicki** Hans (RL, NW), für die Kommission: Mit der Perspektive Bahn 2050 hat der Bundesrat seine Langfriststrategie für die Bahn neu ausgerichtet. Insbesondere soll dabei der Schwerpunkt im Bereich des Personenverkehrs auf die kurzen und mittellangen Distanzen gelegt werden. Dieser Ansatz ist in seinen Grundzügen nachvollziehbar, doch darf dabei die Attraktivität des gesamten Netzes nicht aus den Augen verloren gehen. Zudem besteht die Gefahr, dass Projekte zwischen den Regionen ausgespielt werden könnten. Einen solchen Effekt gilt es zu vermeiden. Schliesslich ist es im Sinne einer Verlagerung auf internationaler Ebene förderlich, den Personenverkehr zu vernetzen, dies nicht zuletzt, um die Eisenbahn gegenüber dem Flugzeug für Reisen innerhalb Europas noch konkurrenzfähiger zu machen. Vor diesem Hintergrund fehlt die Gesamtvision eines Verkehrskreuzes Schweiz, welche die aufgeführten Punkte aufnimmt.

Eine solche Gesamtvision ist das Ziel der vorliegenden Motion. Neben den vom Bundesrat definierten Zielsetzungen weist sie zusätzlich auf die Bedeutung der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse hin. Konkret sollen die noch fehlenden Abschnitte im Fernverkehr von Grenze zu Grenze projektiert und realisiert werden. Einzelne Projekte und Massnahmen sind zwar bereits am Laufen, doch ist eine Gesamtsicht trotzdem notwendig. Entsprechend sind auch alle verfügbaren Spielräume zu nutzen, um die Fristen zu optimieren und die Zeit für die Realisierung der entsprechenden Bahninfrastrukturprojekte zu verkürzen.





Nachdem der Nationalrat diese Motion deutlich angenommen hat, wurde sie in unserer Kommission breit beraten. Insbesondere wurde uns der Mechanismus genau erläutert, nach welchem die Kriterien für die künftigen Projekte gesetzt werden; dies mit dem Ziel, nicht einfach den Verkehr umzulagern, sondern die Grundsatzfrage zu stellen, wie der ganze Verkehr ökologischer gestaltet werden könnte. Von daher rührt die Fokussierung des Bundesrates auf den

**AB 2023 S 160 / BO 2023 E 160**

Verkehr innerhalb der Agglomerationen. Allerdings ist im Umkehrschluss nicht gesagt, dass gleichzeitig nicht auch eine Gesamtsicht wertvoll wäre – dies umso mehr, als sowohl Gründe der nationalen Kohäsion wie auch der Standortattraktivität dafür sprechen. Schliesslich soll die Weiterentwicklung des Fernverkehrsnetzes weiterhin eine Priorität sein.

Aus diesen und den eingangs ausgeführten Gründen empfiehlt Ihnen die Mehrheit unserer Kommission, der Motion zuzustimmen.

**Zopfi Mathias (G, GL):** Zuerst ein paar Vorbemerkungen: Ja, der Fernverkehr ist wichtig; ja, das Verkehrskreuz Schweiz spielt im Fernverkehr eine gewisse Rolle. Es gibt Lücken im Fernverkehrsnetz – vor allem die Lücken in der Romandie sind uns bekannt; ihrer soll man sich annehmen und sie schliessen.

Aber, und das ist eine wichtige Vorbemerkung, die Mittel sind endlich. In der Motion wird gefordert, sich verstärkt auf die Realisierung und Vollendung des Verkehrskreuzes Schweiz zu konzentrieren. Zwar wird gesagt, der Bundesrat beantrage die zu diesem Zweck erforderlichen zusätzlichen Budgets. Man muss, glaube ich, trotzdem feststellen, dass man sich schon konzentrieren kann, aber nicht auf alles. Konzentriert man sich auf das eine, dann verliert man eben das andere aus den Augen.

Es überrascht mich ein bisschen, dass der Nationalrat und auch die Kommission so klar die Konzentration auf das Verkehrskreuz Schweiz haben wollen. Wir müssen nicht weit schauen, denn wir sehen in einem Nachbarland, wie es aussieht, wenn man sich auf das eine konzentriert und auf das andere weniger. Sie wissen es: Frankreich hat mit dem TGV ein ausgezeichnetes, weltmeisterliches Hochgeschwindigkeitsnetz. Allerdings muss Frankreich auch die Konkurrenz zum Flugzeug bewältigen, das müssen wir in der Schweiz mit unseren Distanzen nicht. Wenn Sie in Frankreich einmal die Weingüter im Bordeaux oder die Hinkelsteine in der Bretagne besichtigen wollen, dann werden Sie merken, dass der ÖV in der Provinz ziemlich dürtig ist und Frankreich den Fokus eben auf den Fernverkehr und weniger auf den Regionalverkehr richtet – wie es auch diese Motion tun möchte.

