



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Doris Leuthard  
Kochergasse 6  
3003 Bern

per Mail via  
konultationen@bav-admin.ch

Zürich, 12. Januar 2018

## **Stellungnahme Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Möglichkeit, bei der Vernehmlassung zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/2035 mitzuwirken. Gerne nimmt Pro Bahn Schweiz als Kundenorganisation dazu Stellung.

Vorab möchten wir unsere Wertschätzung für die enorme Arbeit, welche in dieser Vorlage steckt, zum Ausdruck bringen.

Grundsätzliche Forderungen aus Kundensicht an den Ausbauschritt:

- Schweizweit konsequent systematisierte 30- / 15-Minuten-Takte bei Korridoren mit hoher Nachfrage.
  - Angebot muss entlang der erwarteten Nachfrage und den angestrebten raumplanerischen Auswirkungen entwickelt werden.
  - Möglichst Vermeidung von Umsteigeverbindungen. Mindestens Erhalt der heute bestehenden Direktverbindungen
  - Neubeurteilung/-priorisierung der Projekte, falls sich vor Realisierung die Gegebenheiten wie z.B. Veränderung Nachfrageentwicklung, neue Technologien etc. ändern.
  - Nicht der Fahrzeitgewinn muss im Vordergrund stehen, sondern der Kapazitätsausbau
- > Sofortmassnahme: Schnellstmögliche optimale Nutzung der bestehenden Infrastrukturen (z.B. Harmonisierung der Geschwindigkeiten, Flügeln oder Tangentialverbindungen)

Karin Blättler  
Präsidentin

Tel. N: 079 961 34 53  
Tel. P: 041 210 28 72

Pro Bahn Schweiz  
8000 Zürich

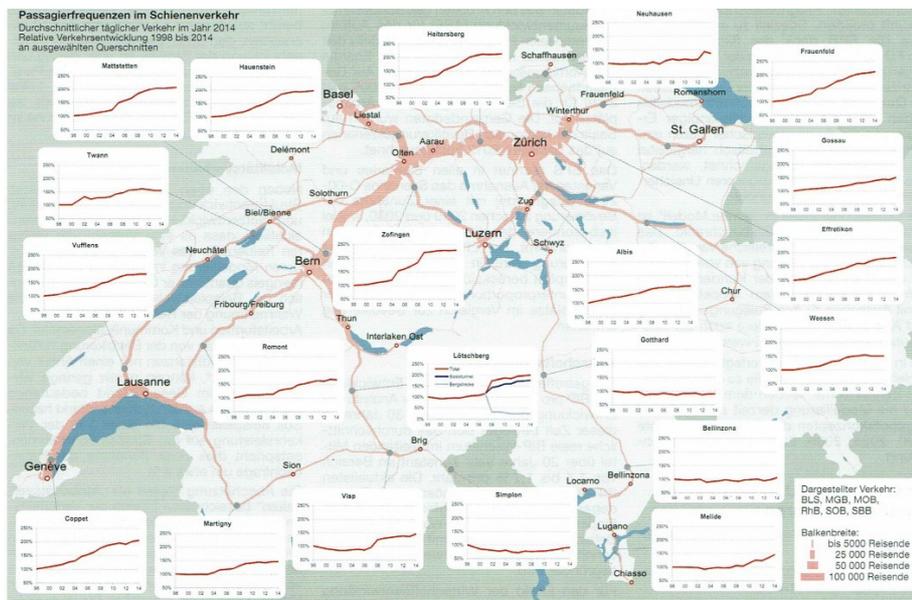
Privat:  
Hirschmattstrasse 54  
6003 Luzern

karin.blaettler@bluewin.ch

www.pro-bahn.ch

## Was ist für die Schweizer Bahnreisenden (und damit Pro Bahn Schweiz) das Wichtigste am nächsten Ausbauschritt der Bahninfrastruktur?

