

Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Per E-Mail an:  
konsultationen@bav.admin.ch

Altdorf, 9. Januar 2018

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur Vernehmlassung «Ausbauschnitt der  
Bahninfrastruktur 2030/35»

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen herzlich und schicken Ihnen hiermit unsere Antworten auf den Fragekatalog.

Die Alpen-Initiative setzt sich für den Schutz des Alpengebietes vor dem Gütertransitverkehr ein. Hauptziel ist die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Umsetzung des Alpenschutzartikels der Bundesverfassung. Wir beurteilen den vorliegenden Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 unter den folgenden drei Prämissen:

1. Förderung von Projekten, welche die Qualität der Güterverkehrsstrassen im Transit stärken und einen hohen Kosten-Nutzen-Faktor bezüglich des Transitverkehrs aufweisen.
2. Position des Güterverkehrs auf den Transitkorridoren gegenüber dem Personenverkehr stärken. Langfristige Sicherung der Trassen für den Güterverkehr.
3. Entflechtung der Knotenpunkte zwischen Personenverkehr, Binnengüterverkehr und internationalem Transitgüterverkehr insbesondere im Mittelland und im Tessin.

Aus unserer Sicht werden die Bedürfnisse des Transitgüterverkehrs in der Vorlage zu wenig berücksichtigt. Von den beiden vorgeschlagenen Optionen ist grundsätzlich die Ausbauvariante 2035 zu bevorzugen, mit dem Ziel, die langfristigen Kapazitäten für die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene zu schaffen und zu erhalten. Die Alpen-Initiative spricht sich allerdings nur für die Variante 2035 aus, wenn die Vorlage mit der vollständigen Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels ergänzt

wird. Gerade die Ereignisse in Rastatt 2017 haben gezeigt, dass gleichwertige, redundante Systeme wichtig sind. Ausserdem ist zentral, dass die Vorlage mit Planungs- bzw. Projektkrediten zur Weiterentwicklung des Gütertransitkorridors ergänzt wird. Ohne die Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels sieht die Alpen-Initiative keinen Mehrwert der Variante 2035 gegenüber jener bis 2030. Die zusätzlichen Projekte des Ausbaus 2035 betreffen zu einem wichtigen Teil Personenverkehrsprojekte im Raum Zürich ohne Relevanz für den Gütertransit.

Nach Ansicht der Alpen-Initiative liegt der Fokus des Ausbaus 2030/35 zu stark auf dem Ausbau des Personenverkehrs. Ein Grossteil der vorgeschlagenen Güterverkehrsprojekte ist letztlich nur notwendig, um eine weitere Verdichtung des Personenverkehrs zu ermöglichen. Der Güterverkehr aber wird weiterhin durch den Personenverkehr bedrängt. Neben der Sicherung der bereits bestehenden Trassen für den Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse sind jene Projekte, welche im Mittelland und im Tessin zu einer Entflechtung des Personen- und des nationalen und internationalen Güterverkehrs führen, zu bevorzugen.

Die Schweiz hat sich im Übereinkommen von Paris verpflichtet, ihre Emissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Die schienengebundene Mobilität ist die klimapolitische Alternative zum strassengebundenen Verkehr. Mittel- bis langfristig sind die technischen Voraussetzungen für CO<sub>2</sub>-freie Strassentransporte über lange Distanzen nicht vorhanden. Die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene muss – neben der Vermeidung von Transporten – klima- und verkehrspolitisch höchste Priorität geniessen. Anstatt durch einen Ausbau der Infrastruktur für den Personenverkehr ein weiteres Mobilitätswachstum zu generieren, muss STEP 2030/35 daher die Kapazitäten schaffen, um einen möglichst klima- und umweltfreundlichen Gütertransport durch die Alpen zu ermöglichen.

