



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35

Antworten von Pro Bahn Schweiz

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Antwort

Ja.

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschrittes 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?

Antwort

Ja.

Bei den Leitsätzen vermissen wir allerdings die Berücksichtigung der zu erwartenden Veränderungen der digitalen Entwicklung bei den Zubringern zur Bahn auf den AS 2035. Wir verweisen auf den Exkurs Nr. 2 in unserer Stellungnahme.

Zudem haben wir Bedenken bzgl. Mengengerüst: Die Automatisierung resp. Teilautomatisierung des strassengebundenen öV und der teilweise Wechsel von fahrplangebundenem zu abzurufbarem Angebot birgt ein grosses Potential für eine Verlagerung des modal split vom mIV zum öV. Dies besonders in dicht besiedelten Gebieten. Die Konsequenzen für die Kapazitätsanforderungen nicht nur der Schiene sondern auch der Bahnhöfe sollten wenigstens Szenario mässig berücksichtigt werden. Umso wichtiger erscheinen uns eine rollende Planung sowie eine perspektivische Ausrichtung des Angebotes auf diese Veränderungen.

3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?

- a. Variante Ausbauschritt 2030 (7 Milliarden Franken)
- b. Variante Ausbauschritt 2035 (11,5 Milliarden Franken)

Antwort

Wir bevorzugen Variante b), also den AS 2035.

Klar ist, dass mit einem kleineren Paket und kürzerem Zeitrahmen zwar einige Entscheidungen offen gelassen würden und über die Mittel noch verfügt werden könnte. Dies hätte den Vorteil, später auf die Verkehrsentwicklung reagieren zu können. Damit wäre ein regionalpolitischer Ausgleich indessen sehr schwierig, da nur ein einziges

grösseres Projekt im Paket Platz finden würde. Wir erachten diese Variante daher für nicht sinnvoll und auch nicht mehrheitsfähig.

Allerdings ist der Finanzrahmen von 11.5 Milliarden beim AS 2035 für uns nicht nachvollziehbar. Wenn der AS 2030 mit 7 Milliarden dotiert ist, sollten dem AS 2035 mindestens 13 Milliarden zur Verfügung stehen (2 x 7 Mia. minus der wachsende Aufwand beim Unterhalt und Substanzerhalt gem. BIF-Mechanik). Auch damit lassen sich nicht alle objektiv berechtigten Bedürfnisse befriedigen, aber mehr als mit 11.5 Milliarden. Wir erwarten also eine Aufstockung des Finanzrahmens auf 13 Milliarden.

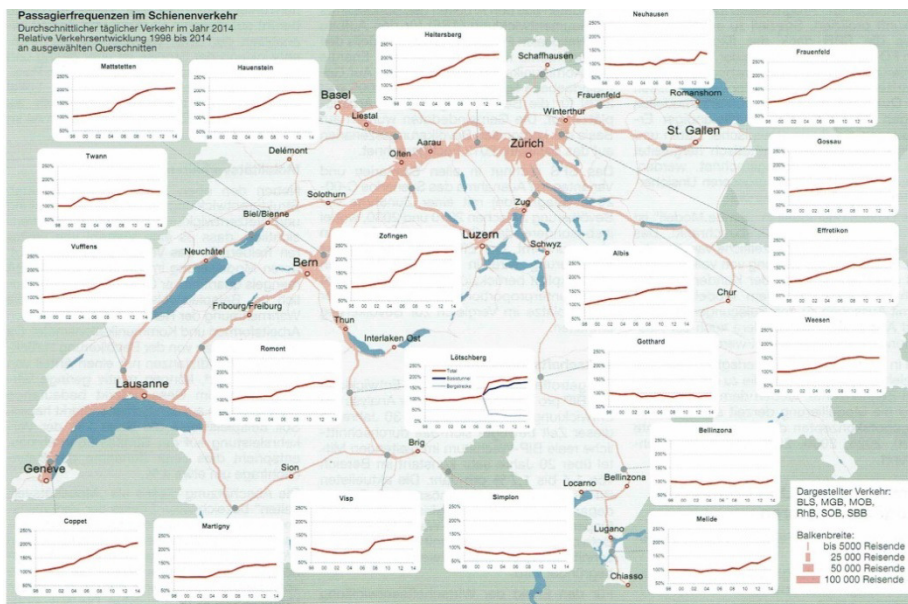
4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? Und zwar:

a. Beim Personenverkehr

Antwort

Teilweise.

