

Frau Bundesrätin
Doris Leuthard
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, den 15. Januar 2018

Stellungnahme des VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35

Sehr geehrte Damen und Herren

Vorab danken wir Ihnen dafür, dass Sie unsere Organisation zu dieser Vernehmlassung eingeladen haben. Da der Finanzierungsfonds der Bahninfrastruktur ein Ergebnis unserer Initiative "Für den öffentlichen Verkehr" darstellt, haben wir mit grossem Interesse vom Projekt zum nächsten Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur Kenntnis genommen. In einer Zeit, in der man davon spricht, die Vereinbarungen von Paris umzusetzen und dem Umweltschutz mehr Gewicht zu geben, ist es zentral, auf den öffentlichen Verkehr zu setzen. Im Gegensatz zu den Fernbussen kann nur der öffentliche Bahnverkehr eine Langstreckenmobilität garantieren, die nachhaltig und umweltfreundlich ist. Wir gehen hier deshalb gerne auf die einzelnen Fragen der Vernehmlassung ein.

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

Ja, wir teilen die generellen Zielsetzungen, auch wenn wir einige Grossprojekte mit kritischem Blick sehen. In unseren Augen ist es wichtig, die Prioritäten auf die Kapazitätserhöhungen zu legen und nicht auf die Reduktion der Fahrzeiten. Milliarden von Franken zu investieren um ein paar Minuten zu gewinnen (zum Beispiel mit dem Brüttenertunnel), scheint uns nicht sinnvoll. Verschiedene soziologische Studien und die Praxis zeigen, dass die Zeit, die mit einer kürzeren Reisezeit gewonnen wird, von den Nutzerinnen und Nutzern dafür eingesetzt wird, längere Distanzen zurückzulegen. So steigen schliesslich die Zahl der gefahrenen Kilometer und die Überlastungsprobleme exponentiell an. Dies wiederum fördert die Zersiedelung der Landschaft, was den Grundsätzen des RPG widerspricht.

Zu bedenken ist auch, dass sich die Probleme der Überlastung auf die Spitzenzeiten konzentrieren, während zu den übrigen Tageszeiten immer noch erhebliche Kapazitäten verfügbar sind. In Übereinstimmung mit unserer Politik des Infrastrukturausbaus sind wir der Ansicht, dass Alternativen zu einem unendlichen Wachstum der Mobilität entwickelt werden müssen. Mit neuen Technologien auf den am meisten überlasteten Strecken können Kapazitäten gewonnen werden, ohne Milliarden in neue Infrastrukturen zu investieren. Mobility Pricing, der Ausbau der Heimarbeit oder die Anpassung von Arbeitszeiten bzw. Stundenplänen können ebenfalls dazu beitragen, die Reisenden über den Tag besser zu verteilen.

Zudem sind wir der Meinung, dass die Investitionen für die Zufahrten zu den Agglomerationen gewährleistet sein müssen, weil vor allem dort – wo auch die grössten Überlastungsprobleme liegen – der öffentliche Bahnverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähiger werden kann. Ebenso muss der Güterverkehr auf der Schiene sichergestellt sein, und wir begrüssen den mehrfach ausgedrückten Willen, dessen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse zu erhöhen, wobei wir gleichzeitig den konstanten Abbau der regionalen Bedienpunkte im Binnenverkehr bedauern.

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

Aufgrund der oben genannten Überlegungen nehmen wir zu den Leitsätzen wie folgt Stellung:

- Der Ausbau der Infrastruktur sollte nicht auf die Nachfrage während den Spitzenzeiten, sondern auf die Nachfrage über den ganzen Tag ausgerichtet sein. Es sollte eine bessere Verteilung der Reisenden angestrebt werden.
- Wir teilen die Ansicht, dass die Senkung der Fahrzeiten auf den Hauptlinien nicht prioritär sein soll, ausser wenn so die Anschlüsse an den grossen Eisenbahnknoten besser gewährleistet sind.
- Wir sind einverstanden mit den Leitsätzen zum Regionalverkehr (Verdichtung des Angebots in den urbanen Zentren und garantierte Zugänglichkeit zu ländlichen und touristischen Gebieten).
- Wir unterstützen die Ziele im Güterverkehr, ausser bei der wirtschaftlichen Sicht. Im Sinn des Service public muss eine Erschliessung der ländlichen Regionalzentren garantiert sein.

