

konsultationen@bav.admin.ch

Esther Casanova  
info@f-s-u.ch  
Chur, 14. Oktober 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

Wir danken für die Möglichkeit zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050 im Rahmen der Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

Die Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sollen sich räumlich erheblich auswirken und sind in Bezug zu den Fragestellungen des Klimaschutzes mitentscheidend, wenn ein Umbau unserer Siedlungs- und Verkehrsstrukturen gelingen soll. Unseres Erachtens muss unsere aktuelle Gesellschaft in den kommenden Jahren ein substanzieller Beitrag zum Modal Shift leisten. Ein Paradigmenwechsel ist unserer Ansicht nach nötig. Der Boden, unsere Lebensgrundlage, ist bedroht. Raumplanung muss konsequent auf Netto Null Treibhausgase ausgerichtet werden. Das wird der Hauptschwerpunkt der kommenden Jahre sein. Die dezentrale Struktur der Schweiz sehen wir bezüglich der genannten globalen Herausforderungen als eine wesentliche Stärke.

Der FSU schliesst die im Bereich der Raumplanung tätigen Personen in einem Verband zusammen. Angesichts der grossen Bedeutung und räumlichen Wirkung der Vernehmlassungsvorlage erlauben wir uns, Ihnen unsere Stellungnahme zukommen zu lassen.

2/10

Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar.

### **1) Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen**

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?

Der FSU unterstützt die Anpassungen des Verpflichtungskredites zu folgenden wichtigen Projekten: Brüttenertunnel, 4. Gleis Stadelhofen und Vollausbau Lötschberg Basistunnel. Bei diesen Projekten geht es um die Deckung von Mehrkosten, die Projekte sind wichtig und unbestritten.

Bei der Projektierung (Vorstudie) des Zimmerberg-Basistunnels ZBT II wurde festgestellt, dass mit deutlichen Mehrkosten gerechnet werden muss. Diese Mehrkosten sollen mit einer direkten Linienführung, einem Verzicht auf Vorinvestitionen und einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit begrenzt werden. Der FSU ist der Ansicht, aus übergeordneter Sicht sei eine aufwärtskompatible Lösung mit dem Einbezug der Strecke nach Chur mit dem Meilibachtunnel weiter zu verfolgen. Die Kürzung des Projektes als kurzfristige Sparmassnahme ist abzulehnen, falls langfristig Einschränkungen oder deutliche Mehrkosten verursacht würden.

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

Der FSU unterstützt die regelmässige kritische Überprüfung aller Projekte im Sinne einer rollenden Planung und die Anpassung an neue Entscheide (z.B. Verzicht «Wank-Kompensation», Überprüfung der Knotenstruktur, neue Zielbilder mit angepasster Knotenstruktur, etc.). Dringlich ist die Überarbeitung des langfristigen Zielbildes (siehe unten, STEP 2050). Diesbezüglich müssen neben der Klärung der künftigen Knotenstruktur auch die Standards von Massnahmen, oder flankierende Massnahmen überprüft werden. Wir stellen fest, dass trotz immensen weiteren Investitionen der Marktanteil und der Kostendeckungsgrad sich in den letzten rund 15 Jahren nur unbedeutend verändert hat. Wir sehen es zum Beispiel kritisch, im Rahmen des Projektes S-Bahn 2. Generation mit langen Zügen auch in periphere, ländliche Räume zu fahren (Ausbauten Tösstal, Ausbauten von S-Bahn-Stationen im Zürcher Unterland auf 320 Meter lange Züge); oder es werden teure Investitionen gebaut, und die später angebotenen Angebotskonzepte sind unwesentlich besser oder sogar schlechter als vor der Investition (Bsp. Überholgleis Siebnen-Wangen).

Der FSU begrüsst, dass die Projektierung bedeutender Vorhaben wie beispielsweise des Durchgangsbahnhofs Luzern und des Kapazitätsausbaus Knoten Basel im Rahmen des Ausbauschriffes 2025 bis Ende Auflageprojekt weitergeführt werden können.

3/10

Wichtig ist, dass im Rahmen dieser Projektierungen aufgezeigt wird, dass die Verkehrsinfrastrukturen auf den Raum abgestimmt sind: Städtebauliche und verkehrliche Einbettung in die bereits bestehenden Strukturen; Nachweis Kongruenz mit den Klimazielen 2050; Anpassungen am bestehenden Verkehrssystem, sodass der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr auch gesichert ist usw. Es sind für die Projekte Nachweise zu erbringen, dass sie mit den Klimazielen kompatibel sind und flankierende Massnahmen durch die betroffenen Kantone und Gemeinden auch verbindlich getroffen werden.