- Grundsätzlich steht Pro Bahn Schweiz hinter der Planungsphilosophie der SBB. Für Pro Bahn Schweiz ist es aber zusätzlich zentral, dass auch eine Verbesserung der Netzqualität in der ganzen Schweiz erreicht wird. Dies bedeutet Infrastrukturbauten insbesondere dort, wo die Fahrzeiten-Anforderungen zwischen wichtigen Knotenbahnhöfen noch nicht erfüllt sind. Es kann nicht sein, dass z.B. in Luzern die Zeitdauer von der Ankunft des ersten Zuges bis zur Abfahrt des letzten Zuges weiterhin 37 Minuten beträgt.
- Auch darf in Bahnhöfen mit nur halbstündlichen Verbindungen, durch «die Harmonisierung der Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsarten» das Knotenprinzip nicht auseinanderbrechen.
- Bei der Planungsphilosophie der SBB ist zu berücksichtigen, dass Direktverbindungen (ohne Umsteigen) bestehen bleiben. Umsteigeverbindungen sind unattraktiv und haben direkten negativen Einfluss auf die Nachfrage bzw. auf den modal split.
- 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“).

- Für Pro Bahn Schweiz stehen nicht die Milliardeninvestitionen im Zentrum, sondern was am Schluss dem Kunden an Angebotsverbesserungen über das gesamte Netz zur Verfügung steht. Auch dürfen bei der Angebotsplanung neue Angebote wie Flügeln oder Tangentialverbindungen nicht ausser Acht gelassen werden.
- Damit alle Kantone die gleichen Voraussetzungen haben, sollen die Projektierung und Vorfinanzierung gewisser Massnahmen gesetzlich geregelt werden und die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden.

Pro Bahn fordert, dass die für diesen Ausbauschnitt geplanten Projekte allenfalls neu beurteilt und priorisiert werden, sollten sich vor Realisierungsbeginn die Gegebenheiten wie z.B. Veränderung der Nachfrageentwicklungen, neue Technologien etc. ändern. Dasselbe gilt dann, wenn angesichts dieses grossen Investitionsvolumens Projekte Verspätung haben und andere wiederum vorgezogen werden können. Eine teilweise rollende Planung unter Berücksichtigung des vom Parlament (und allenfalls dem Souverän) vorgegebenen finanziellen Kostenrahmens muss möglich sein.

### **Pro Bahn ist für Ausbauschnitt 2035 mit 11.5 bzw. 13 Mia.**

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.

Wir unterstützen deshalb den Entscheid des Bundesrates für die umfassendere Variante AS 2035. Nicht nachvollziehbar ist für uns aber die Vorgabe des finanziellen Rahmens von 11.5 Milliarden Franken. Die Finanzierungsmechanik des BIF erlaubt aus unserer Sicht einen AS 2035 im Rahmen von 13 Milliarden Franken. Dies erlaubt auch eine ausgewogenere Verteilung der Grossprojekte.

Im vorgeschlagenen AS 2035 sind viele Details enthalten, auf die unmöglich eingegangen werden kann. Betrachtet man den Variantenentscheid nur in den Grundzügen, so stellt man fest:

Enthalten sind (A):

- Brüttener Tunnel
- Ausbau Stadelhofen mit viertem Gleis, zweitem Riesbachtunnel n. Tiefenbrunnen
- Zimmerberg-Basistunnel 2
- Ausbau Lausanne – Genf
- Ausbau Stammstrecke Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds

Nicht enthalten sind (B):

- Herzstück Basel
- Durchgangsbahnhof Luzern
- Lötschberg-Basistunnel Vollausbau oder Teilausbau Ferden - Mitholz
- Dritter Juradurchstich

Die ausführliche Bewertung der in der Vorlage enthaltenen (A) und nicht enthaltenen (B) Projekte finden Sie im Anhang unserer Stellungnahme.

### **Grundlegender Mangel bei der Beurteilung der Projekte nach Kosten-/Nutzen**

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.

### **Fazit**

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 Finanzierung 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. Damit erübrigt sich die vom VöV vorgeschlagene Erstreckung des Zeitrahmens. Gesamthaft wird damit auch ein regional besser ausgewogenes Paket der Grossprojekte erreicht, die Unterstützung desselben dürfte steigen und wäre mehrheitsfähig.

Für allfällige Fragen stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Pro Bahn Schweiz**

Karin Blättler  
Präsidentin

Thomas Lendenmann  
Vizepräsident

## ANHANG

### A. Bewertung nicht enthaltener Projekte

Von den vier erwähnten Projekten, die nicht berücksichtigt wurden, sind drei bzgl. Nachfragesituation und Netzentwicklung von höchster Dringlichkeit und Wichtigkeit:

- Der Durchgangsbahnhof Luzern ist nach eingehender Variantenstudie der SBB die klar beste Variante. Alle anderen Varianten beinhalten Teilausbauten, die für sich alleine fast keine Verbesserung bewirken, die in der Summe alle miteinander jedoch deutlich teurer wären als die erste Etappe des Durchgangsbahnhofs mit neuer doppelspuriger Zufahrt von Ebikon (jedoch noch ohne Durchbindung, mit unterirdischem Kopfbahnhof nur aus Richtung Zug; späterer Ausbau zum Durchgangsbahnhof vorbereitet). Dazu bewirken alle diese Teilausbauten (Doppelspur Rotsee, Drei- oder Vierspur Gütsch – Luzern plus Ausbau Kopfbahnhof mit Verlegung ZB in den Güterbahnhof) eine geringere Verbesserung als der Durchgangsbahnhof (1. Etappe). Also weniger Wirkung für mehr Geld.
- Der Lötschberg-Basistunnel ist inzwischen an Spitzentagen (DI-DO und SA) regelmässig über die 85% der technischen Kapazität hinaus ausgelastet, die gemäss UIC als Grundlage für die Bemessung der betrieblich nutzbaren Kapazität gelten. Auf diese Weise wird eine Auslastung von 110% erreicht, die jedoch zulasten der Stabilität und damit der Betriebsqualität geht. Ein Ausbau des Angebots zum durchgehenden Halbstundentakt ist nicht möglich und der Anteil der Güterzüge, die über die Bergstrecke verkehren müssen, liegt regelmässig über einem Drittel, an Spitzentagen bei rund 40%. Nach 25-30 Jahren Betrieb, also ca. 2022-2027, werden erstmals grössere Unterhaltsarbeiten fällig werden, die im einspurigen Abschnitt nur mit monatelangen Totsperrungen machbar wären. Während man dies beim Gotthard-Strassentunnel abgelehnt hat, soll dies bei einem Eisenbahntunnel offenbar zumutbar sein. Die Reisezeit von Norden nach Visp würde sich dabei genau um 30 Min. verlängern, ebenso viel wie bei der Fahrt über den Gotthard-Pass anstelle des Gotthard-Strassentunnels. Offenbar wird hier mit zwei unterschiedlichen Ellen gemessen.
- Der dritte Juradurchstich wäre nach Realisierung des vorliegenden AS 2035 das letzte Grossprojekt aus „Bahn2000“, das immer noch nicht realisiert ist. Die Linie zwischen Olten und Liestal ist extrem stark belastet mit Mischverkehr aus Fernverkehr, S-Bahn und Güterverkehr. Am Bözberg wird zwar gerade ein neuer Tunnel gebaut, dieser ist jedoch nicht mehr als ein 1:1-Ersatz des bestehenden Tunnels mit grösserem Lichtraumprofil; ein Kapazitätsgewinn resultiert nicht. Die beiden Strecken durch den Jura bilden damit absehbar den grössten Engpass auf der Nord-Süd Transitroute durch die Alpen und werteten den Nutzen der enormen bereits getätigten Investitionen der letzten Jahrzehnte ab. Es ist unverständlich, dass dieser Ausbau im Kapitel 2.2 des Erläuternden Berichtes («Denkbare Schwerpunkte des nächsten Ausbaus» nicht erwähnt wird.
- Damit werden zahlreiche Regionen nicht berücksichtigt, die sich entsprechend benachteiligt fühlen, während der Grossraum Zürich gleich mit mehreren Grossprojekten beglückt wird, obwohl nicht zuletzt gerade dort schon sehr viel ausgebaut und investiert wurde. Im Gegensatz dazu verteilen sich die drei oben genannten Projekte Durchgangsbahnhof Luzern, Ausbau Mittelabschnitt Lötschberg-Basistunnel sowie dritter Juradurchstich auf verschiedene Landesgegenden (Zentralschweiz, Bern - Wallis und Nordwestschweiz - Aargau - Solothurn). Ein guter regionaler Ausgleich wäre theoretisch möglich. Der bestehende Finanzierungs-

