

Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Stellungnahme zum Konsultationsverfahren bezüglich des Ausbaus schritts der Eisenbahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35)

13. Januar 2018

Frau Bundesrätin,
Meine Damen und Herren,

Zunächst einmal danken wir Ihnen für die Gelegenheit, zu der Botschaft über das Ausbauschnitt der Eisenbahninfrastruktur 2030/35 Stellung zu nehmen.

1. Unterstützung für den Vorschlag des Bundesrates

Nach Prüfung der eingereichten Dossiers unterstützt die AEDTF-CH den Bundesrat vorbehaltlos in seinem Bestreben, die Bahninfrastruktur so zu entwickeln und anzupassen, dass ihre künftige Stabilität und Regelmässigkeit gewährleistet ist. Sie teilt voll und ganz seine Empfehlung, das Ausbauschnitt 2035 statt 2030 zu wählen, da durch die Verlängerung der Planung über einen längeren Zeitraum mehr Mittel aus dem Fonds für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FIAF) zur Verfügung stehen; in diesem Fall zusätzliche 4,5 Mrd. CHF auf insgesamt 11,5 Mrd. CHF. Im Gegensatz zur Etappe 2030, die sich nur mit absoluten Notfällen befassen kann, wird die Etappe 2035 bereits einige Investitionen ermöglichen, um dem Schweizer Schienennetz eine gewisse betriebliche Flexibilität zurückzugeben.

2. Fragen hinsichtlich der verwendeten Wachstumsschätzungen.

Einleitend fragt sich die AEDTF-CH nach der Relevanz der zugrunde gelegten Prognosen für das Verkehrswachstum, die lediglich eine unendliche Projektion der in den letzten Jahren beobachteten Trends darstellen. Die Hypothese einer allmählichen Begrenzung der Reisen, die mit neuen Technologien, der Stabilisierung der Bevölkerung und/oder einer ernsthafteren Berücksichtigung der Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung als bisher verbunden wäre (Wohnort in der Nähe des Arbeitsorts, Heimarbeit, flexible Arbeitszeiten, Verursacherprinzip, das den Transport des gleichen Erzeugnisses von einem Land zum anderen in jeder Phase seiner Herstellung behindern würde). Ohne in eine ideologische Debatte zu verfallen, müssen wir feststellen, dass die Planer nur wenig Abstand zum Dogma des grenzenlosen Wachstums genommen haben.

Dennoch hält die AEDTF-CH das von Experten geschätzte Wachstum des Schienenverkehrs für realistisch, da die Eisenbahn ungeachtet der zukünftigen Fortschritte bei der individuellen Mobilität (Fahrgemeinschaften, Elektroautos, autonomes Fahren, intelligente Strassen usw.) das beste und rationalste Massenverkehrsmittel bleiben wird, sowohl in Bezug auf Geschwindigkeit als auch auf Energie- und Flächennutzung.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die zukünftigen Bedürfnisse der Schiene nicht im Hinblick auf ein vermeintlich unendliches Wachstum des Reiseverkehrs definiert werden sollten, sondern vielmehr im Hinblick auf die **wichtige Rolle**, die ihr in einer Gesellschaft zukommt, die gegen jegliche Verschwendung ankämpfen und sich angesichts der begrenzten Ressourcen und verfügbaren Flächen intelligent organisieren muss.

Deshalb muss die Bahn für Reisen zwischen grossen Ballungszentren sowie generell für bedeutende Güterströme klar unterstützt und gefördert werden. Eine solche nachhaltige Entwicklungsstrategie erfordert ein **starkes politisches Bekenntnis** und eine klare Neudefinition der Prioritäten, um aktive Mobilität im Allgemeinen und den Schienenverkehr im Besonderen zu fördern.

3. Den internationalen Verkehr und die Integration der verschiedenen Netze nicht vergessen

Diese dem Schienenverkehr gegebene Priorität muss den **internationalen Eisenbahnverkehr einschliessen**, einer der Hauptachsen der Tätigkeit der Sektion Schweiz der AEDTF. Sie stellt fest, dass der internationale Personenverkehr mit Ausnahme einiger schneller Verbindungen, in denen die Schiene noch eine wichtige Rolle spielt (z. B. Schweiz-Paris, Schweiz-Mailand oder Schweiz-Städte des Rheintals), derzeit völlig entwertet ist (im eigentlichen Sinne des Wortes) von Akteuren, die nur auf den **sehr niedrigen Preis** einer Dienstleistung hinweisen, bei der die Umweltkosten nicht berücksichtigt werden. Es erscheint vernünftig, davon auszugehen, dass die meisten dieser praktisch kostenlosen Reisen zu reinen Freizeitaktivitäten die Einführung eines auf dem Verursacherprinzip beruhenden Systems nicht überleben werden. Auch hier wird die Schiene die wirtschaftliche und ökologische Alternative erster Wahl bleiben, um die für Reisende wie für den Güterverkehr weiterhin erforderlichen Fahrten zu gewährleisten, ein Punkt, der im übrigen in dem zur Beratung vorgelegten Entwurf angesprochen wurde. Was den Güterverkehr betrifft, so wird auch die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gefördert werden, wenn alle europäischen Länder ihre Sozialstandards für den Strassenverkehr angehoben haben.