3. Welche der beiden Varianten bevorzugen Sie? Weshalb?

Wir geben der Variante für den Ausbauschnitt 2035 klar den Vorzug. Es gibt ein grosses Bedürfnis, den Rückstand beim Ausbau des Bahnangebots aufzuholen, und die Variante 2035 ist diejenige, die dieses Bedürfnis besser abzudecken vermag. Mit den Projekten dieser Variante kann die Situation verbessert und eine grössere Anzahl Wünsche erfüllt werden, die von den Planungsregionen geäussert wurden. Die Variante 2030 hingegen konzentriert sich auf einige Grossprojekte (wie den Brüttenertunnel), die einen grossen Teil des zur Verfügung gestellten Kredits beanspruchen. Das lässt wenig Spielraum für eine ganze Reihe weiterer Projekte mit eher regionaler oder lokaler Ausrichtung, von denen aber zahlreiche Regionen der Schweiz profitieren würden. Mit einem weiter gefassten Zeithorizont kann man zudem die Baustellen besser koordinieren und vor 2035 Projekte realisieren, die sonst auf die lange Bank geschoben würden. Unser Vorschlag, Varianten zu erarbeiten, ist ebenfalls sinnvoller, denn er garantiert, dass die Massnahmen zur Verbesserung der Kapazitäten und der Fahrplandichte schneller umgesetzt werden können, ohne 2035 abwarten zu müssen, um eine systemische Verbesserung des Netzes zu erreichen. Auch die Vorteile in Bezug auf eine bessere Koordination der Baustellen und die voneinander abhängigen Nutzeffekte auf dem gesamten Netz sprechen für diese Variante. Umgekehrt befürchten wir, dass die vielen für die konkrete Umsetzung der Variante 2035 nötigen Baustellen das Netz zu stark stören würden. Wir fordern deshalb die zuständigen Behörden auf dafür zu sorgen, dass die Beeinträchtigungen für Bahnnutzende und Anwohnerschaft besser berücksichtigt werden, damit Blockierungen vermieden werden, die das Bahnnetz während Jahrzehnten lahmlegen könnten.

4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der

Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. 2035 einverstanden? Nach Bereichen

Im Allgemeinen sind wir mit den verschiedenen Verbesserungen einverstanden, wir sind aber der Ansicht, dass einige Grossprojekte im Vergleich zum Nutzen, den sie bringen, zu kostspielig sind. Diese Projekte beanspruchen einen Grossteil der zur Verfügung gestellten Mittel, lassen den übrigen Regionen nur die Brosamen übrig und verhindern die Umsetzung von Massnahmen, die sehr sinnvoll wären und nur einige Millionen kosten. Ganze Regionen sind von den Projekten ausgeschlossen und bei der Aufteilung der Investitionen zeigt sich ein grosses Ungleichgewicht. Zum Beispiel erhält die Region Westschweiz nur gerade 21% der Finanzmittel der Variante 2035, obschon sie 40% der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und des Schweizer Bahnnetzes umfasst. Das Gleiche gilt für die Ostschweiz: Obwohl dort 11% der Schweizer Bevölkerung wohnen, sind nur gerade 2% der Gesamtinvestitionen für diese Region vorgesehen. Diese regionalen Verteilungskriterien müssen in Zukunft mehr Gewicht erhalten, und wir fordern den Bund auf, in der Botschaft, die er dem Parlament vorlegen wird, entsprechende Änderungen vorzusehen.

Wichtigste Ausbauprojekte

○ Brüttenertunnel und mitbetroffene Bauwerke

Es ist nicht zu bestreiten, dass auf der Linie zwischen Zürich und Winterthur Kapazitätsengpässe bestehen, was sich auch auf die Verbindungen nach St. Gallen und in den Thurgau auswirkt. Wir sind aber der Ansicht, dass das geplante Tunnelprojekt viel zu teuer ist. Die Fahrzeit zwischen der Stelle, wo das Südportal des Brüttenertunnels geplant ist (in der Nähe von Bassersdorf) und dem Nordportal (in Winterthur-Töss) beträgt auf der heutigen Bahnlinie 5 Minuten und 17 Sekunden. Eine Halbierung der Fahrzeit ist ganz einfach unrealistisch. Der Zeitgewinn wird eher bei gerade mal anderthalb Minuten liegen und würde einer Investition von fast zwei Milliarden Franken pro gewonnene Minute entsprechen. Diese Investition ist deshalb unverhältnismässig und das Projekt soll zugunsten des Ausbaus auf 4 Gleise der heutigen Linie aufgegeben werden. Die VCS-Sektion Zürich hatte seinerzeit schon ein alternatives Projekt zum Tunnel vorgeschlagen, das nur ungefähr 500 Millionen kosten würde. Wir weisen zudem darauf hin, dass verschiedene Ausbaumassnahmen der letzten Jahre in der Region, wie die Überwerfung Hürlestein, überflüssig würden, sollte der Tunnel gebaut werden. Hingegen wären diese Massnahmen langfristig gerechtfertigt, wenn, und nur wenn, die heutige Linie auf 4 Gleise ausgebaut wird. Alles andere wäre eine nicht zu rechtfertigende Geldverschwendung. Zudem sind die Bauzeiten für das Alternativprojekt kürzer und ermöglichen so eine Inbetriebnahme auf 2035.

Wir stellen auch fest, dass der Wille, mit diesem Projekt vorwärtszumachen, dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, widerspricht, der im Abschnitt zum Korridor Zürich-Winterthur besagt, dass die Tunnel-Variante nicht nötig ist, da deren Nutzen für den öffentlichen Verkehr begrenzt und der Tunnel deshalb nicht auf die Liste der FABI-Massnahmen zu setzen sei: *«Da der verkehrliche Nutzen der Variante Brüttenertunnel lang geringer ist als bei den übrigen Varianten, wurde auf eine Aufnahme in das STEP verzichtet.»*

Ebenso halten wir fest, dass die gesamten in der Region Zürich im Zusammenhang mit diesem Tunnel geplanten Massnahmen den Betrag von 4 Milliarden Franken übersteigen. Das ist fast ein Drittel der geplanten Gesamtinvestitionen für den Ausbauschritt 2035. Mit Blick auf die anderen Regionen der Schweiz finden wir das inakzeptabel. Wir fordern eine Überarbeitung der Projekte, welche die Region Zürich betreffen; die Priorität soll dabei beim Ausbau der Regionalverbindungen in der Agglomeration liegen. In diesem Sinn ist der Ausbau auf 4 Gleise des Bahnhofs Stadelhofen ebenso wie der Ausbau auf Doppelspur des Riesbachtunnels eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg dieses Ausbauschriffs.