Weiterführende und ergänzende Kommentare der Alpen-Initiative finden Sie im unten folgenden Fragenkatalog. Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüssen



Jon Pult  
Präsident der Alpen-Initiative



Remco Giovanoli  
Koordinator Bundespolitik

Antworten der Alpen-Initiative zum Fragenkatalog bezüglich der Vernehmlassungsvorlage «Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35»

### Zielsetzungen

1. *Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden? Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?*

Die Alpen-Initiative beurteilt den Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 unter den folgenden drei Prämissen:

1. Förderung von Projekten, welche die Qualität der Güterverkehrstrassen im Transit stärken und einen hohen Kosten-Nutzen-Faktor bezüglich des Transitverkehrs aufweisen.
2. Position des Güterverkehrs auf den Transitkorridoren gegenüber dem Personenverkehr stärken. Langfristige Sicherung der Trassen für den Güterverkehr.
3. Entflechtung der Knotenpunkte zwischen Personenverkehr, Binnengüterverkehr und internationalem Transitgüterverkehr insbesondere im Mittelland und im Tessin. Allfällige Angebotsausbauten im Personenverkehr dürfen nicht auf Kosten der Trassenqualität beim Transitgüterverkehr gehen. Umsetzen der Vorgaben aus den Netznutzungskonzepten, welche den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr stärken.

In den generellen Zielsetzungen der Vorlage werden diese drei Leitsätze noch zu wenig beachtet. Da insbesondere beim Strassengüterverkehr über lange Distanzen die Voraussetzungen für CO<sub>2</sub>-freie Transporte auf lange Frist nicht vorhanden sind, muss der Bund die Kapazitäten im Schienengüterverkehr erweitern. So werden die Voraussetzungen geschaffen, um den Transitgüterverkehr möglichst umfangreich von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Es stellen sich ausserdem grundsätzliche verkehrspolitische Fragen zur zukünftigen Mobilität. Die geplanten Ausbauten und daraus generierten Kosten sind enorm. Zusammen mit den Ausgaben für die Strasseninfrastruktur (NAF) gibt der Bund jährlich mindestens 4.5 Milliarden Franken für Mobilität aus. Ein Ende dieser Entwicklung scheint nicht absehbar. Die Konsequenzen dieses Wachstums – insbesondere der ständigen Verdichtung der Personenverkehrsfrequenzen – werden in der Vorlage nicht infrage gestellt.

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

Aus Sicht der Alpen-Initiative wird der Güterverkehr in der Vorlage nicht genügend berücksichtigt: Die Mehrheit der Leitsätze und Langfristperspektiven wurde unter der Prämisse des Personenverkehrs formuliert. Als Folge davon dürfte der Güterverkehr weiterhin vom Personenverkehr bedrängt werden, auch weil bereits der Ausbauschritt 2025 auf den Personenverkehr fokussiert.

Insbesondere fehlt ein Ziel zum Gütertransitverkehr und damit verbunden zur Stärkung der Verlagerungspolitik, wie sie gesetzlich durch Artikel 84 der Bundesverfassung und das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) vorgeschrieben ist. Hier sind insbesondere eine Erhöhung der Effizienz im alpenquerenden Güterverkehr und die Fertigstellung des NEAT-Werks anzustreben. Der Ausbauschritt 2030/35 muss imperativ die Voraussetzungen schaffen, das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagen langfristig einzuhalten.

3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?
- Variante Ausbauschritt 2030 (7 Milliarden Franken)
  - Variante Ausbauschritt 2035 (11,5 Milliarden Franken)

Die Alpen-Initiative zieht die Variante Ausbauschritt 2035 vor, unter der Voraussetzung, dass der Lötschberg-Basistunnel und die bei Frage 4 angefügten Projekte ergänzend aufgenommen werden. Ohne die Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels sieht die Alpen-Initiative keinen Mehrwert der Variante 2035 gegenüber jener bis 2030. Die zusätzlichen Projekte des Ausbauschritts 2035 betreffen zu einem wichtigen Teil Personenverkehrsprojekte im Raum Zürich ohne Relevanz für den Gütertransit.

4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? Und zwar:
- Beim Personenverkehr
  - Beim Güterverkehr
  - Beim grenzüberschreitenden Verkehr
  - Bei den betrieblichen Anlagen
  - Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?

