

UVEK
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation
Bern

Zürich, 11. November 2003

HGV – Anschluss, Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger,

Für die Zustellung dieser Vorlage zur Vernehmlassung danken wir Ihnen bestens. Als Vertreter der Kunden des Oeffentlichen Verkehrs beantworten wir Ihre Fragen wie folgt:

1. *Erachten Sie den Ansatz, der die Einbindung der Grosszentren wie auch der Klein- und Mittelzentren sowie Randregionen vorsieht, als richtig und zweckmässig?*

Es entspricht der schweizerischen Tradition, dass nicht nur die Grosszentren sondern auch Klein- und Mittelzentren sowie Randregionen gefördert werden. Dies darf aber nicht dazu führen, dass Grosszentren vernachlässigt werden. Aus dieser Sicht ist die Verschiebung des Ausbaus der Strecke Zürich – Winterthur in die 2. Phase nicht zu verantworten. Für das Teilstück Zürich – Oerlikon hat das Zürcher Volk seinen Anteil bereits mit grossem Mehr bewilligt.

Der Einsatz der beschränkten Mittel muss schwergewichtig dort erfolgen, wo nebst der Verbesserung der Verbindungen durch deren Beschleunigung gleichzeitig im Sinne eines Mehrfachnutzens auch bestehende Kapazitäts-Engpässe im Netz behoben werden können.

2. *Unterstützen Sie den Einbezug der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein – Rhone in die erste Phase des HGV-Anschluss-Konzepts?*

Diese neue TGV – Verbindung bietet ab Basel eine wesentlich kürzere Fahrzeit nach Paris. Von dieser Verbesserung profitiert ein grosser Teil der Deutschschweiz. Sie kann mithelfen den Anteil der Bahnreisenden auf dieser Strecke beträchtlich zu erhöhen. Die Aufnahme in die erste Phase wird deshalb begrüsst.

3. *Begrüssen Sie das Konzept mit der Phasierung der vorgesehenen Massnahmen (1. Verpflichtungskredit: baureife, bilateral vereinbarte Projekte im grenznahen Frankreich sowie von BAHN 2000, 2. Etappe unabhängige Massnahmen. 2. Verpflichtungskredit: noch nicht finanzierte Projekte in Frankreich sowie Massnahmen in der Schweiz mit vertieftem Abstimmungsbedarf zu BAHN 2000, 2. Etappe)? Ist auf die 2. Phase mit Blick auf die Bundesfinanzen ganz oder teilweise zu verzichten?*

Die Phasierung in der genannten Form ist in zweierlei Hinsicht bedenklich: Einerseits in staatspolitischer, insofern als sie mit der raschen Realisierung des überwiegenden Teils der Anbindung der Westschweiz an Frankreich und der Verschiebung aller Vorhaben zur Anbindung Zürichs und der Ostschweiz an Deutschland regionalpolitisch sehr unausgewogen ist und andererseits in verkehrspolitischer, da sie jeder

quantitativen oder qualitativen Abwägung der fraglichen Strecken gegeneinander entbehrt. Für eine sachliche Diskussion ist gerade diese Einschätzung der jeweiligen Verkehrspotentiale und Modal-Splits unabdingbare Grundlage.

Sofern es die Bundesfinanzen zwingend verlangen, müssen wir uns mit einer Aufteilung in 2 Phasen abfinden. Keineswegs abfinden können wir uns aber mit Ihrer Absicht, den Ausbau Zürich – Winterthur, der für die Verbindung Zürich – München und auch diejenige nach Stuttgart zwingend notwendig ist, in die zweite Phase verschoben werden soll. Wir schlagen Ihnen deshalb vor beim NEAT- Kredit den Betrag für den Hirzeltunnel zu streichen und denjenigen für den Zimmerbergtunnel in eine spätere Etappe zu verschieben. Da der Zimmerbergtunnel für den Güterverkehr nicht benötigt und stündlich höchstens durch 2 Reisezugpaare benützt wird, kann diese Investition ohne Schaden zurückgestellt werden. Dagegen ist bei einer Reisezeitverkürzung auf 3 1/4 Stunden ab Zürich nach München mit einer bemerkenswerten Frequenzzunahme zu rechnen. Auch auf der Strecke Zürich – Stuttgart bietet die Fahrzeit von 2h 35 Min eine echte Alternative zum Auto und zum Flugzeug. Diese beiden Verbindungen sind nicht nur für Zürich sondern auch für die Zentralschweiz und das Mittelland von Bedeutung. Die Ausbauten Zürich – Winterthur und Bülach – Schaffhausen sind nach unserer Ansicht unbedingt in die 1. Phase zu verschieben. Aus Sicht der Bahnkunden kann auf die 2. Etappe nicht verzichtet werden.

4. *Die vorgesehenen Massnahmen schaffen auf gewissen Strecken die Voraussetzung für die Verkehrsleistungen, die möglicherweise dem Regionalverkehr zuzuordnen sind. In wie weit sollen aus Ihrer Sicht die entsprechenden Leistungen von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt werden? Soll eine entsprechende Absicht im kantonalen Richtplan festgesetzt werden?*

Sofern gewisse Massnahmen für den Regionalverkehr von erheblicher Bedeutung sind, ist eine angemessene Beteiligung der Kantone zu befürworten. Allerdings sollte der Bund in solchen Fällen seine Beiträge nicht zurückstellen (siehe Weinbergtunnel Zürich – Oerlikon)

5. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Wir vermissen die Berechnung der Kosten/Nutzen – Verhältnisse für die Strecken Zürich – München und Zürich – Stuttgart. Interessant wäre bei dieser Aufstellung auch ein Einbezug der zu erwartenden Mehrfrequenzen.

Genehmigen Sie sehr geehrter Herr Bundesrat den Ausdruck unserer Hochachtung:

PRO BAHN SCHWEIZ

Der Präsident:

Der Leiter Ressort Politik: