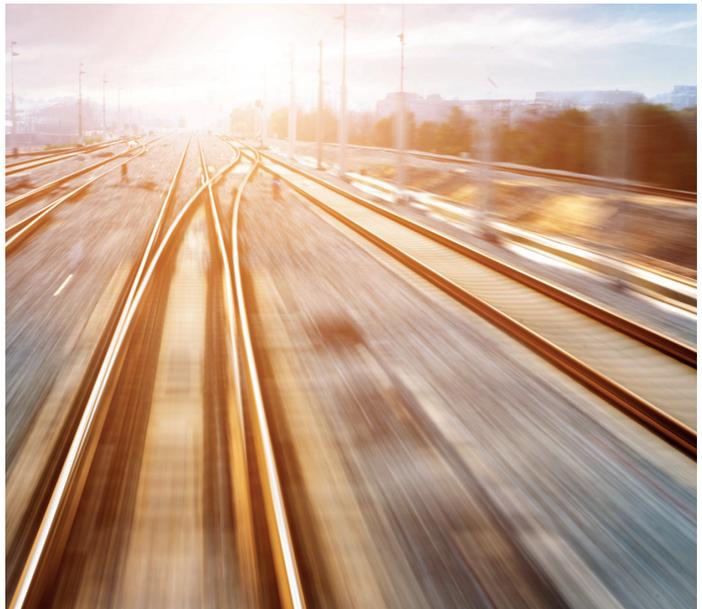


Der Ausbauschnitt 2035 macht das öV-Angebot der Zukunft erst möglich

Position des VöV zum Ausbauschnitt
der Bahninfrastruktur 2030/35

Oktober 2017



Editorial

Dringend benötigter Ausbau des Bahnnetzes – das Angebotskonzept 2035 mit gezielten Ausbauten steht bereit!

Mit «Bahn 2000» erlebte der öffentliche Verkehr um die Jahrtausendwende einen Quantensprung. Seither kennen die Kundinnen und Kunden den integralen Taktfahrplan. Zusätzlich brachte «Bahn 2000» eine Steigerung der Verbindungen auf den Halbstundentakt in den grossen Knoten der Schweiz. Mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wurde auch im Nord-Süd-Verkehr das Angebot sprunghaft optimiert. S-Bahnnetze verbesserten in den grossen Zentren die Erreichbarkeit um ein Vielfaches. Damit wurde dem steigenden Mobilitätsbedarf der Bevölkerung entsprochen. Bis heute basiert das Schweizer Bahnangebot weitgehend auf dem in den 1980er-Jahren entwickelten Konzept «Bahn 2000». Aber bereits heute sind wieder zahlreiche Strecken sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Gleichzeitig steigt die Nachfrage gemäss Verkehrsperspektiven des Bundes im Personenverkehr von 2010 bis 2040 um 51 Prozent, im Güterverkehr um 45 Prozent.

Um diese Nachfrage auch in Zukunft in hoher Qualität abdecken zu können, muss das Angebot im gesamten öffentlichen Verkehr der Schweiz massiv ausgebaut werden. Bestehende Infrastrukturen besser nutzen ist ein Muss, genügt aber nicht. Ziel des neuen schweizweiten Angebotskonzeptes ist es, eine konsequente halbstündliche Reisekette anzubieten und auf Korridoren mit grosser Nachfrage sogar eine viertelstündliche Reisekette zu gewährleisten. Für den Güterverkehr sind schweizweite Expresszustellungen möglich. Damit dieses öV-Angebot auf der Schiene überhaupt realisiert werden kann, muss die Bahninfrastruktur bis 2035 deutlich ausgebaut werden.

Für die öV-Branche ist klar: Die Bahninfrastruktur soll dort ausgebaut werden, wo der grösste Nutzen für Kundinnen und Kunden im Personen- und im Güterverkehr entsteht. Das Fahrplanangebot ist massgebend, die Infrastrukturausbauten sind die Folge. Gleichzeitig gilt es, die bestehende Infrastruktur optimal zu nutzen. Denn der öffentliche Verkehr muss für Kundschaft und Besteller auch weiterhin bezahlbar bleiben. Deshalb unterstützt der VöV grundsätzlich den Vorschlag des Bundesrates, die Bahninfrastruktur bis 2035 auszubauen. Er verlangt jedoch die weitere Optimierung der einzelnen Projekte bezüglich Kosten und Effizienz. Denn der VöV will, dass neben den vorgeschlagenen Projekten auch der Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels im optimierten Konzept enthalten ist, ohne dass dabei die anderen Projekte gefährdet werden.

Freundliche Grüsse



Dr. Norbert Schmassmann
Präsident VöV

Dort ausbauen, wo der Nutzen für Kundinnen und Kunden am grössten ist

Es sind eindruckliche Zahlen, die das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2016 in seinen Verkehrsperspektiven präsentiert hat: Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr der Schweiz wird demnach bis 2040 um 51 Prozent zunehmen, im Schienengüterverkehr sind es deren 45 Prozent. Der Branchenverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, der VöV, will sich diesen grossen Herausforderungen stellen und diese Wachstumsraten nachhaltig bewältigen – und das geht nur mit einem ausgebauten Fahrplanangebot.

Schon heute sind zahlreiche Strecken sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr an ihre Kapazitätsgrenzen angelangt; es gibt Engpässe auf der Schiene und bei Bahnhofanlagen. Die ARE-Prognosen bedeuten also, dass es ohne Massnahmen auf vielen Schienenkorridoren zu noch mehr Engpässen kommen wird.

Damit die Nachfrage im Personen- und im Schienengüterverkehr auch künftig bewältigt werden kann, braucht es – nebst effizienterer Auslastung der bestehenden Infrastruktur – einen Ausbau des Fahrplanangebotes. Damit dies ermöglicht werden kann, werden grosse Investitionen in die Infrastruktur benötigt. Der Bundesrat schlägt vor, im Rahmen des nächsten Ausbaus schrittweise bis 2035 Investitionen im Umfang von 11,5 Milliarden Franken zu tätigen. Der VöV unterstützt diesen Vorschlag grundsätzlich. Er verlangt jedoch, dass die Projekte des Ausbaus schrittweise bezüglich Kosten und Effizienz weiter optimiert werden. Neben den vom Bundesrat vorgeschlagenen Infrastrukturprojekten will der VöV, dass der Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT) im optimierten Konzept enthalten ist. Der Teilausbau des LBT darf aber nicht zu Lasten der anderen Objekte gehen. Der LBT bringt eine Produktivitätssteigerung im Güterverkehr, erhöht die Flexibilität bei den Fahrbahnerneuerungen bis 2040 und stellt die Basis für den Halbstundentakt Bern–Brig dar.

Der VöV setzt sich für Projekte ein, die den öV-Bedarf der Zukunft massgebend abdecken und ein positives Kosten-Nutzen – Verhältnis aufweisen. Gleichzeitig achtet der VöV auf eine regionale Ausgewogenheit der Projekte.

Das sind die wichtigsten Positionen und Forderungen des VöV:

- Das öV-Angebot der Zukunft ist massgebend. Dafür sind neue Investitionen in Bauprojekte unumgänglich.
- Die Branche unterstützt grundsätzlich das Paket des Bundesrates und setzt sich für einen Ausbau der Bahninfrastruktur mit einem Umsetzungshorizont bis 2035 ein. Die Bahn soll dort ausgebaut werden, wo die Engpässe am Grössten sind bzw. der grösste Nutzen für die Kunden im Personen- und Güterverkehr entsteht.
- Das neue Angebotskonzept ermöglicht schweizweit halbstündliche, teilweise sogar viertelstündliche Reiseketten und stellt damit einen grossen Entwicklungsschritt nach «Bahn2000» dar. Mit dem Angebotskonzept wird auf die Stärken des Systems Bahn gesetzt, ein hoher Kundennutzen generiert und eine Basis für die Mobilität der Zukunft geschaffen.
- Im Güterverkehr wird durch den Ausbau des Standard- und Expressnetzes sowie den damit einhergehenden Fahrzeitverkürzungen die Produktivität gesteigert.
- Damit der öV auch weiterhin für Kunden und Besteller bezahlbar bleibt, gilt es, die bestehende Infrastruktur optimal zu nutzen und die Engpässe möglichst wirtschaftlich auszubauen.
- Der VöV verlangt, dass die Projekte des Ausbaus schrittweise 2035 bezüglich Kosten und Effizienz weiter optimiert werden. Der Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels soll in diesem optimierten Paket enthalten sein, darf aber nicht zu Lasten der anderen Objekte gehen.
- Damit weitere wichtige Projekte, wie das Herzstück Basel, der Tiefbahnhof Luzern und die Engpassbehebung Zürich–Olten, rechtzeitig geplant werden können, verlangt der VöV die Aufnahme der entsprechenden Planungskredite.
- Gleichzeitig soll mit dem neuen Angebotskonzept eine optimale Abstimmung zwischen Raumordnung und Verkehrsplanung sichergestellt werden.
- Der öV Schweiz hat Zukunft: für die Energiewende braucht es einen leistungsfähigen öV. Denn der öV ist sehr energieeffizient und gleichzeitig geeignet, auf wenig Raum viele Menschen zu transportieren.
- Parallel zu den Ausbauten ist die aktive Weiterentwicklung von technologischen Innovationen (Digitalisierung) unabdingbar, um die bestehende Infrastruktur besser und intensiver nutzen zu können.

Ausbauschritt 2035: Angebotskonzept

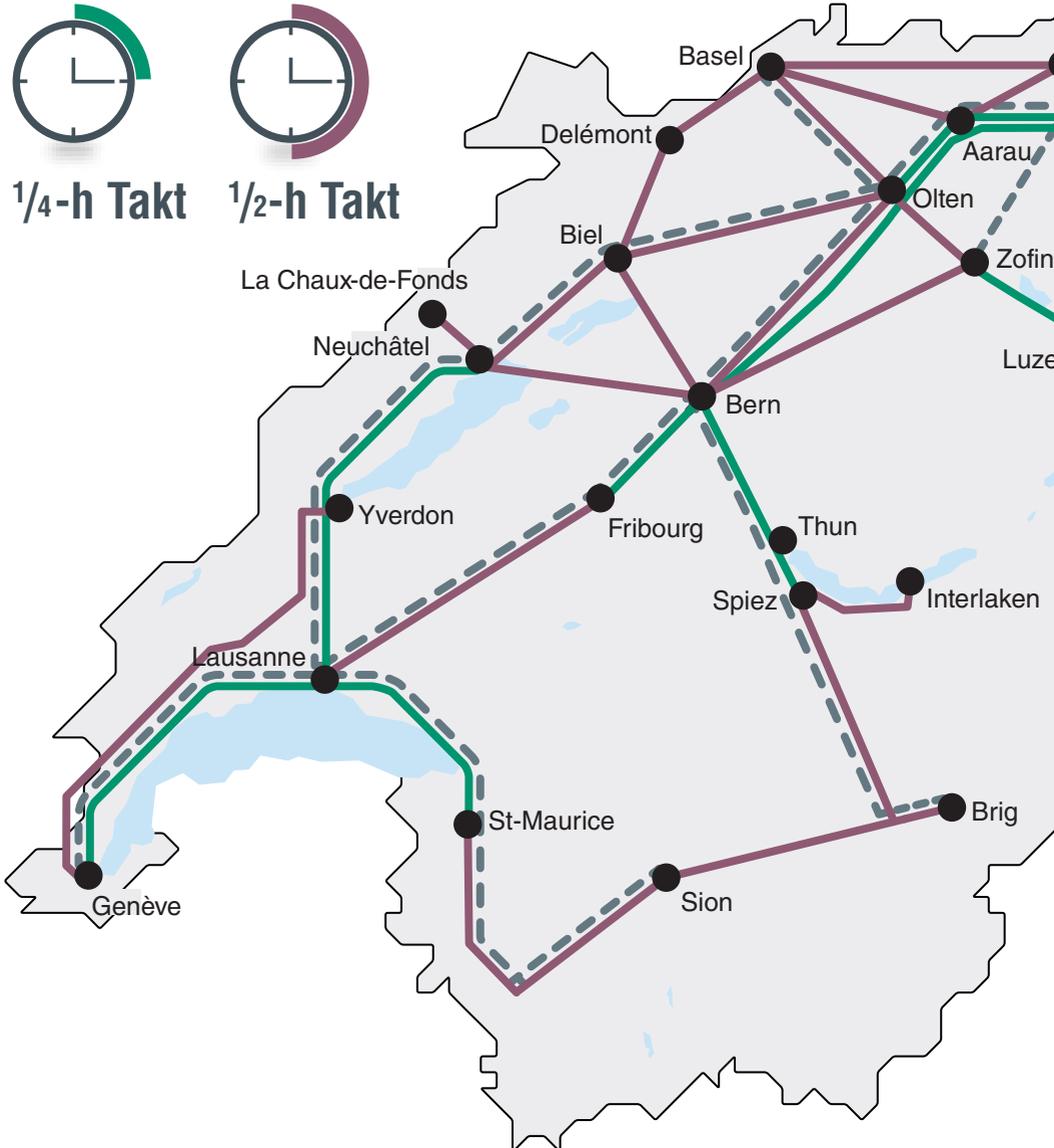
Personenverkehr

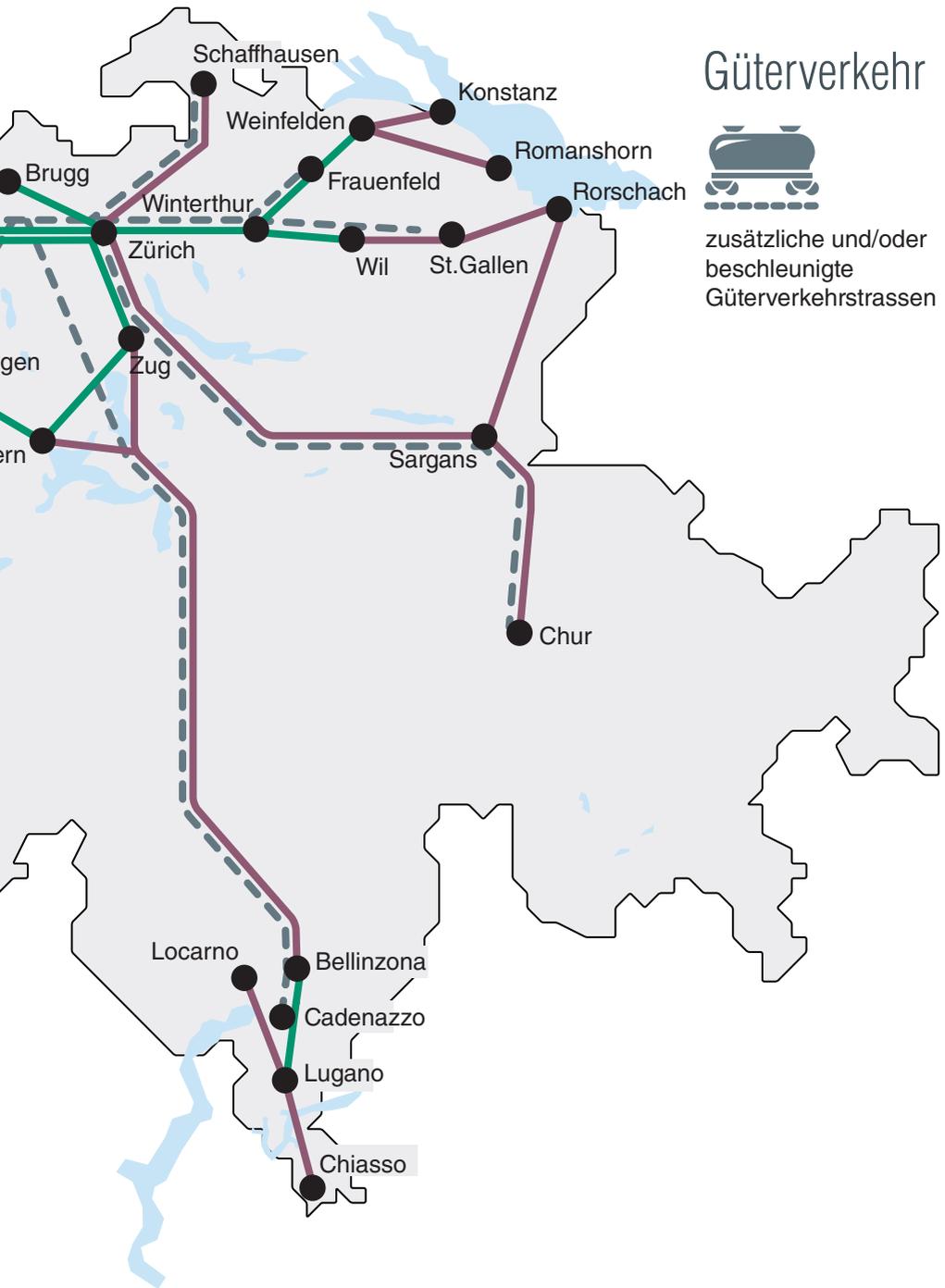


1/4-h Takt



1/2-h Takt





Ausbauschritt 2035: Ausbauprojekte

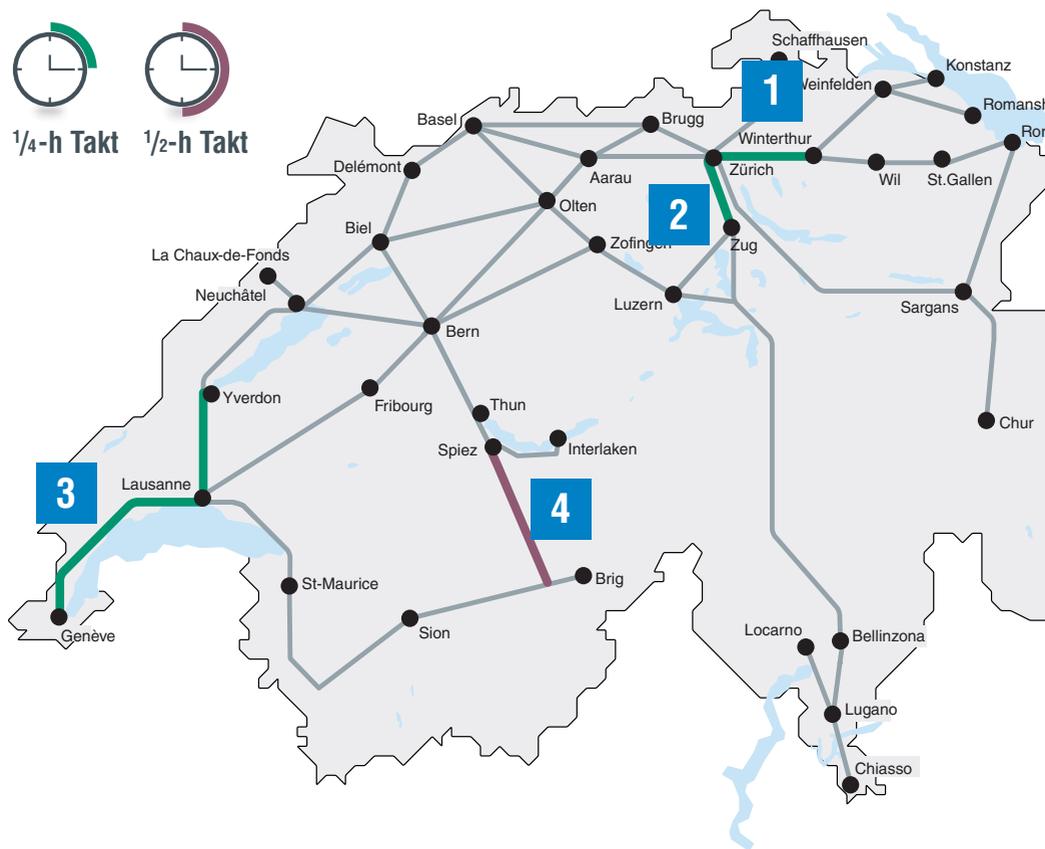
Grobkostenschätzung +/- 50 % (in CHF)



1/4-h Takt



1/2-h Takt

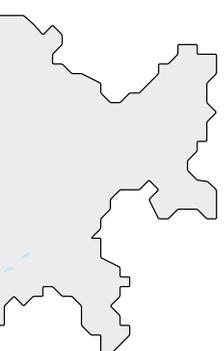


Weitere Projekte

Ausbauen bei **Privatbahnen** und zur Erhöhung der **Gesamt-Netzstabilität**: 1,2 Mrd.

Anlagen für Personen- und Güterverkehr sowie Mittel für **Projektierungen**: 1,5 Mrd.

horn
schach



1

Brüttener-Tunnel Zürich – Winterthur

Bahnhofausbau Zürich Stadelhofen

4,1 Mrd.



2

Zimmerberg-Basistunnel II