Für Pro Bahn Schweiz heisst «Das Angebot wird entlang der erwarteten Nachfrage entwickelt» nicht, dass nur Grossprojekte in der Region Zürich und im Arc Léman realisiert werden. Folgende Abbildung zeigt deutlich, dass auch ausserhalb der Region Zürich hohe Passagierfrequenzen vorhanden sind und immer dort wo das Angebot verbessert wird (Reisezeitverkürzung, Erhöhung der Bedienungshäufigkeit und neue bessere Umsteigeverbindungen oder Direktverbindungen) sich auch die Nachfrage zusätzlich erhöht. Deshalb sind auch die angestrebten raumplanerischen Auswirkungen zu berücksichtigen. Eine zentralisierte Metropolitanisierung mit den alleinigen Schwerpunkten Zürich und Arc Léman widerspricht dem föderalistischen Charakter der Schweiz.



Belastungsplot (Balkenbreite) sowie Visualisierung der Wachstumsraten im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auf der Schiene im Zeitraum 1998 – 2014 an ausgewählten Querschnitten (Quelle: „Simba.Strecke.HOP“).

Zusammenfassend heisst das konkret:

Die Vernehmlassungsvorlage ist regional zu unausgewogen und zu stark auf die beiden grossen Metropolitanräume ausgerichtet.

Das Hinausschieben des Baus des Durchgangsbahnhofes in Luzern, der als Ganzes beschlossen aber baulich in zwei Etappen erfolgen soll, sowie dessen Finan-

zierung durch den Kanton Luzern ist nicht akzeptabel. Der Ausbau am Zimmerberg und in Luzern auf eine durchgehende Doppelspur ZH-ZG-LU muss zeitgleich erfolgen. Die mit dem AS 2025 bereits beschlossene und finanzierte Projektierung ist vom BAV umgehend auszulösen.

Aufgrund der Nachfragesituation ebenfalls notwendig ist aus unserer Sicht die Aufnahme des Teil-Ausbaus des Lötschberg-Basistunnels.

Zudem muss die Projektierung des Herzstückes Basel und eines dritten Juradurchstiches Aufnahme in den AS 2035 finden.

Mit dem von Pro Bahn geforderten Finanzrahmen von 13 Milliarden und den noch möglichen Optimierungen haben diese Projekte Platz im AS 2035.

b. Beim Güterverkehr

Antwort

Der Ausbau des Lötschberges und die Projektierung des 3. Juradurchstiches sind für das zu erwartende Wachstum des Güterverkehrs essentiell. Wir befürworten die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Aber der Güterverkehr soll keine Verdrängungswirkung auf den Personenverkehr haben.

c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr

Antwort

Wir fragen uns, ob die vorgesehenen Mittel für die Elektrifizierung und den Ausbau der Hochrheinstrecke genügen werden. Der Ausbau dieser Tangentiallinie ist wichtig und dürfte bei unseren deutschen Nachbarn als wichtige Verbesserung in einem Wachstumsgebiet auch eine Priorität darstellen. Auch angesichts der Nicht-Berücksichtigung der zweitgrössten Stadt in der Schweiz im AS 2035 muss dieser Ausbau grössere Priorität bekommen und wenig nötig auch entsprechend dotiert sein.

d. Bei den betrieblichen Anlagen

Antwort

Wir verweisen auf unsere Ausführungen in der Antwort auf Frage 2. Wir machen uns Sorgen, dass viele Bahnhöfe (und deren Weiterentwicklung zu Mobilitätshubs) nicht mit dem zu erwartenden Wachstum der Personenströme mithalten können. Hier sind aber auch die Kantone in die Pflicht zu nehmen und proaktive Haltungen (wie sie z.B. in der Stellungnahme des Kantons Luzern bzgl. Mobilitätshubs zum Ausdruck kommt) aufzugreifen und aktiv zu unterstützen.

e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig?