○ Zimmerberg II

Wie beim Brüttenertunnel sind wir auch hier der Meinung, dass das Tunnelprojekt zu teuer ist und ein Ausbau der bestehenden Linie mehr Sinn macht. Die Kapazitätsgewinne dank dem Tunnel sind die gleichen wie beim Ausbau auf Doppelspur der bestehenden Linie zwischen Horgen-Oberdorf und Baar-Litti. Die einzige Rechtfertigung für den Tunnel wäre die kürzere Fahrzeit, doch dieser hat gemäss den Leitsätzen im Vernehmlassungsprojekt nicht Priorität. Der Ausbau der bestehenden Linie kann schneller und schrittweise erfolgen und kostet nur ungefähr 250/300 Millionen Franken, im Gegensatz zu den benötigten rund 2 Milliarden Franken für den Tunnel. Zudem würde der Basistunnel nur von einigen Zügen benutzt, namentlich den IC ins Tessin. Die IR Luzern-Zürich müssten weiterhin in Thalwil halten, um den Anschluss in Richtung Ziegelbrücke-Chur zu gewährleisten. Unser Alternativprojekt würde umgekehrt allen Zugskategorien zugutekommen und weist zudem ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Langfristig gesehen wären auch die infrastrukturellen Unterhaltskosten tiefer, denn selbst mit der Variante des Basistunnels müsste auf jeden Fall auch die heutige Linie weiter betrieben werden, was eine Doppelspurigkeit schafft.

Die Frage des Knotens Thalwil kann gelöst werden, indem der Zimmerbergtunnel I gegen Süden verlängert wird, womit der Bahnhof umfahren werden kann und zusätzliche Kapazitäten freierwerden. Dieser Ausbau erfordert zwar eine entsprechende Investition, diese liegt aber immer noch deutlich unter den Baukosten für den neuen Basistunnel. Ebenso braucht es auf Zuger Seite beträchtliche Investitionen, um das Portal des zukünftigen Tunnels mit der bestehenden Linie zu verbinden. Hier besteht das Risiko einer Verzögerung des Projekts aufgrund von endlosen Diskussionen über den Verlust von Agrarland. Unsere Variante bietet demgegenüber mehr Sicherheit bei der Umsetzung.

○ **Lötschberg II**

Die finanziellen Mittel, die dank den Alternativen zum Brüttenertunnel und zum Zimmerberg II freierwerden, könnten namentlich zur Vollendung des Basistunnels am Lötschberg eingesetzt werden. Dieser Ausbau wird von den Behörden als relevant betrachtet, wurde aber aus Finanzgründen vom Ausbauschnitt 2035 ausgeschlossen.

Wir sind der Meinung, dass es absurd ist, über einen ausgehobenen Tunnel zu verfügen, der aber nur auf einem Drittel seiner Länge ausgebaut ist. Um mehr Kapazitäten für den Gütertransport zu gewährleisten und den Fahrplan besser zu stabilisieren, ist der Ausbau des Abschnitts Mitholz-Ferden rasch voranzutreiben. Um grössere Einsparungen zu machen und nicht ein zweites Mal den gleichen Fehler zu begehen, ist es sinnvoll, diese Baustelle mit dem Aushub und dem Ausbau des letzten einspurigen Abschnitts zwischen Frutigen und Mitholz zu kombinieren. In der gleichen Logik fordern wir auch den Ausbau der Abzweigung Richtung Gampel-Steg (die ebenfalls ausgehoben, aber nicht ausgebaut ist) und des zweiten Umfahrungstunnels Frutigen.

Ein vollständig auf Doppelspur ausgebaute Tunnel ermöglicht eine grössere Flexibilität beim Betrieb und Unterhalt sowie eine bessere Integration der IC-Züge Bern-Visp in den Fahrplanknoten in Bern. Selbst wenn diese Variante eines vollständigen Ausbaus kurzfristig bedeutende Finanzmittel erfordert, überwiegen langfristig die Vorteile deutlich; sie verhindern zudem auch, dass der für 2040 geplante nächste Ausbauschnitt überlastet wird.

○ **Neue Linie Neuenburg-La Chaux-de-Fonds**

Wir sind der Ansicht, dass die Vorteile beim Bau einer neuen Linie zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds gegenüber dem Ausbau der heutigen Linie überwiegen. Im Gegensatz zum Brüttenertunnel und zum Zimmerberg weist diese neue Linie zahlreiche Vorteile gegenüber einem Ausbau der bestehenden Verbindung auf, und das bei fast gleichen Kosten. Die Notwendigkeit, die gesamte heutige Linie (inklusive Tunnels unter der Vue des Alpes) zu erneuern, plus die Einrichtungen wie der zweispurige Tunnel zur Umfahrung der Spitzkehre von Chambrelieu erfordern hohe finanzielle Investitionen bei einem minimalen

Gewinn für die Reisenden. Deshalb ist die langfristig sinnvollere Variante vorzuziehen, die zudem die Bahn gegenüber der Autobahn wieder konkurrenzfähiger macht. Wir fordern die Bundesbehörden auf, Flexibilität zu zeigen und offen zu bleiben für die Frage der Finanzierung durch Dritte oder der (auch nur teilweisen) Nutzung der Gelder, die für den Unterhalt der heutigen Linie gedacht sind.