rahmen lässt hingegen auch bei einer Erhöhung auf 13 Milliarden keine Ausführung aller dieser Projekte im Rahmen desselben Ausbaus schrittes zu. Umso wichtiger ist die Aufnahme der Projektierung des dritten Juradurchstiches in den AS 2035.

## **B. Bewertung der in der Vernehmlassungsvorlage enthaltenen Projekte**

- Das vom Bundesrat vorgeschlagene Paket ist regionalpolitisch unausgewogen mit einem sehr grossen Schwergewicht des Grossraums Zürich. Ohne eine Neugewichtung droht die Vorlage am Widerstand aller Regionen, die sich zu Recht benachteiligt fühlen, zu scheitern. Bereits andere Vorlagen, denen zentralistische Züge unterstellt wurden, waren in der Vergangenheit nicht von Erfolg gekrönt: wenn eine Vorlage zugleich die Wünsche der Zentralschweiz, der Ostschweiz, der Nordwestschweiz und Berns übergeht, ist sie kaum mehrheitsfähig!
- Der Brüttener Tunnel ist eines der verbliebenen Projekte aus Bahn2000, die noch nicht umgesetzt sind. Zwischen den beiden Städten Zürich und Winterthur ist das Verkehrsaufkommen sehr hoch und die meisten Verbindungen aus der Ostschweiz führen ebenfalls über diesen Weg. Während zwischen Zürich und Effretikon über Stadelhofen, Wallisellen, Kloten und Zürich Flughafen vier verschiedene Strecken zur Verfügung stehen, müssen sich diese Züge zwischen Effretikon und Winterthur auf eine einzige Strecke zwängen. Der Ausbau ist nicht nur wichtig, sondern auch dringend.
- Ebenso ist das Verkehrsaufkommen im Bahnhof Stadelhofen und dem anschliessenden verbleibenden Einspurabschnitt nach Tiefenbrunnen extrem hoch. Es rächt sich, dass beim Bau dieser Anlagen auf eine viergleisige Ausführung des Bahnhofs Stadelhofen verzichtet wurde. Lösbar ist dies nur noch mit grossem Aufwand in Form eines zusätzlichen Tunnels mit einem vierten Bahnhofsgleis. Dieses kann jedoch direkt kreuzungsfrei unter der Linie nach Stettbach hindurch in einen neuen zweiten Riesbach-Tunnel nach Tiefenbrunnen geführt werden, so dass eine sehr leistungsfähige Anlage entsteht. Trotz des riesigen Aufwandes für den nachträglichen Ausbau aufgrund der ursprünglich zu knapp dimensionierten Anlage handelt es sich um ein gutes Projekt mit hohem Nutzen.
- Dasselbe gilt auch für die Ausbauten im Bereich Genf – Lausanne. Wie die beiden oben genannten Projekte in Zürich betreffen sie einen dichtest besiedelten Ballungsraum und entfalten einen hohen Kundennutzen. Ausserdem erfüllt dieses Projekt das Ziel einer regionalen Ausgewogenheit.
- Der Ausbau Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds ist zwar dringend, die Netzwirkung jedoch geringer: Die bestehende Linie müsste mit hohem Aufwand saniert werden, die Tunnels sind in schlechtem Zustand und die bisherige Linienführung ist ungünstig (Spitzkehre Chambrelin). Dort kann mit einem Neubau eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur erreicht werden, mit La-Chaux-de-Fonds und Les-Haut-Geneveys werden grössere Ortschaften im Kanton Neuenburg besser an die Hauptstadt Neuchâtel und den nationalen Fernverkehr angebunden. Auch dieses Projekt trägt zu einer regionalen Ausgewogenheit bei. Gegenüber dem grosszügigeren Neubauprojekt „Transrun“ weist das aktuelle Ausbauprojekt mit Teilsanierung der bestehenden Linie aber einen deutlich geringeren Nutzen auf. Die Mehrkosten für ein Neubauprojekt mit deutlich besserem Nutzen müsste jedoch von der profitierenden Region getragen werden.