Antworten zu den Unterfragen b und e:

Die Alpen-Initiative ist der Ansicht, dass im kommenden Ausbauschritt auch die vollständige Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels (LBT) enthalten sein muss. Die NEAT wurde mit dem Ziel gebaut, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Trotzdem können am Lötschberg aktuell nur knapp 50 % der Güterzüge durch den Basistunnel verkehren. Dieser Zustand ist unhaltbar und muss so schnell wie möglich behoben werden. Nur die Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels kann diese Fehlnutzung dauerhaft beheben. Der Ausbau des LBT ermöglicht eine Verdoppelung der heutigen Trassenkapazitäten der Basisstrecke. Damit kann der gesamte Güterverkehr auf dieser NEAT-Achse über die Basisstrecke verkehren.

Der Ausbau des Lötschberg-Basistunnel ist von allen STEP-Projekten planerisch am weitesten fortgeschritten und weist aufgrund des bekannten Umfeldes sehr geringe Risiken hinsichtlich des Baus und der Kosten auf. Das Vorprojekt wurde per Ende 2017 abgeschlossen. Bei fortlaufender Planung könnte 2020 mit dem Bau begonnen werden.

Die Ereignisse in Rastatt im Sommer 2017 haben gezeigt, wie wichtig leistungsfähige Redundanzen an sensiblen Stellen des Netzes sein können. Die beiden Basistunnel am Gotthard und am

Lötschberg sind als solch sensible Stellen zu betrachten, reicht doch deren Bedeutung weit über die Schweiz hinaus.

Darüber hinaus ist die Alpen-Initiative der Ansicht, dass im vorliegenden Ausbauschnitt Gelder bereitgestellt werden müssen, um die zukünftige Entwicklung der Transitkorridore aufzugleisen. Sowohl im nördlichen wie auch im südlichen Zulauf zu den alpenquerenden Tunneln werden früher oder später Kapazitätsengpässe auftreten: Da sich auf diesen Infrastrukturen die stark wachsenden Transitgüterverkehre mit denjenigen des Regionalverkehrs überlagern, muss die Weiterentwicklung hier frühzeitig angegangen werden.

Damit der Transitgüterverkehr in diesen Bereichen nicht unter die Räder gerät, regt die Alpen-Initiative an, im Gebiet Olten und Brugg die Entflechtung des Güterverkehrs zu projektieren. Ebenso sollen in den Bereichen Urmiberg-Axen, Bellinzona und der NEAT-Südanschlüsse die Planungsarbeiten wiederaufgenommen werden.

Die Alpen-Initiative begrüsst die Realisierung der Express-Trassen für Güterverkehr. Auch wenn deren Nutzen hauptsächlich auf den Binnengüterverkehr abzielt, so dürfte auch der Transitgüterverkehr von der damit verbundenen Stärkung des Gesamtsystems Schienengüterverkehr profitieren.

Die Gelder für die Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels und für die Weiterprojektierung bzw. -planung der Transitachsen sind im Hinblick auf die Entwicklung des Güterverkehrs gut investiert. Es ist das erklärte Ziel der Schweiz, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu erreichen; die dafür notwendigen Trassen müssen auch langfristig garantiert sein. Die dafür nötigen Gelder sollen jedoch nicht auf Kosten anderer Projekten des Güterverkehrs gehen, welche beim vorliegenden Ausbauschnitt vorgesehen sind.

#### **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?*

Nein.

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

Nein. Eine nachträgliche Erstattung von Investitionskosten benachteiligt insbesondere strukturschwache Regionen, welche Bahnausbauten nicht finanzieren können, sowie Projekte des Güterverkehrs.

#### **Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

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

Um die optimistischen langfristigen Prognosen zur Entwicklung des Bahninfrastruktur-Fonds einhalten zu können, ist eine konsequentere Erhöhung der LSVA notwendig. Mit der zunehmenden Durchdringung des Fahrzeugparkes mit Lastwagen der Euro-Klassen 5 und 6 ist davon auszugehen, dass die Einnahmen der LSVA mittel- bis langfristig stark zurückgehen werden. Damit der BIF auch zukünftig auf die Einnahmen der LSVA zählen kann, ist eine Reform der LSVA in Angriff zu nehmen und die LSVA ab 2019 im Zweijahresrhythmus zu erhöhen.

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

Vgl. Antwort zu Frage 7