Wir vermissen insbesondere die konkrete Aufforderung an die Kantone und Gemeinden, in Abstimmung mit den lokalen Gegebenheiten Ambitionen zu setzen, die der Vision und den Zielen Bahn 2050 zum Durchbruch verhelfen. Denn diese Vision und Ziele gilt es bereits bei den heutigen Planungen konkret anzuwenden und einzufordern.

Wir nehmen Kenntnis, dass das Bauen unter Betrieb stark herausfordernd ist, und dass die Fertigstellung des Programmschrittes STEP AS 35 sich um 3 bis 5 Jahre verzögern wird.

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

Der Ausbauschritt STEP AS 25 umfasst insbesondere dringende Ausbauten zwischen Genf und Lausanne, der Ligerztunnel (Doppelspur Biel- Neuenburg), Ausbauten im Raum Basel und Bern sowie zahlreiche weitere Ausbauten. Im Knoten Genf wird derzeit mit zusätzlichen Kosten von rund 510 Millionen gerechnet. In Pratteln kann mit «Leistungssteigernden Massnahmen» auf das Projekt «Entflechtung» verzichtet werden, was 180 Millionen günstiger ist. Wir unterstützen diese Anpassungen und die Mehrkosten von 330 Millionen Franken.

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

Der FSU unterstützt die regelmässige kritische Überprüfung aller Projekte im Sinne einer rollenden Planung und die Anpassung an neue Entscheide.

Wir nehmen Kenntnis, dass die Fertigstellung des Programmschrittes STEP25 sich um bis zu 10 Jahre verzögern wird (Knoten Genf und Bern).

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

Wir unterstützen diese Anpassung.

4/10

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

Mit dem Programm zukünftige Entwicklung Bahnprojekte «ZEB» wurde ein Nachfolgeprogramm zum Programm «Bahn 2000» konzipiert, bevor die FABI-Vorlage mit den STEP Ausbauprogrammen eingeführt wurde. Die Mittel von ZEB beinhalteten ursprünglich ein schweizweites Paket an Infrastrukturen. Mit «ZEB» können 400 Meter lange Züge auf der West-Ost Achse via Bern sowie Doppelstockzüge im Wallis eingesetzt werden. Die grössten Bausteine sind der Neubau der Bahnanlagen zwischen und mit den Bahnhöfen Lausanne und Renens, sowie der Vierspurausbau zwischen Olten und Aarau (Eppenbergtunnel). Weiter waren Massnahmen zwischen Bern und Lausanne sowie Winterthur und St. Gallen vorgesehen, um diese beiden Knoten zu Systemknoten mit guten Anschlüssen zu entwickeln. Mit dem Verzicht auf die Wankkompensationstechnik («Wako») müssen nun auch die Massnahmen neu konzipiert werden.

Wir akzeptieren und begrüssen den Entscheid, diese «Wako» Technik fallen zu lassen und können die Konsequenz nachvollziehen, die damit zusammenhängenden Infrastrukturen nicht zu tätigen und anderweitige Massnahmen neu aufzugleisen. Es ist aber alles daran zu setzen, gerade die heute noch nicht realisierten, wichtigen Knoten wie St. Gallen und Lausanne zu Systemknoten mit optimalen Anschlüssen weiter zu entwickeln, und zwar in einem möglichst raschen Zeithorizont nach Möglichkeit ohne grossen baulichen Investitionen.

Die Planung von Bahn 2050 soll der Anlass sein, nicht realisierte Massnahmen von ZEB in einem weitsichtigen Plan zu gestalten.

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

Wir stellen fest, dass das Programm «Vier-Meter-Korridor» mit zum Teil umfangreichen Tunnelneubauten offensichtlich dank gutem Projektmanagement und sorgfältigem Controlling klar unterhalb des prognostizierten Budgets abgeschlossen werden konnte.

Das Projekt «NEAT» ist in der Garantie- und Abschlussphase. Es soll festgehalten werden, dass die Kredite eingehalten werden können, nachdem die ursprünglich geplante Anschlussstrecke in die Ostschweiz gestrichen wurde. Weiter muss festgestellt werden, dass die weiteren Anschlussstrecken im Norden und Süden noch nicht vollendet sind. Der aktuell gefahrene Fahrplan ist insbesondere im internationalen Personenfernverkehr noch unbefriedigend und soll mit neuen aufwärtskompatiblen Zielkonzepten hinterlegt werden. Die Wirkung der NEAT muss in den kommenden Jahren weiter analysiert werden.