- Der Ausbau auf eine durchgehende Doppelspur zwischen Thalwil und Luzern ist für die Zentralschweiz angesichts der heute schon bestehenden Unterkapazitäten zur Hauptverkehrszeit und der Einfahrt Luzern an der Kapazitätsgrenze wichtig und zeitlich ebenfalls dringlich. Bezüglich der Variantenwahl am Zimmerberg verweisen wir auf den Exkurs 1.

### **Vorschlag des VöV**

Der Vorschlag des VöV besteht darin, das Paket gegenüber der bundesrätlichen Variante zu erweitern um den Teilausbau des Lötschberg Basistunnels (Rohbautunnel Ferden – Mitholz mit Bahntechnik ausrüsten), dafür den Zeitrahmen zu erstrecken, damit dieses zusätzliche Projekt über den BIF finanziert werden kann.

### **Alternative zum Vorschlag des VöV**

Als Alternative muss ernsthaft eine Erhöhung des Finanzrahmens auf 13 Milliarden ins Auge gefasst werden. Damit kann der Ausbau zwischen ZH-ZG-LU und die Projektierung des Herzstückes Basel und des dritten Juradurchstiches Aufnahme in den AS 2035 finden. Damit wäre eine akzeptable regionale Ausgewogenheit des Pakets gegeben.

## **Exkurs 1**

### **Doppelspurausbau ZH-ZG-LU / Variantenwahl beim Zimmerberg**

In einem intensiven Dialog mit BAV und SBB wurde uns folgendes plausibel nachgewiesen:

In der langfristigen Betrachtungsweise (nach 2050) wird für die Strecke ZH-Sargans-Chur der Meilibachtunnel (Murimoos-Au) notwendig werden, um die dannzumaligen Kapazitätsengpässe in Thalwil zu beheben.

Bei einem Ausbau der Stammstrecke zwischen Horgen und Baar-Litti ist auch bei einem Vollausbau des Knotens Thalwil das dem AS 2035 zugrunde gelegte Angebot 2035 (ZH-Chur / ZH-ZG-LU) nicht fahrbar.

Bei einer Globalkostenschätzung mit einem Genauigkeitsgrad von +/- 50% (!) ist der ZBT II mit Meilibachtunnel und der Ausbau der Stammstrecke mit Ausbau Thalwil und Meilibachtunnel bzgl. der Erwartungswerte praktisch gleich teuer.

Zwar sind die grundsätzlichen Überlegungen unter der Annahme, dass die Fahrbarkeiten und Kapazitäten korrekt gerechnet wurden, soweit nachvollziehbar. Andererseits sind die Globalkostenschätzungen mit einer sehr grossen Ungenauigkeit behaftet. Käme z.B. im Extremfall der ZBT II auf den oberen Annahmewert von 2.2. Mia. (inkl. Meilibachtunnel), das System Ausbau Stammstrecke (auch inkl. Meilibachtunnel) aber auf den unteren Wert von 1.5 Milliarden zu stehen, sähe die Rechnung anders aus.

