

Daniel Cattin,
Raumplaner NDS/HTL
Römerweg 5
4514 Lommiswil
032 641 10 45
d.cattin@gmx.ch

Lommiswil, 14. Januar 2018

Bundesamt für Verkehr BAV

konsultationen@bav.admin.ch

Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35)

Sehr geehrte Damen und Herren

Als eifriger ÖV-Nutzer liegt mir viel an einem gut funktionierenden Schweizer Bahnnetz. Vor zwei Jahren habe ich mich mit der Bahnzukunft Schweiz auseinandergesetzt und einen Bericht verfasst (siehe Link am Schluss der Stellungnahme).

Ich erlaube mir nun, Ihnen meine Überlegungen zur Vernehmlassungsfassung .AS 2030/35 mitzuteilen.

Auf unabsehbare Zeit nur Mini-Ausbau Schritte

Nach den „Kraftakten“ Bahn 2000 und NEAT folgt jetzt wohl für Jahrzehnte eine Strategie der kleinen Ausbauschritte, mit welchen versucht wird, die stark wachsende Nachfrage nach Transportleistungen zu bewältigen.

„Die Priorität des Ausbauschritts 2030/35 liegt darin, auf den hauptbetroffenen Strecken die nötigen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen und bereits bestehende bzw. absehbare Überlasten zu entschärfen. Nicht vordringlich ist die Verkürzung von Reisezeiten, da dies die weitere Zersiedlung der Schweiz begünstigt und die Nachfrage zusätzlich steigert.“

Mit FABI und der Finanzierung durch den BIF wird alles geregelt:

„Die Einnahmen des BIF sind klar bezeichnet und zweckgebunden; sie bestimmen die maximal möglichen Ausgaben des Fonds.“

Die Einnahmen des BIF speisen sich nur teilweise aus solchen, die an die wirtschaftliche Entwicklung oder der Bundessteuer angepasst sind und künftig entsprechend ansteigen werden. 2030 fällt ein zusätzliches Mehrwertsteuer-Promille für die BIF-Finanzierung weg und 2032 entfallen die BIF-Mittel aus der Mineralölsteuer gänzlich (ca. 220 Mio). Der beträchtliche Zustupf aus der LSVA wird voraussichtlich langfristig wegen dem dannzumal wahrscheinlichen Masseneinsatz von Elektro-LKW massiv schrumpfen. Demgegenüber steigen die Ausgaben für den Substanzerhalt des Bahnnetzes gemäss Abb. 13, erläuternder Bericht, stetig an. Die Schere zwischen BIF-Ein- und Ausgaben wird sich immer weiter öffnen.

Die zukünftigen Möglichkeiten eines Ausbaus des Bahnnetzes auf der gegenwärtigen Finanzierungsbasis sind absolut ungenügend. Im Rahmen dieser Gegebenheiten sind die vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbauschnitt 2030/35 zwar nachvollziehbar und einigermaßen wirkungsvoll. Es ist sogar erstaunlich, welche Leistungssteigerungen die über 10 Jahre verteilt eingesetzten 11.5 Mia CHF auf dem Bahnnetz ermöglichen. Aber wichtige Ausbauprojekte wie etwa die Direktverbindung Aarau-Zürich, der Durchgangsbahnhof Luzern, das Herzstück Basel, der vollständige Doppelspurausbau des Lötschbergtunnels oder eine Direktverbindung Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds usw. müssen verschoben werden. Diese Projekte könnten schlussendlich ebenso in der Versenkung verschwinden wie jenes des Wiesenbergtunnels.

Fehlende Langfriststrategie

Man kommt nicht drum herum festzustellen, dass es sich beim AS 2030/35 um eine Strategie der ständig der Nachfrage hinterherhinkenden Erledigung von Dringendstmassnahmen handelt: Es fehlt eine Langfriststrategie, welche einerseits dem rasanten Bevölkerungswachstum und andererseits künftigen Mobilitätsformen (z.B. autonome Fahrzeuge) Rechnung trägt.

Es ist erstaunlich, dass bereits in den 70iger Jahren des letzten Jahrhunderts ernsthaft die Realisierung einer Ost-West- sowie Nord-Süd-Haupttransversale verfolgt wurde. Realisiert wurde im Rahmen der NEAT vorerst die Nord-Süd – Transversale. Bei der eigentlich viel wichtigeren Ost-West-Transversale wurde aber lediglich der Abschnitt Mattstetten-Rothrist erstellt.

Bei der hoch beanspruchten Bahnlinie Genf-Lausanne wird sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen bis 2040 verdoppeln. In „Feuerwehrrübungen“ wird versucht, mit Kapazitätserweiterungsmassnahmen auf der bestehenden Linie die drohenden Engpässe abzuwenden. Dabei existieren aus der Westschweiz sowie von citrap-vaud und citrap-genève ausgereifte Vorschläge einer neuen, separaten Hochgeschwindigkeitsverbindung, die zwar teurer wäre, aber viele Vorteile brächte. Geplante Ausbauten auf der bestehenden Strecke würden sich damit teilweise

erübrigen. Es ist bemerkenswert, dass in der Westschweiz wesentlich intensiver für ein zukunftsgerechtes Schweizer Bahnnetz plädiert wird als in der Deutschschweiz.