Das Programm HGV-A ist abgeschlossen. Wir stellen fest, dass der internationale Verkehr aber noch immer als Baustelle bezeichnet werden muss; Der Marktanteil im internationalen Personenverkehr ist zurückgegangen. Die Verbindungen von und

5/10

nach München sind unzuverlässig. Die Angebote aus und nach Italien und Deutschland sind verbesserungsfähig. Direkte Verbindungen aus der Schweiz nach Südfrankreich und Spanien gibt es heute keine mehr.

Ein Programm, wie der internationale Personenverkehr Klima-verträglich entwickelt werden kann, fehlt.

## 2) Perspektive BAHN 2050

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 FSU unterstützt diesen Fokus, mit Bahn 2050 Verkehr auf die Bahn zu verlagern. Aus Sicht des FSU ist die Verkehrsverlagerung zugunsten der Bahn von zentraler Bedeutung und trägt zur Erreichung der Klimaziele 2050 bei.

Der öffentliche Verkehr hat heute einen Marktanteil von rund 20%. Eine erhebliche Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr wird klar unterstützt. Mit der Verlagerung sollen die Klimaziele erreicht werden, d.h. ist es nötig, heute nicht Klimaverträgliche Verkehre zu verlagern. Auf mittleren und längeren Distanzen muss dabei die Bahn einen erheblich grösseren Marktanteil übernehmen können. Auf kürzeren Distanzen können auch weitere Klima-verträgliche Verkehrsarten (Fussverkehr, Veloverkehr, strassengebundener öffentlicher Verkehr oder Light-Rail-Systeme) grössere Anteile übernehmen.

Der FSU vermisst jedoch bei der Perspektive BAHN 2050 die explizite Erwähnung der zentralen Prämisse aus dem Bundesgesetz über die Raumplanung RPG1 und dem Raumkonzept Schweiz, die zukünftige Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken.

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

Der FSU unterstützt die Vision des Bundesrates:

«Die Bahn leistet dank effizienter Nutzung ihrer Stärken einen grossen Beitrag zum Klimaziel 2050 und stärkt den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz».

Die sechs Zielsetzungen des Bundesrates sind folgende:

1. Die Bahnentwicklung ist mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt.
2. Das Bahnangebot ist Teil der Gesamtmobilität, flexibel und optimal mit den anderen Verkehrsträgern und -angeboten vernetzt.
3. Der Bahnanteil am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr erhöht sich merklich.

6/10

4. Der Bahnbetrieb ist klimaneutral und neue Bahninfrastrukturen sind boden- und ressourcenschonend gestaltet sowie gut in Landschaft und Siedlung integriert.
5. Der Bahnbetrieb ist sicher, pünktlich und zuverlässig.
6. Effizienzgewinne durch Automatisierung und neue Technologien werden konsequent genutzt.»

Der FSU ist sehr erfreut, dass die Bahnentwicklung mit den Zielen der Raumentwicklung abgestimmt werden soll.

Potenzial ist beim Güterverkehr vorhanden, welches ausgeschöpft werden soll, um den Bahnanteil am Modalsplit zu erhöhen.

Es wird befürwortet, dass neue Ideen und Entwicklungen in der Technologie und Effizienzsteigerung stärker berücksichtigt werden.

Um diese Ziele und die Klimaziele zu erreichen, ist festzuhalten, dass es neben Programmen und Massnahmen bei der Bahnentwicklung auch flankierende weitere Massnahmen brauchen wird.

c) Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" einverstanden?

Der FSU ist der Ansicht, dass die Stossrichtung der Weiterentwicklung auf kurzen und mittleren Distanzen gefährlich sein kann. Wenn die Klimaziele erreicht werden sollen, wird die Bahn auch auf langen Distanzen einen erheblich grösseren Marktanteil übernehmen müssen. Wir haben oben festgestellt, dass die Zuverlässigkeit im internationalen Verkehr heute ungenügend ist und auch hier Handlungsbedarf besteht.

d) Wenn nein, was schlagen Sie vor?

Der FSU schlägt vor, die Stossrichtung zu ergänzen: "Weiterentwicklung der Bahn auf mittleren *und langen* Distanzen".