Der Bundesrat hat meiner Meinung nach in seiner Stellungnahme richtig ausgeführt, worauf man fokussieren soll. Er schreibt: "Der Angebotsausbau soll damit in zukünftigen Ausbausritten ab 2030 vermehrt innerhalb der Agglomerationskerne, der Agglomerationsgürtel, der Grenzregionen sowie zwischen ländlichen sowie touristischen Siedlungsräumen und den Agglomerationen liegen." Ich glaube, dass das – eben diese verschiedenen Schwerpunkte zu setzen – absolut richtig ist und es keinen so starken Fokus auf das Verkehrskreuz Schweiz braucht.

Weshalb? Unser Ziel muss doch sein, dass der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr vergrössert wird. Wir wissen, dass gewisse Verbesserungen beim Fernverkehr einfach dazu führen, dass es mehr Verkehr gibt, dass weitere Distanzen gefahren werden können und gefahren werden. Wenn wir aber in der Agglomeration und auf dem Land den Verkehr auf den kurzen und mittleren Distanzen verbessern, dann erhöhen wir die Konkurrenzfähigkeit der Bahn. Dort können wir den ÖV-Anteil eben erhöhen. Zwischen Zürich und Bern ist die Bahn der Konkurrenz des Individualverkehrs absolut gewachsen. Aber gerade auf kurzen und mittleren Distanzen ist das nicht der Fall. Eine Verbesserung dort erhöht die Qualität des öffentlichen Verkehrs. Sie erhöht auch die ökologische Wirkung, weil wir dann wirklich Anteile vom Individualverkehr zur Bahn verlagern und nicht einfach Mehrverkehr schaffen, indem weitere Distanzen gefahren werden können. Letztlich muss genau das unser Interesse sein. Wenn wir uns auf das Verkehrskreuz konzentrieren, werden wir letztlich die kurzen und mittleren Distanzen, die der Bundesrat stärker priorisieren wollte, vernachlässigen müssen, weil die Mittel nun einmal endlich sind.

Ich sage noch einmal: Ja, man muss den Fernverkehr verbessern. Die Motion mit dieser Zusatzfokussierung ist aber unnötig, und ich glaube, sie ist schädlich. Noch einmal: Ich verstehe nicht, wieso die Kommission und der Nationalrat mit so grossen Mehrheiten für die Motion waren. Wenn Sie an Ihre Regionen denken, wenn Sie an die Agglomerationen, den ländlichen Raum und die touristischen Angebote denken, dann, glaube ich, sollten Sie sich eigentlich rasch dafür entscheiden, dass der Fokus nicht einfach auf die grossen Zentren und die vielen Verbindungen zwischen diesen gerichtet wird.

Ich danke für die Ablehnung der Motion.



**Français** Olivier (RL, VD): Permettez-moi de contredire notre collègue Zopfi. Pourquoi est-ce que cette motion a été déposée? Parce qu'en fait l'office fédéral et le Conseil fédéral ont leur façon de voir et que, nous, nous en avons une autre. Rappelons que la planification développée à l'époque et qui a été votée dans les chambres, la Perspective Rail 2050, est celle qui est très exactement mentionnée dans la motion. C'est le projet de "Croix fédérale de la mobilité".

Pourquoi "Croix fédérale"? Pourquoi ce projet a-t-il été développé? C'est parce que le réseau grandes lignes offre des prestations très disparates aux voyageurs. Sur des parties du réseau, la vitesse commerciale est de plus de 170 kilomètres à l'heure. Des trains qui traversent les Alpes roulent à 200 voire à 250 kilomètres à l'heure. Sur d'autres parties du réseau, les trains roulent seulement à 90 kilomètres à l'heure en vitesse commerciale. Ces différences de qualité sont inacceptables pour l'usager. C'est pour cela qu'on a employé le terme "Croix fédérale de la mobilité".

Le réseau national doit avoir, à quelques exceptions près qui prennent en compte la topographie et l'usage, des vitesses commerciales qui ne montrent pas de telles différences. Ce n'est pas possible! Si on veut vraiment un report modal et que l'attractivité soit équivalente dans toute la Suisse, il faut offrir les mêmes services partout. Le critère de la capacité est important. Dans le débat que nous avons eu à l'époque sur les projets 2035, nous avons ajouté le critère de la vitesse, qui est un apport non négligeable pour augmenter l'attrait. Si on veut vraiment favoriser un report de la voiture vers le rail, il faut qu'il y ait une concurrence.