Antwort

Siehe Antwort 4a.

Wir verweisen auch auf den Exkurs 2 in unserer Stellungnahme:

In eher peripher gelegenen Gebieten mit geringer Siedlungsdichte, welche heute durch die Schiene erschlossen werden, ist die Wirtschaftlichkeit von strassengebundenem individuell bestellbarem, teilweise oder ganz automatisiertem (selbstfahrend) öV besser und es dürften in vielen Fällen deutlich bessere Angebote bei tieferen Kosten möglich sein.

Auf welche der im AS 2035 enthaltenen regionalen Ausbauten und Infrastrukturmassnahmen in einem solchen Szenario verzichtet werden könnte resp. sollte, müsste zumindest grob abgeschätzt und in der endgültigen Vorlage transparent aufgezeigt werden.

So würden auch Mittel für andere, dringlichere Ausbauten frei.
Mindestens für die von den Regionen klar ausgewiesenen Mobilitätshubs sind in der Vorlage eine Mengenabschätzung und mögliche Konsequenzen für den Infrastrukturbedarf anzugeben.

Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?

Antwort

Nein.

Wir verweisen auf die Antwort 4 a)

Eine rückerstattungspflichtige Vorfinanzierung, wie sie im EBG §58c vorgesehen ist, kann nach unserem Dafürhalten nur zum Tragen kommen, um unerwünschte Verzögerungen bei der Realisierung von im AS 2035 aufgeführten Projekten durch die jährlich zur Verfügung stehenden Tranchen zu verhindern. Es ist zu beachten, dass sich der BIF nicht verschulden darf und somit die Rückzahlung von Vorfinanzierungen nicht zukünftige Ausbauschritte über Gebühr einschränken.

Wenn sich zeigen sollte, dass der Finanzrahmen nicht genügt, um die sich als notwendig erweisenden Projekte einigermaßen zeitgerecht realisieren zu können, ist eher eine zusätzliche Zuführung von Finanzmitteln in Betracht zu ziehen.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?

Antwort

Nein, weil wir eine solche Art der Finanzierung gar nicht befürworten.

Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Antwort

Wir weisen an dieser Stelle auf einen grundlegenden Mangel bei der Beurteilung der Projekte nach Kosten-/Nutzen hin. Durch die Anwendung des nicht an die neuen Prioritäten angepassten Tools NIBA ergeben die Kosten/Nutzen-Berechnungen der Projekte ein verzerrtes Resultat. Exemplarisch kann dies bei der Bewertung des Zimmerberg Basistunnels II gezeigt werden, wo der Fahrzeitgewinn eine mitentscheidende Rolle für das gute Abschneiden spielt, obwohl gemäss dem erläuternden Bericht dieser – zu Recht! - keine Priorität bei den Infrastrukturausbauten haben soll. Wir erwarten vom BAV, dass das Bewertungstool entsprechend angepasst wird und die Kosten/Nutzen-Berechnungen im Hinblick auf die endgültige Vorlage wiederholt werden.

8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Antwort

Wir verweisen auf Antwort 2. Wir sind überzeugt, dass diese Thematik rasch an Bedeutung gewinnt und deshalb adressiert werden muss.

Luzern, 12. Januar 2018

Pro Bahn Schweiz

Karin Blättler
Präsidentin

Thomas Lendenmann
Vizepräsident