Zudem schlagen wir zwei weitere Stossrichtungen vor:

«Der öV als Rückgrat der Raumentwicklung» und  
«Der öV als gesellschaftlicher Integrator»

e) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?

### **Mittlere und lange Distanzen**

In der langfristig anzustrebenden Bahnperspektive sind unbedingt die internationalen Einbindungen aufwärtskompatibel deutlich zu verbessern. Der Anteil des Kurzstrecken-Luftverkehrs ist heute enorm, dieser muss möglichst rasch auf den Boden gebracht werden.

7/10

Aktuell fliegen z.B. täglich bis zu 10'000 Personen täglich zwischen Genf und London (2.5 Millionen im Jahr) oder noch immer fliegen rund 1 Million Menschen pro Jahr zwischen Genf und Paris, oder eine ähnliche Menge zwischen Zürich und Berlin oder Zürich und Amsterdam. Wir haben oben festgestellt, dass wirkungsvolle Zielbilder im Fernverkehr fehlen.

Die Verbindung nach München ist heute noch unzuverlässig. Mit dem Ausbau der Strecke nach München wurde es zudem verpasst, die Hochgeschwindigkeits-Verbindung ab München nach Berlin einzubinden. Auch bräuchte es eine Langfristperspektive aus der Schweiz ab München nach Osten.

Mit der Neat stehen im Herzen Europas zwei Alpendurchstiche neu zur Nutzung bereit. Zielbilder im internationalen Fernverkehr müssen überarbeitet werden und die heute unzureichenden Angebote müssen deutlich verbessert werden. Zwischen den Ballungsräumen Frankfurt, Süddeutschland und Norditalien muss ein gutes Bahnangebot entwickelt werden, das die Investitionen der Neat nutzen soll, und im innerschweizerischen Verkehr möglicherweise neue schnelle Angebote zwischen Basel und dem Tessin erlauben könnte, ohne Umwege über Luzern oder Zürich.

Ab der Schweiz müssen auch die Verbindungen in Richtung Frankfurt, Ruhrgebiet und Benelux deutlich schneller und zuverlässiger werden.

Schliesslich sind die Verbindungen nach Südfrankreich und Spanien mittlerweile derart unzureichend, dass der Markt hier zum grossen Teil dem MIV, dem Flugverkehr und den Fernbussen überlassen wurde.

### ***Der öV als Rückgrat der Raumentwicklung***

Die Zielsetzung, dass die Bahnentwicklung mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt werden soll, soll offiziell mit der Stossrichtung «Der öV als Rückgrat der Raumentwicklung» verfolgt werden.

Damit soll der bisherige Treiber «Auto» mit dem informellen Rückgrat «Hauptstrasse» durch *formelle* zentrale Orte im Umfeld von ÖV-Haltestellen ersetzt werden. In der Raumplanung sind dazu die zentralen Orte mit hoher ÖV-Erschliessungsgüte definiert. An diesen Orten sind die Angebotsqualitäten zu erhalten und weiter zu verbessern und *flankierende Massnahmen wie Innenentwicklung und Parkraumbewirtschaftung und Parkraumbeschränkung* (abgestimmt auf die ÖV-Erschliessungsgüte) werden hier die Hebelwirkung zu Gunsten des öV entfalten können.

Beim Rückgrat ist die Rede bewusst von «ÖV» und nicht nur von «Bahn», weil das Gesamtsystem auch unter Einbezug des strassengebundenen ÖVs zu optimieren sein wird, sowohl auf kurzen, mittleren wie sogar auch auf langen Distanzen.

### ***Der öV als gesellschaftlicher Integrator***

Die Welt ist im Umbruch; im Osten, Westen wie auch im Süden ist die politische Entwicklung dramatisch. Die Bahn kann, soll und muss als gesellschaftlicher Integrator wirken. Zentrale Orte mit hoher Öffentlichkeit sind gerade in digitalisierten Gesellschaften von enorm grosser Bedeutung als Kitt der Gesellschaft. Jede

8/10

Ortschaft der Schweiz hat mit dem Bahnhof oder mit der zentralen ÖV-Haltestelle einen Ort gesellschaftlicher Integration. Wir empfehlen, die Stossrichtung «der ÖV als gesellschaftlicher Integrator» aktiv in allen Ortschaften auf allen Planungsebenen mit allen Beteiligten flankierend anzuwenden.

### 3) Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte

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?

Das Angebotskonzept 2035 ist grundlegend zu überarbeiten.