Der **grenzüberschreitende lokale Pendlerverkehr** muss auch im Hinblick auf diese globale Verlagerung gedacht werden, wie dies derzeit in Genf im Rahmen des sich entwickelnden Léman Express (künftig grösstes grenzüberschreitendes S-Bahn-Netz in Europa) geschieht.

Eine solche Perspektive impliziert, unabhängig von der zu errichtenden Infrastruktur, ab sofort eine **grösstmögliche technische und regulatorische Kompatibilität** zwischen den verschiedenen Systemen und Netzen anzustreben. In diesem Zusammenhang ist es notwendig, den gegenwärtigen Trend der Segmentierung des Schienenverkehrs auf nationaler oder sogar regionaler Ebene, der sich in mehreren europäischen Ländern entwickelt hat, umzukehren. Deshalb hält es die AEDTF-CH für besonders wichtig:

- die **Entwicklung** des Schweizer Eisenbahnnetzes im nationalen und internationalen Kontext zu betrachten;

- die technische **Kompatibilität** der verschiedenen verwendeten Systeme und Geräte anstreben.

Aus dieser Perspektive betrachtet, offenbart das vorgestellte Programm 2035 eine **eher geschlossene Sicht** auf die Schweiz, auch wenn hier und da der internationale Aspekt Erwähnung findet.

4. STEP 2035: insgesamt positiv und ausgewogen

Hinsichtlich der in der Phase 2035 beibehaltenen Elemente erkennt die AEDTF-CH den Wunsch an, den dringendsten Entwicklungen Priorität einzuräumen, mit einer Ausnahme, wobei die von der FABI auferlegten finanziellen Beschränkungen zu beachten sind.

Sie sieht die Einbeziehung privater Eisenbahnen in diese Planung positiv, in einigen Fällen auch für den Gütertransport.

Sie merkt jedoch an, dass trotz des erklärten Anliegens eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen den Regionen den Projekten in den Zürcher Vororten (Brütten- und Zimmerberg-II-Tunnel) **ein sehr hohes Gewicht** beigemessen wird, die von fast der Hälfte der verfügbaren Mittel profitieren werden.

Dies ist eher eine Feststellung als Kritik, da diese Projekte zu den erwiesenen, dringenden und notwendigen Massnahmen gehören, um die Stabilität des gesamten Schweizer Netzes zu gewährleisten. Dennoch wäre eine **ausgewogenere Berücksichtigung** der Bedürfnisse der verschiedenen Regionen eher den Schweizer Gepflogenheiten entsprechend gewesen.

5. Es bestehen jedoch erhebliche Lücken

Die AEDTF-CH bedauert, dass mehrere wichtige und dringende Verbesserungen, die **im Folgenden** aufgeführt sind, in dieser Phase nicht umgesetzt werden konnten. Daher unterbreitet sie Vorschläge, um die Planung dieser Arbeiten, die derzeit seit mehr als einer Generation (!) aufgeschoben sind, dennoch zu beschleunigen, ohne das FABI-Finanzierungsmodell zu beeinträchtigen, das im Februar 2014 von 62 % der Schweizer Bevölkerung befürwortet wurde.

Die AEDTF-CH ist insbesondere der Ansicht, dass folgende Umbaumaassnahmen **frühzeitig geplant** werden müssen:

5.1 Der Bau einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Rothrist und Zürich ergänzt die bestehende Strecke Mattstetten–Rothrist. Diese schnelle Verbindung könnte jedoch in zwei Phasen realisiert werden, wie Studien der SBB zeigen, die den Abschnitt zwischen Zürich und Lenzburg (mit Anschluss an Aarau) priorisieren. Neben ihrer regionalen Bedeutung wird eine solche wichtige Bahnverbindung zweifellos der gesamten Schweiz zugutekommen.

5.2 Die vollständige Verdopplung des Lötschberg-Basistunnels, der noch unvollendet ist. Die weitgehend eingleisige Infrastruktur ist bereits jetzt stark ausgelastet. Ihre Begrenzungen zwingen einen Teil der Güterzüge auf die Gipfelinie und hemmen die halbstündliche Taktung zwischen Brig und Bern. Durch die Zulassung von fünf Güterzügen pro Stunde und Richtung sowie die Verbesserung des Personenverkehrs würde der zweigleisige Ausbau des Tunnels zudem für ein besseres Gleichgewicht zwischen den beiden wichtigen Nord-Süd-Achsen unseres Landes sorgen – ein entscheidender Vorteil im Falle von Störungen.