○ **Unterirdischer Bahnhof Luzern**

Wir sind der Ansicht, dass der unterirdische Bahnhof in Luzern eines Tages realisiert werden muss. Wir bedauern, dass die Analyse dieser Massnahme im Vernehmlassungsbericht mit dem Bau des Zimmerbergtunnels verknüpft wurde und nicht Gegenstand einer eigenen Analyse war. Diese wichtige Infrastruktur hätte eine bessere Behandlung durch den Bund verdient. Der Knoten Luzern hat nationale Bedeutung, doch die Zugänglichkeit ist sein grösster Schwachpunkt. 7 verschiedene Linien (aus Richtung Bern, Langenthal, Olten, Lenzburg, Zug, Rapperswil und Bellinzona) kommen auf dem Doppelspurabschnitt zwischen dem Bahnhof und Gütsch zusammen. Dieser Schwachpunkt muss auf Dauer eliminiert werden, auch mit dem Ziel, bessere Anschlüsse zu schaffen. Die Realisierung des unterirdischen Bahnhofs und seiner Zufahrtlinien kann auch schrittweise erfolgen, und wir meinen, dass es zu dieser Frage weitere Studien braucht. Wir sind uns bewusst, dass der aktuelle finanzielle Rahmen es nicht erlaubt, diesen Bau bis 2035 zu realisieren, aber wenn man die Garantie hätte, dass das Projekt in den Ausbauschnitt 2040 aufgenommen wird, könnte man die Arbeiten sicherstellen und einen Teil davon vorziehen. Wenn dies nicht geschieht, wird die sehr lange Bauzeit für diese Infrastruktur keine Inbetriebnahme per 2040 ermöglichen. Ebenso sind wir langfristig gedacht gegen den Doppelspurausbau des Gleises beim Rotsee. Da diese Strecke nach dem Bau des unterirdischen Bahnhofs stillgelegt würde, wäre die Investition in eine Doppelspur eine unnötige Verschwendung von öffentlichen Geldern.

○ **Direktlinie Aarau-Zürich**

Dieses Grossprojekt ist im Ausbauschnitt 2035 ebenfalls nicht enthalten, und wir freuen uns darüber. Wir sind der Ansicht, dass das Projekt einer neuen Direktlinie zwischen Aarau und Zürich nur wenig Vorteile bringt, und dies erst noch ausschliesslich für Fernzüge. Ebenso befürchten wir, dass dieses sehr grosse, mit 7 Milliarden Franken veranschlagte Projekt den ganzen für 2040 verfügbaren Kredit aufbrauchen könnte. Einmal mehr wären es andere Projekte wie der Vollausbau am Lötschberg oder der Durchgangsbahnhof Luzern, die in der Versenkung verschwinden würden oder deren Realisierung endlos hinausgeschoben würde.

Die VCS-Sektion Aargau erstellt gegenwärtig mit Unterstützung des VCS Schweiz Studien über Alternativen zum Projekt der Direktlinie. Es ist in der Tat möglich, mit weniger kostspieligen Investitionen die gleichen Kapazitätsgewinne zu erzielen. Dies dank punktuelltem Ausbau auf 4 Gleise von gewissen Abschnitten oder dem Bau neuer Verbindungslinien (wie Rothrist-Däniken). Deren Realisierung ist schrittweise möglich und belastet den FABI-Fonds weniger stark, womit auch noch andere Projekte umgesetzt werden können.

Man muss zudem die Tatsache im Auge behalten, dass der Knotenpunkt Olten selbst bei einem Bau der neuen Direktlinie besonders stark überlastet bleibt. Es sind schon Rechtfertigungen für eine x-te Schnellverbindung absehbar, welche diese Direktlinie ergänzen und damit auch praktisch überflüssig machen würde. Deshalb fordern wir, dass die Studien für die neue Linie Aarau-Zürich fortgesetzt und die nötigen Kredite dafür bewilligt werden. Gleichzeitig pochen wir aber auch darauf, dass diese Kredite ebenso für die Entwicklung möglicher Alternativen eingesetzt werden, insbesondere den Ausbau auf 4 Gleise der heutigen Linie zwischen Mellingen und Rapperswil.

○ **Weitere Projekte des Ausbauschnitts 2035**

Hier eine Liste von Projekten, die unserer Ansicht nach im FABI Ausbauschnitt 2035 beizubehalten sind:

A – Region Genf – Lausanne – Biel

Taktverdichtung Genf – La Plaine: Wir fordern, dass auf dieser sehr wichtigen Linie für die Erschliessung der Agglomeration Genf der Viertelstundentakt eingeführt wird. Da ein dichterer Takt auf der gesamten Linie nicht möglich ist, fordern wir, dass diese Massnahme zumindest in einem ersten Schritt im stark besiedelten Gebiet zwischen Genf und Meyrin-Zimeysa umgesetzt wird.