Das Angebotskonzept 2035 ist nicht nur wegen dem Verzicht auf die Wako Technik nicht fahrbar, es muss entsprechend der Vision und den Zielen neu konzipiert werden. Nicht nur hierarchisch zentrumsorientiert sind die Reiseketten zu entwickeln, sondern die Netze sind mit dem bewährten Knotensystem vor allem an jenen Orten zu ergänzen, wo das Angebot weniger dicht ist: in der Peripherie und im ländlichen Raum; in den Kernen, wo heute 15 Minutentakte oder noch dichtere Angebote bestehen oder absehbar sind, haben sich die Symmetrieknoten überlebt. So sind zwischen Zürich und Winterthur zwölf schnelle Verbindungen pro Stunde (!) geplant. Hier muss die Knotenstruktur zu Gunsten einer besseren zeitlichen Verteilung der Angebote über die Stunde in den Hintergrund treten, um die volle Wirkung zu nutzen. Diese bessere Verteilung über die Stunde an den zentralen Knoten (Zürich, Bern) soll dazu genutzt werden, die peripheren Knoten (St. Gallen, Lausanne) zu Systemknoten zu entwickeln, kurzfristig, bevor grössere Ausbauprojekte umgesetzt werden können.

In den grossen Zentren können die Aufenthaltszeiten der Fernverkehrszüge zudem erheblich verkürzt werden. Die Angebote sind zudem zwischen Fern- und Regionalverkehr besser abzustimmen, zu systematisieren, die Geschwindigkeiten auf den einzelnen Korridoren zu harmonisieren, integral und multimodal besser zu vernetzen und zwischen den wichtigsten Agglomerationszentren auch zu beschleunigen.

Es sollen Massnahmen priorisiert werden, die kurzfristig umsetzbar sind.



9/10

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

Wir begrüssen, dass der AS35 überarbeitet und mit einer neuen Vision 2050 ergänzt werden soll und die Planung rollend angepasst werden soll.

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

Wir begrüssen die Absicht, den übernächsten Ausbauschnitt umfassen zu Planen und die Ansprüche des Fernverkehrs, des Regionalverkehrs und des Güterverkehrs gemäss Planungsprozess und entsprechend der Vision und den Zielen umfassend zu überarbeiten.

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

Die Abstimmung der Verkehrsentwicklung mit der Siedlungsentwicklung in den einzelnen Korridoren ist herausfordernd. Unter dem Aspekt des Klimaschutzes geht es dabei nicht darum, bereits gut öV-erschlossene Orte mit konventionellen «klimaunverträglichen» Tiefgaragen-Siedlungen zu verdichten. Vielmehr müssen vorhandene Siedlungskerne und zentrale Orte besser mit dem öV vernetzt und in hoher Qualität nach innen entwickelt werden.

Die Methodik der Testplanung mit interdisziplinären Teams wäre ein geeignetes Vorgehen, spezielle Fragestellungen in einzelnen Korridoren zu vertiefen und neue Angebotskonzepte zu schärfen. Der FSU hilft gerne mit, das BAV und die Planungsregionen in dieser Frage zu unterstützen.

#### 4) Weitere Bemerkungen

a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

##### **Postulat Verkehrskreuz**

Mit der Vision, den Zielen und Stossrichtungen des Bundesrates wird das Postulat Verkehrskreuz unzureichend beantwortet. Bei diesem Postulat wird gefordert, den internationalen Personenverkehr durch die Schweiz mit neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken durchzubinden. Der Bundesrat legt die Vision auf kurze und mittlere Distanzen und sieht offensichtlich keinen Bedarf, auch lange Distanzen mit der Bahn aufwärtskompatibel zu erschliessen und zu beschleunigen. Wir sehen hier einen Widerspruch, weil aus Gründen des Klimaschutzes gerade auch der Fernverkehr über lange Distanzen mit der Bahn deutlich verbessert werden muss.

10/10

**Dank**

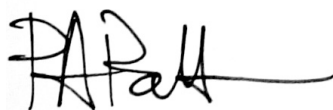
Der FSU dankt für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit den Änderungen an den Beschlüssen und zur Perspektive Bahn 2050 Stellung nehmen zu können. Wir betonen die Wichtigkeit und Dringlichkeit dieser Vorlage.

FSU Vorstand

Francesca Pedrina

Pierre-Alain Pavillon

Marc Schneiter



Co-Präsidentin

Co-Präsident

Vorstandsmitglied