5.3 Die Erhöhung der Kapazität und Trennung des Verkehrs zwischen Genf und Lausanne. Die heutige Infrastruktur ist extrem beansprucht, eine Umleitung ist nicht möglich. Diese wichtige Eisenbahnstrecke wird regelmässig durch den geringsten Betriebsvorfall neutralisiert, und die Verschlechterung der Servicequalität hat die Schmerzschwelle für die Kunden erreicht. Es sollte eine unabhängige Infrastruktur geplant werden, die die bestehende Strecke verdoppeln wird. Ziel ist es, vier Gleise auf der gesamten Strecke zu haben, von denen zwei direkt das Gebiet rund um die EPFL in Lausanne bedienen sollen. In diesem Sinne erscheint die Verlegung eines dritten Gleises zwischen Allaman und Saint-Prex als eine minimalistische Dringlichkeitsmassnahme; sie kann zwar punktuell den Betrieb entlasten, aber keinesfalls befriedigend auf die (bereits bestehende) Nachfrage eingehen.

5.4 Die beschleunigte Wiederherstellung der 18 km langen Bahnstrecke zwischen Évian und Saint-Gingolph ist von entscheidender Bedeutung. Diese Verbindung wird die überlasteten Strassen entlasten, eine zusätzliche Fahrspur zur Verringerung des Verkehrsaufkommens am rechten Genferseeufer schaffen und der Region Genfersee-Mont-Blanc eine neue touristische Attraktion bieten. Dieser Wiederaufbau, der dank der Wiederverwendung bestehender Infrastruktur ohne grössere technische Schwierigkeiten realisierbar ist, sollte Priorität erhalten und eine unabhängige Finanzierung des vom Bund zu tragenden Kostenanteils (ca. 50 Millionen CHF) sicherstellen. Kürzlich haben alle relevanten französischen Behörden (national, regional und departemental) ihre Unterstützung für das Projekt bekundet. Sie warten nun auf eine positive Antwort des Bundes, um das Projekt in einen staatlich-regionalen Planungsvertrag aufzunehmen. Diese Chance muss unabhängig vom Zeitplan von STEP prioritär genutzt werden.

5.5 Die Erhöhung der Kapazität der Strecke von Genf nach La Plaine, wobei die erste Dringlichkeit darin besteht, den Bahnhof La Plaine nach den heutigen Normen einzurichten, damit die Züge nach Bellegarde dort halten können.

5.6 Die Verlegung einer dritten Schiene zwischen Glovelier und Delémont, die es den CJ-Zügen ermöglicht, direkt nach Delémont zu fahren und somit die gesamte Linie La Chaux-de-Fonds-Glovelier aufzuwerten. Diese Realisierung ist umso mehr erforderlich, als ein grosser Teil der betroffenen 12 km bereits mit Schwellen ausgerüstet ist, die den Einbau einer dritten Schiene ermöglichen.

5.7 Der Bahnstrecke Palézieux–Payerne–Morat sollte Priorität eingeräumt werden. Die gesamte Region Broye erlebt ein beispielloses wirtschaftliches und demografisches Wachstum. Jüngste Investitionen haben einen Halbstundentakt zwischen Palézieux und Payerne ermöglicht, doch die eingleisige Strecke verhindert derzeit die gewünschte Betriebsfrequenz und birgt die Gefahr, bestehende Bahnreisende abzuschrecken. Die im Plan STEP 2030/2035 vorgesehenen Massnahmen – namentlich der zweigleisige Ausbau der Strecke Moudon–Lucens, ein neuer Bahnübergang

in Henniez sowie Verbesserungen in Ecublens-Rue und Moudon, die insgesamt rund 150 Millionen CHF kosten – müssen im Voraus finanziert werden, insbesondere da der notwendige Landerwerb in ländlichen Gebieten einfacher zu realisieren ist als in städtischen. Ein weiterer Bahnübergang am Bahnhof Dompierre, wo ein zuvor stillgelegtes Ausweichgleis problemlos wiederhergestellt werden könnte, würde zudem die notwendigen Kapazitäten für den Güterverkehr freisetzen und der rasant steigenden Nachfrage gerecht werden.

