

Eidg. Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Kochergasse 6
3003 Bern

Bern, 12. Dezember 2017

**Stellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV)
zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Leuthard
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 29. September 2017 und nehmen gerne Stellung zur Vorlage „Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35“.

Wir begrüßen die Empfehlung des Bundesrates, die Bahninfrastruktur mit einem Zeithorizont bis 2035 auszubauen und unterstützen grundsätzlich die definierten Ziele und vorgeschlagenen Ausbauprojekte. Der Vorstand des VöV hat sich intensiv mit der Vorlage befasst und folgende Punkte einstimmig beschlossen:

- **Für den VöV ist das Angebotskonzept (P&G) massgebend.**
- **Das Paket des Bundesrats (Ausbauschnitt 2035 mit 11,5 Milliarden Franken) ist für den VöV gesetzt, diese Bauvorhaben sollen nicht gefährdet werden.**
- **Der VöV wird anlässlich der weiteren Planung zusätzliche Optimierungen anstreben.**
- **Der VöV will, dass der Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT) in diesem überarbeiteten Paket Platz hat.**
- **Der VöV will, dass zusätzliche Planungskredite für weitere Projekte aufgenommen werden wie z.B. Herzstück Basel, Tiefbahnhof Luzern und Zürich-Olten.**

Gerne senden wir Ihnen unsere Ergänzungen zum Fragenkatalog auf den folgenden Seiten.

Zielsetzungen

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

Die aktuellen Verkehrsperspektiven des Bundes gehen von einer starken Zunahme der Nachfrage im Personen- und Güterverkehr bis 2040 aus. Wir stimmen mit der Aussage des Bundes überein, dass die bestehenden und bereits beschlossenen Ausbauten der Bahninfrastruktur nicht ausreichen, um diesen Zuwachs an Reisenden und Gütern zu bewältigen. Entsprechend ist ein weiterer Ausbauschritt der Bahninfrastruktur unumgänglich. Die Ziele der Vorlage, die prognostizierten Verkehrsüberlasten aufzufangen sowie die Stabilität im Bahnbetrieb zu erhöhen und dabei die bestmögliche Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten, unterstützen wir vollumfänglich. Aus diesem Grund sprechen wir uns dezidiert für die Variante Ausbauschritt 2035 (AS 2035) aus. Im Vergleich zur Variante Ausbauschritt 2030 (AS 2030) erfüllt der AS 2035 die Ziele deutlich besser.

Den einzelnen Zielen beziehungsweise Artikeln in der Vorlage „Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur“ stimmen wir grösstenteils zu. Eine abweichende Haltung vertreten wir im Art. 1 Absatz 3a: Der Teilausbau des LBT ist innerhalb des AS 2035 zu realisieren (siehe dazu Frage 4).

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?

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

Wir sind mit den Zielen und den Leitsätzen des Ausbauschrittes 2030/35 einverstanden.

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)

Wir bevorzugen die Variante b (Ausbauschritt 2035) aus folgenden Gründen:

- Wie der Bundesrat aufzeigt, bietet die Variante AS 2035 im Vergleich zur Variante AS 2030 eine höhere Planungs- und Investitionssicherheit, ermöglicht einen umfassenderen Abbau der Überlasten in der ganzen Schweiz, stellt dringend benötigte Aus- und Neubauten für den Personen- und Güterverkehr sicher und löst die Problematik des barrierefreien und sicheren Bahnzuganges zu einem grossen Teil. Damit wird die Attraktivität des Angebotes im Personen- und Güterverkehr markanter verbessert als im AS 2030. Zudem ist der volkswirtschaftliche Nutzen des AS 2035 grösser, was bei den hohen Investitionen ein gewichtiges Kriterium darstellt.
- Der Verband hat unter Einbezug der Ziele und Leitsätze des Ausbauschrittes 2030/35 ein kundenorientiertes Angebotskonzept für den Personen- und Güterverkehr erarbeitet. Im Personen-Fernverkehr ermöglicht dieses Angebotskonzept den Kundinnen und Kunden eine schweizweite Verdichtung der Verbindungen. Die Reisenden profitieren damit grundsätzlich vom Halbstunden-, auf Strecken mit grosser Nachfrage sogar vom Viertelstundentakt. Im Güterverkehr werden die Anzahl Trassen im Standard- und Expressnetz ausgebaut, Mindestkapazitäten in der Hauptverkehrszeit des Personenverkehrs gesichert und der Aus- und Neubau von Anlagen für das Formieren von Zügen sowie den Umschlag von Gütern ermöglicht. Für uns ist die Realisierung dieses Angebotskonzeptes für den Güter- und Personenverkehr

massgebend. Folglich verlangen wir, dass im kommenden Ausbauschnitt alle Bauprojekte, welche zur Umsetzung des neuen Angebotes benötigt werden, enthalten sind. Im Gegensatz zum AS 2030 ermöglicht der AS 2035 die Umsetzung des Angebotskonzeptes zu einem grossen Teil. Damit das neue Angebotskonzept schweizweit umgesetzt werden kann, braucht es jedoch zusätzlich zu den vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen den Teilausbau des LBT (siehe dazu folgenden Punkt 4).