Taktverdichtung Lausanne-Genf: Die Investitionen auf einer der am stärksten befahrenen Linien sind absolut zentral, um auf die exponentielle Zunahme der Reisenden reagieren zu können. Auch die Bedürfnisse der Güterzüge müssen berücksichtigt und die entsprechenden Investitionen sichergestellt werden. Übrigens ist es unserer Ansicht nach vernünftig, zusätzliche Studien zum Ausbau auf 3 oder 4 Gleise zwischen Bussigny und Dailles zu erstellen und die für diesen Ausbau notwendigen Bodenflächen zu reservieren.

Taktverdichtung bei der LEB: Diese Massnahme muss mit der allerhöchsten Priorität gewährleistet sein. Wir erinnern daran, dass diese Linie den Bezirk mit der landesweit höchsten Wachstumsrate der Bevölkerung erschliesst. Hier geht es darum, die zahlreichen Projekte zum Abschluss zu bringen, die bereits realisiert wurden, um das exponentielle Bevölkerungswachstum aufzufangen.

B – Region Lausanne – Brig

Wiederinbetriebnahme der Linie Saint-Gingolph – Evian: Wir fordern eine Neubewertung dieses Projekts. Die wichtigsten Vorteile liegen hauptsächlich in einem Umstieg der Grenzgänger auf die Bahn, aber auch in der Möglichkeit, eine neue alternative Verbindung zwischen Genf und dem Wallis zu schaffen, ohne die massiv überlastete Linie Genf-Lausanne benutzen zu müssen. Die finanzielle Investition hängt namentlich von den französischen Behörden ab, aber wenn die Schweiz nicht von Anfang an ein klares Interesse für das Projekt zeigt, befürchten wir, dass es nie umgesetzt wird.

Eisenbahnverbindung durch das Chablais: Es müssen Studien zu einer neuen Normalspurlinie zwischen dem Walliser und dem Waadtländer Chablais erstellt werden. Dort gibt es ein grosses Potenzial, um neue Bahnkunden anzulocken. Zudem schafft die Wiederinbetriebnahme der Linie Saint-Gingolph – Evian die Voraussetzungen für neue alternative Verbindungen zwischen der Riviera und Genf, ohne über Lausanne zu fahren.

Neuer Abschnitt in Leysin: Diese Massnahme müsste neu beurteilt werden, denn sie ermöglicht einen deutlich besseren Zugang zum Skigebiet Leysin und macht damit den öffentlichen Verkehr gegenüber dem Auto attraktiver.

C – Region Lausanne-Bern

Taktverdichtung im S-Bahn-Netz Freiburg: Freiburg, ein Kanton mit exponentiellem Bevölkerungswachstum, braucht eine klare Verbesserung seines regionalen ÖV-Angebots. Ohne einen solchen Ausbau besteht das Risiko eines zu grossen Wachstums der Mobilität auf der Strasse. Die Projekte, die in erster oder zweiter Dringlichkeitsstufe aufgeführt sind, müssen neu beurteilt werden.

D – Region Bern – Interlaken/Brig

Grimselbahn: Sollte der Tunnel für die Hochspannungsleitung am Grimsel gebaut werden, wäre es jammerschade, diese wohl einmalige Gelegenheit zu verpassen, eine neue Eisenbahnverbindung durch die Alpen zu schaffen. Die möglichen Einsparungen wären beträchtlich und die Bau- und Unterhaltskosten könnten mit anderen Akteuren geteilt werden. Mit der neuen Linie können namentlich neue Verbindungen zwischen den wichtigen Tourismusgebieten des Berner Oberlandes und des Oberwallis geschaffen werden, was besonders bei der Wintersperre der Alpenpässe zum Tragen kommt. Wir fordern deshalb, die nötigen Gelder für die Realisierung dieses Werks zu reservieren oder – falls der Entscheid über den Bau des Tunnels für den Strom erst nach der Annahme des Ausbauschnitts 2035 durch das Parlament gefällt wird – vorzusehen, dass das Projekt noch in diesen FABI-Ausbauausschnitt aufgenommen wird.

E – Region Freiburg/Bern/Neuenburg/Biel

Linie Bern-Neuenburg: Diese wichtige Verbindungsachse ist oft von Verspätungen betroffen. Da aufgrund des beschränkten Finanzrahmens des STEP 2035 nicht alle notwendigen Verbesserungen vorgenommen werden können, wäre es sinnvoll, die geplanten Instandsetzungsarbeiten zu nutzen, um die Grundlagen für die zukünftige Realisierung der zweigleisigen Abschnitte zu schaffen. Das gilt zum Beispiel für den Abschnitt Gümmenen-Mauss, der von der baldigen Sanierung des Saaneviadukts betroffen ist, und dessen Ausbau auf Doppelspur angesichts der zu erwartenden umfangreichen Arbeiten und der langen Totsperrungen des Zugverkehrs nichts als logisch ist.

F – Region Basel-Jura

Herzstück Basel: Wir sind der Ansicht, dass dieses Projekt gegenwärtig keine Priorität hat und dass dessen exzessiven Kosten die Umsetzung für lange Zeit hinausschieben werden. Es müssten vertiefte Analysen zur Machbarkeit des Projekts und zu den Verlagerungszielen gemacht werden. Die Projekte auf der Liste, die dieser Massnahme beiliegt, müssten einzeln betrachtet und bestimmte Massnahmen separat analysiert werden.