Zürich – Zug: 2,2 Mrd.



3

Kapazitätserweiterung

Yverdon – Lausanne – Genf: 1,6 Mrd.



4

Lötschberg-Basistunnel

Spiez – Visp: 1,5 Mrd.



Investitionen für ein **fahrbares Gesamtkonzept**: 0,3 Mrd.

Systematisierung Mittelland und ¼-h-Takt
Zürich – Bern: 0,6 Mrd.

Ausbau **Expressnetz Güterverkehr**: 0,5 Mrd.

Fazit

- Die steigende Nachfrage im öV erfordert einen markanten Ausbau des Angebotes.
- Das neue Angebotskonzept ermöglicht halbstündliche oder sogar viertelstündliche Reiseketten und ein schweizweites Expressnetz im Güterverkehr.
- Damit das Bahnnetz den künftigen Verkehr bewältigen kann, muss die Infrastruktur ausgebaut werden. Die öV-Branche unterstützt deshalb grundsätzlich den Vorschlag des Bundesrates zum Ausbauschnitt 2035.
- Der VöV verlangt zusätzlich eine Optimierung der Projekte und die Vervollständigung des Konzeptes mit dem Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels. Dieser darf nicht zu Lasten der anderen Objekte gehen.
- In den Ausbauschnitt 2035 sind zudem die Planungskredite für weitere wichtige Projekte aufzunehmen.
- Parallel zu den Ausbauten treibt die öV-Branche die technologische Weiterentwicklung (Digitalisierung) voran, um die bestehende Infrastruktur besser nutzen zu können.



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6

Tel. +41 (0)31 359 23 23

Fax +41 (0)31 359 23 40

info@voev.ch

www.voev.ch