L'autre remarque qui a été faite est mentionnée dans le dernier rapport transmis aux commissions. La Suisse doit proposer des liaisons ferroviaires de meilleure qualité, tant avec l'Allemagne, l'Autriche qu'avec le bassin Rhône-Alpes. Aujourd'hui, cela ne fonctionne pas bien. Nous sommes dépendants de l'Autriche, de l'Allemagne et de la France. Pourquoi est-ce que je ne cite pas l'Italie? Parce que toute une série de projets sont en cours grâce au Lötschberg. Les relations internationales vers l'est, l'ouest et le nord de l'Europe sont déficitaires. Il n'y a que le noeud de Bâle qui ne fonctionne pas trop mal.

C'est pour cela que cette motion est importante. Il s'agit de rappeler au Conseil fédéral quelle était la volonté exprimée en son temps, c'est-à-dire il n'y a pas si longtemps que cela, lors du traitement du projet, et qu'il faut appliquer tout simplement les décisions qui ont été prises, en particulier en vue de l'étape d'aménagement 2035, et poursuivre cette politique, et non pas la restreindre et en rester uniquement aux agglomérations et au réseau régional.

Dès lors, je ne peux que vous recommander de suivre la proposition de la commission et d'adopter la motion du Conseil national.

**Würth** Benedikt (M-E, SG): Die Minderheit Zopfi stösst jetzt eine Diskussion an, die für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz eigentlich nicht zielführend ist. Das Gegeneinander-Ausspielen von Fernverkehr und Regionalverkehr bringt nichts. Man muss allerdings sagen, im Grunde genommen hat der Bericht des Bundesrates, die Perspektive Bahn 2050, diese Diskussion schon ein bisschen provoziert, indem dort gewisse Schwerpunkte gesetzt wurden. Das wiederum hat zu dieser Motion geführt.

Wir können in der Schweiz doch stolz sein auf den öffentlichen Verkehr. Was sind die zentralen Erfolgsfaktoren unseres öffentlichen Verkehrs? Es sind die Pünktlichkeit, die Sicherheit und die guten Anschlüsse. Anschlüsse benötigen Sie häufig zwischen Regionalverkehr und Fernverkehr, d. h., Sie brauchen am Ende eben beides: den Fernverkehr als gutes Rückgrat des gesamten Systems und den

AB 2023 S 161 / BO 2023 E 161

Regionalverkehr, damit eben auch die Anschlüsse in den Regionen gut funktionieren.

Wenn ich beim Glarnerland, dem Beispiel von Herrn Zopfi, bleibe: Die S6 aus dem Glarnerland hat keinen guten Kostendeckungsgrad, wenn die Anschlüsse an den Fernverkehr in Ziegelbrücke nicht gut sind, um ein einfaches Beispiel zu nehmen. Wir brauchen beide Elemente in unserem Verkehrsnetz, sowohl einen guten Fernverkehr, der die Lücken schliesst, der die Engpässe beseitigt, wie auch einen Regionalverkehr, der die Vorteile des Fernverkehrs, die Zeitgewinne, eben auch in die Regionen mittransportiert. Das ist ja der Sinn dieses integrierten ÖV-Systems Schweiz. Vor diesem Hintergrund nimmt die Motion ein wichtiges Thema auf, und ich bitte Sie auch, diese Motion zu unterstützen.

Zum Vergleich mit dem Ausland, der von Kollege Zopfi gemacht wurde: Vergessen Sie nicht, dass wir in der Schweiz auch ein stabiles Finanzierungssystem haben. Trotz den Herausforderungen beim Bahninfrastrukturfonds usw. muss gesagt werden: Der Fernverkehr ist eigenwirtschaftlicher Verkehr, und diesen Verkehr müssen wir auch so organisieren, dass er eigenwirtschaftlich funktioniert. Der Regionalverkehr ist bestellter Verkehr und kostet den Bund und die Kantone jährlich wiederkehrend Milliarden von Franken. Aber die Verwendung dieser Mittel ist breit akzeptiert, weil schlussendlich eben das Gesamtsystem im Auge behalten wird.



Darum geht meines Erachtens jetzt auch der Vergleich mit den grossen Flächenstaaten Europas fehl. Dort haben wir eben gerade kein so gut austariertes System, was Planung und Finanzierung anbelangt. Vor diesem Hintergrund, gerade wenn Sie die Kostendeckungsgrade der Regionalverkehrslinien verbessern wollen, gerade wenn Sie dort, um beim Beispiel des Business Case zu bleiben, das Kollege Noser vorhin herangezogen hat, für die Regionalverkehrslinien die Ausgangslagen verbessern wollen, brauchen Sie auch den leistungsfähigen Fernverkehr. In diesem Sinn nimmt die Motion ein Thema auf, das sehr berechtigt ist. Ich bitte Sie, hier der Mehrheit der Kommission zu folgen.