Angesichts der noch zahlreichen offenen Fragen (z.B. auch diejenige der unterirdischen Verzweigung des ZBT II mit dem Meilibachtunnel, welche darüber entscheidet, welche der beiden Strecken ZH-Chur oder ZH-Baar zur Flachbahn wird, was wiederum bedeutungsvoll für die Führung des Güterverkehr sein wird.) verlangt Pro Bahn Schweiz, dass bei der im letzten Herbst in Auftrag gegebenen Konzeptstudie ZBT II die Kostenschätzungen für den Ausbau der Stammstrecke ebenfalls mit einem höheren Genauigkeitsgrad zu eruieren sind.

In den AS 2035 sei eine Formulierung aufzunehmen, welche die endgültige Variantenwahl noch offen lässt, je nach Resultaten der Konzeptstudie. Zudem ist der Zeitrahmen für die Konzeptstudie mit über drei Jahren angesichts der Dringlichkeit des Ausbaus zu

lang gefasst (bis Ende 2020). Der Auftrag ist dahingehend abzuändern, dass die Konzeptstudie bis spätestens Ende 2019 abgeschlossen sein muss (Der im Juni 2017 erteilte Auftrag für die Konzeptstudie Direktverbindung Aarau-Zürich verlangt eine Fertigstellung für dieses eher noch komplexere Projekt bis September 2019). Zudem ist bei dem zu fahrenden Angebot die weiterhin schnelle Anbindung von Thalwil für Umsteigebeziehungen Tessin/Zentralschweiz Richtung Graubünden und Teile der Ostschweiz in der Konzeptstudie zwingend vorzusehen.

Beim Projekt Durchgangsbahnhof Luzern ist in Abstimmung mit dem Ausbau am Zimmerberg die etappierte bauliche Realisierung von Bedeutung. In der ersten Etappe wird nur eine neue Zufahrt von Ebikon her sowie der tiefliegende Bahnhof mit vorläufig einseitiger Anbindung an die neue Zufahrt errichtet. In einer zweiten Etappe wird dieser Tiefbahnhof zum Durchgangsbahnhof mit Anbindung nach Norden (Raum Gütsch) erweitert. Es ist sicher zu stellen, dass die erste Etappe Durchgangsbahnhof möglichst zeitnah zum Ausbau am Zimmerberg in Betrieb gehen kann.

## **Exkurs 2**

### **Umbruch beim öV wegen Digitalisierung**

Im Erläuterungsbericht wird auf den Seiten 34/35 zwar ausgeführt, dass die «Chancen neuer Technologien genutzt» werden sollen. Diese werden aber nur für das System Schiene und nur sehr allgemein betrachtet.

Es muss die Frage gestellt werden, ob diese Selbstbeschränkung angesichts des zunehmend beschleunigten Vorwärtsschreitens der Automatisierung noch zielführend ist. Die Konsequenzen dieses Mangels sind nur grob abschätzbar, aber sicher scheinen zwei Punkte:

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.

Die im AS 2035 vernachlässigte Frage der Mobilitätshubs und deren Kapazitäten für die Zuführung von Passagieren auf den schienengebundenen öV erhält grosse Bedeutung, weil die Ausbreitung des strassengebundenen, individuell bestellbaren, teilweise oder ganz automatisierten (selbstfahrend) öV zu einer starken Erhöhung der Passagierzahlen auf der Schiene führen wird. Ein Teil der Mobilitätshubs – sprich: die Bahnhöfe – werden schnell an ihre Kapazitätsgrenzen kommen.

Auf welche der im AS 2035 enthaltenen regionalen Ausbauten und Infrastrukturmassnahmen in einem solchen Szenario verzichtet werden könnte resp. sollte, und welche Bahnhöfe zügig vergrössert werden sollten, 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.