Taktverdichtung Basel-Biel: Der Doppelspurausbau der Linie zwischen Duggingen und Grellingen ist von grundlegender Bedeutung und muss auf jeden Fall in den nächsten FABI-Ausbauausschnitt aufgenommen werden.

Neue Verbindung Basel-EuroAirport : Wir sind der Ansicht, dass diese neue Einrichtung unverhältnismässig ist. Die heute verkehrenden Shuttlebusse bieten bereits gute Anschlüsse ans Schweizer ÖV-Netz. Das Projekt einer neuen EAP-Verbindung ist deshalb aufzugeben.

Elektrifizierung der Hochrheinstrecke: Dieses Projekt ist zu unterstützen, aber damit es seine volle Wirkung entfalten kann ist es wichtig, dass das Halbtax- oder das Generalabonnement auch auf dieser Linie gültig sind.

Verlängerung S9 nach Basel: Die Linie Olten – Läfelfingen – Sissach ist nach Basel zu verlängern, um eine alternative Verbindung zwischen den beiden Agglomerationen zu schaffen. Die für diese Verlängerung nötigen Infrastrukturmassnahmen sind in den nächsten FABI-Ausbauausschnitt aufzunehmen.

Taktverdichtung La Chaux-de-Fonds – Glovelier: Auch die Randregionen verdienen eine bessere Erschliessung. Da die finanzielle Investition sehr tief ausfällt, ist eine Neubeurteilung dieses Angebots wünschenswert. Zudem müssen die Grundvoraussetzungen für den Bau des dritten Gleises zwischen Glovelier und Delsberg gewährleistet sein.

G – Region Mittelland

Systematisierung Mittelland: Die Kapazitätserhöhung auf der Linie Aarau-Olten muss prioritär bleiben.

Ausbau des Angebots Zofingen-Suhr: Die Erreichbarkeit der Logistikzentren durch Güterzüge muss verbessert werden, sonst gibt es eine unerwünschte Verlagerung auf die Strasse. Dieses Projekt muss mit einer Erneuerung des Bahnhofs Lenzburg kombiniert werden.

Wiederinbetriebnahme der Strecke Solothurn-Subingen: Da diese Massnahme noch immer in der Studienphase ist, bitten wir Sie, sie in den Ausbauschritt 2035 aufzunehmen. Mit ihrer Umsetzung kann auch eine neue regionale Nord-Süd-Verbindung geschaffen werden, mit einem Halbstundentakt Richtung Oberdorf oder auch Gänsbrunnen und Moutier. Damit können bessere Verbindungen zwischen Moutier und Solothurn geschaffen und der modale Anteil des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Solothurn deutlich erhöht werden.

Bahnhof Olten: Wir sind der Ansicht, dass es Überlegungen rund um den Knotenpunkt Olten braucht. Dieser strategische Punkt des Bahnnetzes ist sehr – zu sehr – sensibel; ein Problem, das zu einer Schliessung des Bahnhofs führen würde, könnte das ganze SBB-Netz lahmlegen. Mittelfristig müssen Umfahrungslösungen für den Bahnhof gefunden werden, um dieses grosse Risiko zu senken. Wir regen zum Beispiel eine Machbarkeitsstudie für einen Tunnel Rothrist – Däniken an.

H – Region Zürich

Unsere Ablehnung des Brüttenertunnels haben wir bereits dargelegt. Andere Verbesserungsmassnahmen des S-Bahn-Netzes müssen auch ohne Tunnel realisiert werden können.

Bahnhof Stadelhofen: Der Ausbau auf 4 Gleise des Bahnhofs Stadelhofen und der Doppelspurausbau des Riesbachtunnels sind Massnahmen, deren Projektphase abgeschlossen ist und deren Umsetzung nur noch auf die Finanzierung wartet. Dieses Projekt ermöglicht eine Stabilisierung des Fahrplans auf dem gesamten Zürcher S-Bahn-Netz, die Schaffung eines neuen Verbindungsknotens zwischen mehreren Linien, was den Knoten am Hauptbahnhof Zürich entlasten und die Attraktivität der Bahn als Verkehrsmittel für die Fahrt der Bevölkerung vom Nordufer des Zürichsees in die Stadt erhöhen würde.

I – Ostschweiz

Taktverdichtung Region Obersee (SG): Das S-Bahnnetz rund um Rapperswil muss verbessert werden, namentlich durch die Einführung eines Halbstundentakts nach Ziegelbrücke und in Richtung Rüti. Die Studien müssen auch eine neue Linie Rüti – Schmerikon ins Auge fassen. Damit soll ein Umstieg von Reisenden von der Schiene auf die Strasse vermieden werden. Ebenso muss der Takt des Voralpenexpresses zwischen Rapperswil und St. Gallen verdichtet werden. Die gegenwärtig in erster oder zweiter Dringlichkeitsstufe aufgenommenen Ausbauvorhaben müssen neu beurteilt werden.

Tunnel des Seerückens: Die Machbarkeit eines neuen Tunnels Tägerwilen – Märstetten muss zumindest vertieft geprüft werden. Diese seit langem bestehende Forderung der Ostschweiz verdient es, besser ins FABI-Programm integriert zu werden.