**Rösti Albert, Bundesrat:** Der Bundesrat hat die Perspektive Bahn 2050 letztes Jahr ja in die Vernehmlassung gegeben. In dieser Perspektive hat er die Zielsetzungen bezüglich Energieverbrauch, Umwelt, Klimaschutz und Raumplanung einbezogen und entsprechend drei verschiedene Szenarien geprüft. Dabei kam er zum Schluss, dass wir ein mittleres Szenario verfolgen sollten, das vor allem die kurzen und mittleren Strecken im Fokus hat. Die Vernehmlassung wurde im letzten Herbst abgeschlossen. Wir haben diverse Rückmeldungen erhalten, insgesamt 178. Nun läuft die Auswertung. Die Botschaft wird jetzt erarbeitet und Ihnen im August 2023, noch in diesem Jahr, unterbreitet. Die Stellungnahmen und auch allfällige Motionen können dann einbezogen werden. Weshalb beantragt der Bundesrat die Ablehnung dieser Motion? Ich denke, die Differenzen sind nicht sehr gross. Ich bin einverstanden, ich glaube, die kleinräumige Schweiz ist nicht unbedingt mit anderen Ländern, mit weit entfernten oder ländlichen Regionen vergleichbar. Wenn ich an die 37 Agglomerationsprogramme denke, dann sind wir eigentlich eine Einheit und sollten das nicht gegeneinander ausspielen. Ich denke, das war auch nicht die Absicht des Bundesrates.

In seiner Strategie erkennt der Bundesrat natürlich schon, dass die grössten Verkehrsströme innerhalb der Agglomerationen stattfinden und nicht unbedingt auf den Hauptstrecken Basel-Chiasso oder St. Gallen-Genf, also nicht auf den ganzen Strecken. Der Verkehr auf der Strecke Bern-Zürich beispielsweise ist viel dichter als der auf der ganzen Strecke St. Gallen-Genf. Dem will man entsprechend Rechnung tragen.

Es ist aber nicht so, dass der Fernverkehr in der Strategie des Bundesrates einfach vernachlässigt werden soll. Vielmehr geht es darum, auf den langen Strecken Ausbauten zu tätigen, wo der Fernverkehr, der öffentliche Verkehr, mit dem Privatverkehr nicht konkurrenzfähig ist. Das sind beispielsweise die Strecken Lausanne-Bern oder Winterthur-St. Gallen, also einfach dort, wo man im Vergleich mit dem Auto nicht konkurrenzfähig ist. Für die Strecke Bern-Zürich dagegen, dies als Beispiel, nehmen alle, die auf die Zeit schauen müssen, den Zug. Da braucht die Reisezeit nicht unbedingt noch eine Minute kürzer zu werden, das bringt relativ wenig. Von daher scheint mir die Motion nicht enorm weit von der Position des Bundesrates entfernt zu sein. Der Bundesrat möchte aber auch nicht das Umgekehrte, nämlich dass jetzt nur die Fernverkehrsverbindungen beschleunigt werden. Daher kommt er zu seiner Ablehnung der Motion.

Der Bundesrat ist im Moment zusätzlich an der Prüfung der notwendigen Massnahmen auf der West-Ost-Achse – Massnahmen für die Nord-Süd-Achse werden sowieso ergriffen, auch wenn Sie dem Bundesrat folgen und diese Motion ablehnen. Das ist insbesondere so, weil die SBB entschieden haben, die Technologie der Wankkomposition nicht anzuwenden, da sie im Moment technisch zu wenig funktioniert. Dadurch verlieren die entsprechenden Züge ein paar Minuten; da prüfen wir, wie der Fahrplan auch unter dieser Restriktion zukünftig eingehalten werden soll und ob es zusätzliche Massnahmen braucht.

Summa summarum sind wir also nicht so weit auseinander. Wenn Sie die Motion 22.4258 der KVF-N annehmen, werden wir dem im Rahmen der Botschaft entsprechend Rechnung tragen, aber auch wenn Sie sie im Interesse der Strategie des Bundesrates ablehnen, werden wir den Fernverkehr nicht einfach ausser Acht lassen.

#### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 22.4258/5685)

Für Annahme der Motion ... 28 Stimmen

Dagegen ... 10 Stimmen

(0 Enthaltungen)