Die AEDTF-CH ist jedoch überrascht, dass die **Modernisierung der historischen Bahnstrecke** zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds (einschließlich des Baus eines zweigleisigen Tunnels bei Chambrelieu) zu den Prioritätsprojekten zählt, da der Grundsatz einer neuen Direktverbindung per Volksabstimmung als Eckpfeiler eines erneuerten regionalen Schnellbahnnetzes in Neuenburg befürwortet wurde. Sie fordert, dass neben den dringendsten sicherheitsrelevanten Arbeiten der Bau der Direktstrecke (972 Millionen CHF) Vorrang vor der Modernisierung der historischen Strecke (720 Millionen CHF) erhält. Gründe hierfür sind unter anderem die Halbierung der Fahrzeiten, die Erhöhung der Kapazität sowie Einsparungen bei Rollmaterial, Personal und Betriebskosten. Die Finanzierungslücke (252 Millionen CHF) kann durch den von der Bevölkerung Neuenburgs genehmigten Vorfinanzierungskredit (110 Millionen CHF) und eine Abwärtskorrektur der von auf den Bau neuer Bahnstrecken spezialisierten Ingenieuren berechneten Infrastrukturkosten gedeckt werden. Es muss ausserdem berücksichtigt werden, dass die Modernisierung der bestehenden Strecke den Bau eines dritten Gleises zwischen Neuchâtel und Vauseyon erfordert, dessen Kosten auf 250 Millionen CHF geschätzt werden. Dieses Gleis ist unerlässlich, um den derzeitigen Engpass zu beseitigen und die Durchfahrt aller Züge angesichts des erwarteten Anstiegs des Personen- und Güterverkehrs zu ermöglichen.

6. Eine entschlossene politische Unterstützung ist für die Schiene erforderlich

Die AEDTF-CH hofft, dass alle ausgewählten Projekte unter günstigen Bedingungen und innerhalb der festgelegten Zeitrahmen geplant, genehmigt und abgeschlossen werden können. Um den Widerstand zu verringern, der jedes größere Projekt in unserem Land begleitet, empfiehlt sie **eine frühzeitige Konsultation**, um das Risiko von Arbeitsblockaden und Verzögerungen, wie sie beim CEVA-Projekt in Genf stattfanden, zu minimieren.

Abschliessend versteht die AEDTF-CH gut, dass die vom FABI angebotenen Mittel begrenzt sind und die gleichzeitige Finanzierung aller geforderten Umbaumaassnahmen über 50 Mrd. CHF liegen würde. Dennoch sind diese Forderungen in ihrer Gesamtheit bestätigt und legitim; es ist kaum vorstellbar, sie erst in 50 Jahren zu erfüllen (man kann sowieso nicht voraussagen, was dann erforderlich sein wird!).

Aus diesem Grund erinnert sie daran, dass das Gesetz unter bestimmten Bedingungen sowohl die Finanzierung von vorzeitigen Studien durch Dritte als auch die vorzeitige Finanzierung bestimmter Leistungen durch Dritte erlaubt. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass diese Vorfinanzierungen erlaubt sind, sofern sie in die Gesamtvision des Prodes passen und von den Bundeskammern bestätigt wurden.

Die AEDTF-CH fordert, dass diese Möglichkeit umfassend gefördert und genutzt wird, zumal das aktuelle Zinsniveau für den Kreditnehmer spricht.

Im Vergleich zu anderen Ländern erfreut sich die Bahn in der Schweiz grosser spontaner Sympathie der Bevölkerung und breiter politischer Unterstützung. Wir müssen die Gelegenheit nutzen, um der Eisenbahn einen **höheren Stellenwert** einzuräumen, was übrigens den Klimaschutzverpflichtungen der Schweiz dient.

Abschliessend fordert die AEDTF-CH, dass auch alternative Finanzierungslösungen geprüft werden, wie beispielsweise Kredite mit Garantie des Bundes, ein Infrastrukturfonds, öffentlich-private Partnerschaften oder andere mögliche Modelle.

7. Schlussfolgerung

Die AEDTF-CH ist der Ansicht, dass die Etappe 2035 des STEP die zur Verfügung stehenden Mittel intelligent und ausgewogen nutzt. Sie bedauert jedoch, dass diese nicht in der Lage sind, alle als dringend erachteten Maßnahmen innerhalb eines angemessenen Zeithorizonts zu behandeln.

Sie fordert daher, dass der Bundesrat und die Bundeskammern alle gesetzlich gebotenen Möglichkeiten nutzen, um die Planungs- und Durchführungsverfahren für diejenigen Projekte zu beschleunigen, die in dieser Phase nicht berücksichtigt werden konnten.

Im Idealfall möchte sie, dass die Verpflichtungen unseres Landes im Rahmen der COP 21 die politische Agenda ändern und als Hebel dienen können, um andere Ressourcen für den Schienenverkehr zu finden und so eine beschleunigte Modernisierung unseres aussergewöhnlichen Netzes zu ermöglichen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Bitte und bitten Sie, Frau Bundesrätin, meine Damen und Herren, unsere ehrerbietigen Grüsse zu erhalten.

Für den Vorstand der AEDTF-CH :
Pierre Weiss, Präsident, Lionel Brasier, Vize-Präsident