Ausbau auf Doppelspur in Mühlehorn: Die Beseitigung des letzten eingleisigen Abschnitts auf der Linie Zürich-Chur muss neu beurteilt werden. Das Projekt ist nötig um die Fahrpläne zu stabilisieren und die

regionalen Verbindungen zu verbessern. Zudem ermöglicht es den Güterzügen einen besseren Zugang Richtung Graubünden und Arlberg-Linie.

Taktverdichtung im Rheintal: Diese Massnahme muss in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen werden, um eine optimale Erschliessung der Region zu garantieren.

Stabilität der RhB-Fahrpläne: Damit die Rhätische Bahn ihre Rolle zur Erschliessung der touristischen Gebiete wahrnehmen kann, muss der Ausbau des Bahnhofs Landquart garantiert sein. Das gleiche gilt für die Projekte, die das Prättigau betreffen.

K – Region Zürich – Luzern/Chur und Zentralschweiz

Zu den Projekten Zimmerberg II und unterirdischer Bahnhof Luzern haben wir uns bereits geäussert.

L – Region Tessin und Gotthard

Trambahn Lugano – Ponte Tresa: Diese Infrastruktur ist zentral, um die Situation in einer der meistverschmutzten Regionen der Schweiz zu verbessern, und deshalb als Priorität zu betrachten.

Neue Haltestelle Bellinzona Piazza Indipendenza: Diese Haltestelle wird von der Bevölkerung seit vielen Jahren erwartet. Die Realisierung hängt von den Fortschritten der NEAT-Arbeiten ab, aber eine allfällige Verschiebung der Umsetzung über 2035 hinaus ist nicht akzeptabel.

Unterhalt der Gotthard-Panoramalinie: Der FABI-Fonds finanziert auch den Unterhalt des bestehenden Netzes. Die Panoramalinie am Gotthard wird gegenwärtig kurativ und nicht vorbeugend unterhalten. Dies bedeutet, dass man die Infrastruktur so lange verlottern lässt, bis Probleme auftreten. Das ist unverständlich, auch wenn die Linie nach der Eröffnung des Basistunnels sicher an Bedeutung verloren hat; sie bleibt dennoch wichtig einerseits für die regionale Erschliessung und andererseits als Alternativroute bei Problemen im Basistunnel. Das touristische Potenzial könnte noch mehr genutzt und die Verbindungen müssen verbessert werden: Einerseits braucht es wieder Direktverbindungen ohne Umsteigen in Erstfeld, andererseits müssen Bahnhöfe und regionale Haltestellen wiedereröffnet und ein echter Regionalverkehr wiedereingeführt werden.

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?

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

Ja, es muss für Dritte möglich bleiben, Studien oder Realisierungen vorgängig zu finanzieren. In diesem Sinn soll die Liste der Massnahmen, deren Vorfinanzierung möglich ist, nicht auf die zwei genannten Projekte beschränkt werden. Es braucht jedoch klarere Regeln. Der Bund muss sehr klar darin sein, dass die Realisierung einer Infrastruktur durch Dritte nicht bedeutet, dass diese automatisch in den nächsten Ausbauschnitt aufgenommen wird. Andererseits muss er auch garantieren, dass die Realisierung einer Infrastruktur durch Dritte nicht bedeutet, dass diese automatisch nicht in den nächsten Ausbauschnitt

aufgenommen wird. Es gibt kleinere Massnahmen wie eine neue Haltestelle für Regionalzüge, deren Umsetzung in einem kurzen zeitlichen Horizont möglich ist und deren Nutzen eine Realisierung vor 2040 gerechtfertigt. Idealerweise sollte der Bund schon in den Botschaften klar darlegen, welche Massnahmen von einer Finanzierung im nächsten Ausbauschnitt profitieren könnten.

Eine prioritäre Wiederaufnahme im nächsten Ausbauschnitt ist für die Massnahmen mit erster Dringlichkeitsstufe vorzusehen. Ebenso müssen Dritte detaillierte Erläuterungen liefern können, um zu begründen, weshalb sie die fragliche Infrastruktur vorfinanziert haben (Koordination mit anderen Baustellen, regionale Bedeutung usw.). Wir sind zum Beispiel der Ansicht, dass die Arbeiten für den Bahnhof Luzern relativ früh starten müssen, wenn man will, dass ein Werk von solcher Komplexität für 2040 bereit sein soll. Wir wissen alle, wieviel Zeit es für die Umsetzung solcher Infrastrukturen braucht; bei einer zu langen Wartezeit besteht das Risiko, dass die Qualität des öffentlichen Verkehrs langfristig leidet.

Ein anderes Element, das zu beachten ist, betrifft das Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Regionen der Schweiz. Ein reicher Kanton könnte es sich erlauben, das Risiko einer Vorfinanzierung zahlreicher Infrastrukturen einzugehen, während sich die ärmsten Kantone nicht einmal eine zusätzliche regionale Haltestelle leisten könnten. So ist auch ein Mechanismus für ein Gleichgewicht der Investitionen zwischen den Regionen wünschbar. Letzter Punkt, der zu berücksichtigen ist: Die Rückerstattung der Kosten für eine Realisierung oder Studie sollte nur möglich sein, wenn sie nicht den FABI-Fonds leert und so die Finanzierung anderer prioritärer Massnahmen verhindert.