Revolution auf der Strasse erfordert Vorwärtsstrategie der Bahn

Im Verkehr bahnen sich Revolutionen an: Die Elektromobilität sowie das selbstfahrende Fahrzeug werden künftig den Strassenverkehr sehr viel umweltfreundlicher, sicherer und noch erheblich wettbewerbsfähiger machen. Die meisten heutigen Plusfaktoren für die Bahn resp. Negativfaktoren für den Individualverkehr (inkl. Busse und LKW) werden in Zukunft schrumpfen bzw. ganz wegfallen. Es verbleibt noch ein einziger, allerdings sehr entscheidender Faktor: Hochgeschwindigkeit! Was dem Strassenverkehr verwehrt bleibt, kann die Bahn realisieren, nämlich wesentlich kürzere Reisezeiten im Fernverkehr durch Hochgeschwindigkeit.

Mindestens müsste die Schweiz langfristig eine Hochgeschwindigkeitsstrecke von Genf nach St.Gallen inkl. einem Ast nach Basel besitzen, um die 3 Hauptwirtschaftsräume Zürich – Genf/Lausanne - Basel optimal zu verbinden. Es mag sein, dass kürzere Reisezeiten - wie im Bericht AS 2030/35 erwähnt - die Zersiedelung der Schweiz begünstigen. Andererseits erhöhen sie aber die Mobilität der Arbeitenden und Geschäftsreisenden, was immer wichtiger wird. Nicht zu unterschätzen wäre der Beitrag zum nationalen Zusammenhalt, welche das stark verbesserte Angebot bringen würde: das Wallis und das Tessin sind durch die NEAT „näher“ an die übrige Schweiz gerückt. Jetzt muss dasselbe entlang der Ost-West-Achse geschehen. Insbesondere die mobilitätsmässig etwas abgelegene Westschweiz mit dem landesweit stärksten Bevölkerungswachstum muss dringend besser an die übrige Schweiz angebunden werden.

Seit mehr als 30 Jahren wird die Zunahme der Schweizer Bevölkerung in den offiziellen Bevölkerungsprognosen des Bundes regelmässig und zum Teil massiv unterschätzt. Die aktuellste Prognose 2015 beinhaltet zwar stark nach oben korrigierte Zahlen, trotzdem muss davon ausgegangen werden, dass schlussendlich nicht die Zahlen des Referenzszenarios, sondern jene des hohen Szenarios mit 11 Mio Einwohnern bis im Jahr 2045 erreicht werden. Die Nachfrage nach Transportleistungen wird damit in der Schweiz noch über lange Zeit stark ansteigen.

Verkehrskreuz Schweiz und Vision Eisenbahnnetz

Unter Ziffer 2.2 Seite 35 im erläuternden Bericht AS 2030/35 findet sich ein Hinweis zum Postulat 17.3262, das "Verkehrskreuz Schweiz und Vision Eisenbahnnetz":

Im Rahmen des Postulats „Verkehrskreuz Schweiz und Vision Eisenbahnnetz“ wird im Hinblick auf den nächsten Ausbauschnitt eine Auslegung erstellt werden, welche die Verbesserung des Netzes (Kapazität und Geschwindigkeit) im ganzen Land beinhaltet und Überlegungen zu alternativen technologischen Systemen für Personen- und Güterverkehr enthält sowie die intermodalen Entwicklungen inkl. verkehrsträgerübergreifender Abstimmung und den räumlichen Entwicklungszielen miteinbezieht.

Dieses Postulat ist ein Lichtschimmer. Die „Auslegung“ sollte aber möglichst schnell und unter Einbezug aller relevanten Stellen erfolgen. Es ist zu hoffen, dass sie nicht zu einer Alibiübung verkommt. Gelingt es, eine vielseitig akzeptierte Vision der Bahnzukunft zu entwickeln, könnte diese die Basis für nachfolgende politische Schritte darstellen. Dazu müsste eine neue Finanzierungsquelle erschlossen werden. Mit den derzeitigen sowie den künftigen Mitteln aus dem BIF kann nicht annähernd eine den langfristigen Bedürfnissen der Schweiz gerechte, moderne Bahn geschaffen werden.

Neuer Finanzierungsfonds für Grossprojekte

Es sollte dringend eine neue Finanzierungsgrundlage für Bahn-Grossprojekte geschaffen werden. Die Schweiz hat die Alpentransversalen zustande gebracht und dafür 23 Mia CHF ausgegeben. Eine moderne Ost-West Transversale sowie weitere Bahn-Grossprojekte sind wichtiger denn je. Diese Projekte würden von einer Schweiz erstellt, welche dazumal ein wesentlich höheres BIP und deutlich höhere Bundeseinnahmen aufweisen würde, als zu Bauzeiten der NEAT zur Verfügung standen. Sollte der Bund die Gelder nicht vollumfänglich selber aufbringen „wollen“, bestünde die Möglichkeit einer teilweisen Privatfinanzierung: Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen den Hauptwirtschaftszentren könnten sich als sehr profitable Investition erweisen, garantieren doch die phänomenal kurzen Reisezeiten und dichte Zugfolgen eine hohe Nachfrage und entsprechend gute Auslastung. Auch ein allenfalls höherer Fahrtpreis als auf dem übrigen Netz würde die hohe Nachfrage nicht entscheidend beeinträchtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Hinweise zur Thematik:

<http://www.bahnonline.ch/bo/7320/hochgeschwindigkeits-bahnnetz-statt-doppelstockautobahnen.htm>

Daniel Mange: „Bahn-Plan 2050“, **Rüegger Verlag Zürich/Chur**