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

Wir sind mit den vom Bundesrat vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen im AS 2035 einverstanden. Alle definierten Massnahmen werden für die Zielerreichung AS 2035 benötigt und sind aus diesem Grund für uns gesetzt. Keines dieser Bauvorhaben darf gefährdet werden.

Entsprechend unterstützen wir alle vorgeschlagenen Massnahmen beim **(a) Personen-** und **(b) Güterverkehr**. Wie unter Frage 3 erläutert, ist uns die Realisierung des neuen Angebotskonzeptes ein zentrales Anliegen. Mit den vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen kann zwar ein Grossteil dieses Angebotskonzeptes realisiert werden, für eine schweizweite Umsetzung wird jedoch zusätzlich die Massnahme "Teilausbau LBT" benötigt. **Wir verlangen somit die zusätzliche Aufnahme der Massnahme „Teilausbau LBT“ in den AS 2035.** Für die Realisierung des Halbstundentaktes ins Wallis sind allenfalls zusätzliche Ausbauten zwischen Bern und Thun notwendig.

Der Teilausbau des LBT ermöglicht im Fernverkehr eine Attraktivitätssteigerung durch die Angebotsverdichtung auf den Halbstundentakt, ohne dass der Güterverkehr über die Bergstrecke ausweichen muss. Wird auf den Teilausbau des LBT verzichtet, ist die Verbindung Bern – Visp schweizweit die einzige Fernverkehrsverbindung ohne integralen Halbstundentakt. Dies ist aus unserer Sicht weder nachvollziehbar noch gegenüber den Kundinnen und Kunden vertretbar.

Dem Güterverkehr ermöglicht der Ausbau des LBT eine deutliche Produktivitätssteigerung, da die Güterzüge nicht mehr über die Bergstrecke geführt werden müssen. Dies ist eine bedeutende Voraussetzung für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr und unterstützt unter anderem das Verlagerungsziel des Bundes im alpenquerenden Güterverkehr.

Eine Verschiebung des Teilausbaus des LBT auf einen nächsten Ausbauschnitt birgt das Risiko, dass die absehbare Fahrbahnerneuerung im bestehenden ausgebauten Tunnelbereich nur mit erheblichen Einschränkungen im Bahnverkehr durchgeführt werden kann.

Für uns ist zentral, dass die Massnahme „Teilausbau LBT“ nicht zulasten der anderen Bauvorhaben im AS 2035 geht. Das neue Angebotskonzept entfaltet seine vollständige Wirkung nur bei der Realisierung aller Bauprojekte. Wir streben die Optimierung der vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen beziehungsweise Bauprojekte im AS 2035 bezüglich Kosten und Effizienz an, sodass der Teilausbau des LBT in diesem optimierten Konzept AS 2035 Platz hat.

In den Bereichen **(c) grenzüberschreitender Verkehr** und **(d) betriebliche Anlagen** sehen wir keine Ergänzungen oder Anpassungen zu den vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen. Für den Güterverkehr ist neben dem Ausbau und der Sicherung von Standard- und Expresstrassen der Neu- und Ausbau von Anlagen zwingend, um einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr auf der Schiene zu ermöglichen. Die in AS 2035 enthaltenen Aus- und Neubauten decken diesbezüglich die minimalen Anforderungen des Schienengüterverkehrs ab, wenn auch nicht den im „Konzept für den Gütertransport auf der Schiene“ ausgewiesenen Bedarf.

Wir sind mit den vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen im AS 2035 einverstanden. Es werden **(e) keine Massnahmen als dringender oder nicht notwendig** erachtet. Wir fordern hingegen, wie oben ausgeführt, die zusätzliche Aufnahme des Projektes Teilausbau LBT.

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?*

Wir sind 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?*

Wir sind grundsätzlich mit der Schaffung einer gesetzlichen Voraussetzung für eine nachträgliche Erstattung der Investitionskosten durch den Bund einverstanden. Mit den zusätzlichen Ausbauten entstehen jedoch auch Folgekosten. Es ist somit ebenfalls bereits zum aktuellen Zeitpunkt auf Gesetzesstufe zu regeln, wer für die Finanzierung dieser Folgekosten verantwortlich ist.

Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

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

Mit dem Ausbauschnitt 2035 werden zwar die dringendsten Kapazitäts- und Nachfrageprobleme angegangen, jedoch nicht vollständig gelöst. Wir gehen davon aus, dass weitere flächendeckende Kapazitätssteigerungen nur durch den Einsatz neuer digitaler Technologien erreicht werden können. Gemäss der Vernehmlassungsvorlage können neue Technologien ausschliesslich über die Leistungsvereinbarung finanziert werden. Es ist absehbar, dass die Entwicklungs- und Investitionskosten von neuen Technologien den Rahmen der Leistungsvereinbarungen übersteigen könnten. Es besteht das Risiko, dass sich Substanzerhalt und technologische Weiterentwicklung konkurrieren. Um dies zu verhindern erachten wir es als wichtig, zeitnah eine Lösung für die (zusätzliche) gesicherte Finanzierung von neuen Technologien zu erarbeiten.

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

Nein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen gerne für weitere Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Dr. Norbert Schmassmann
Präsident



Ueli Stückelberger
Direktor