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

Wir möchten die Bundesverwaltung zu ihrer vorbereitenden und redaktionellen Arbeit dieses grossen Dossiers beglückwünschen. Wir fragen uns aber, weshalb eine Evaluation zu den neuen Haltestellen fehlt. Wir verstehen, dass dieses umfassende Dossier vorwärtskommen muss und die meisten Haltestellen nur relativ bescheidene Beträge benötigen und so auch leichter in den nächsten Ausbauschnitt aufgenommen werden können. Dennoch müssen die an dieser Vernehmlassung beteiligten Organisationen die Möglichkeit haben, ihre Meinung auch zu diesem Aspekt auszudrücken. Wir schlagen dem Bund vor, die Vernehmlassungsteilnehmenden über die Ergebnisse der Auswertungen zu den neuen Haltestellen und den übrigen Massnahmen, die noch in der Evaluationsphase waren, zu informieren.

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

Wir sind der Ansicht, dass verschiedene Themen überhaupt nicht berücksichtigt wurden. Das gilt namentlich für die Einführung neuer Tangentialverbindungen bei den Fernzügen, welche die am stärksten überlasteten Umsteigeknoten umfahren würden. Solche Linien sind eine sinnvolle alternative Lösung zu Milliardeninvestitionen in Infrastrukturen, und wir meinen, dass ihre Analyse in den Studienkrediten des FABI berücksichtigt werden sollte. Statt sich damit zufriedenzugeben, bei den am stärksten überlasteten Punkten des Netzes einzugreifen, macht es Sinn zu schauen, ob alternative Verbindungen realisierbar wären, und wenn ja, zu welchem Preis.

Wir führen hier einige Beispiele von alternativen Verbindungen auf: Das gilt beispielsweise für eine neue IR-Verbindung zwischen dem Flughafen Kloten und Chur über die Linie Effretikon-Wetzikon-Rapperswil, was den Reisenden vom Flughafen her ermöglichen würde, die Bündner Tourismusgebiete zu erreichen, ohne über den überlasteten Knoten Zürich fahren zu müssen. Man könnte aber auch den IR Basel – Rheinfelden – Laufenburg – Koblenz – Bülach – Winterthur – Frauenfeld – Weinfelden wiedereinführen.

Diese Massnahme erfordert die Wiedereröffnung der Strecke Laufenburg – Koblenz, wozu auch eine Instandstellung der Infrastruktur gehört.

Daneben sind wir der Meinung, dass die Thematik des internationalen Transit-Güterverkehrs nicht genügend berücksichtigt wurde. Sicher war der Aufwand bei der Realisierung der NEAT gross, und jüngst wurde auch beschlossen, die Schaffung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse zu finanzieren. Dennoch werden diese Investitionen nicht die letzten sein: Um eine bessere Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber der Strasse zu gewährleisten, müssen die Zugangslinien sowohl in der Schweiz als auch im Ausland weiter verbessert werden.

In der Vernehmlassung ist auch das Projekt der neuen Axen-Linie enthalten, mit der namentlich die Urner Ebene und der Knoten Arth-Goldau umfahren werden sollen. Umgekehrt ist aber nichts vorgesehen, auch nicht für eine Studie, was die NEAT-Verlängerung südlich von Lugano betrifft. Diese Infrastrukturen sind langfristig gedacht wichtig, um optimale Bedingungen für eine Verlagerung zu schaffen und die Alpen vor den schädlichen Folgen des Transitverkehrs zu schützen. Die Realisierungskosten sind jedoch zu umfangreich, um in einem einzigen Mal in einen FABI-Ausbauschritt aufgenommen zu werden. In Erwartung einer besseren Finanzierungslösung wünschen wir uns, dass das Projekt weiter vorangetrieben wird, namentlich mit garantierten Krediten für Vorstudien zur Wahl zwischen verschiedenen Varianten der Streckenführung, mit einem möglichen Bau in Etappen, vorgängiger Reservierung der nötigen Bodenflächen usw. Wir erwarten deshalb, dass bei der Präsentation des Ausbaus 2040 die Projekte zur Fertigstellung der NEAT-Linien in den evaluierten Massnahmen enthalten sind.

Zudem wünschen wir, dass auch der Umfahrungstunnel der Region Gambarogno ins Studienprojekt Eingang findet: Diese einspurige Linie am Ufer des Lago Maggiore hat eine fundamentale Bedeutung für den internationalen Güterverkehr und muss in die Überlegungen zum Ausbau der Transitachse am Gotthard miteinbezogen werden. Ebenso muss die Zugänglichkeit zur Lötschberg-Simplon-Achse verbessert werden. Nach dem Unfall in Rastatt haben wir gesehen, wie wichtig es ist, bei Pannen oder Unfällen über alternative bzw. Umfahrlinien zu verfügen.

Zum Schluss weisen wir darauf hin, dass unserer Ansicht nach die Kosten für den Unterhalt der heutigen und zukünftigen Infrastrukturen unterschätzt wurden, wie das schon seit etwa zehn Jahren der Fall war. Wir befürchten, dass die Realisierung von immer mehr Tunnels, deren Bau und Unterhalt teuer sind, für die Finanzen des FABI-Fonds letztlich ein grosses Risiko darstellt.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen und für Ihre Aufmerksamkeit. Gerne erwarten wir die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Unterschriften