



STEP – ein Schritt vor, zwei zurück

Im Metropolitanraum Zürich ist in den nächsten 20 Jahren der grösste Zuwachs an Bahnpassagieren zu erwarten. Trotzdem ist zu wenig Kapazitätserweiterung in diesem Raum vorgesehen. Die Städte-Allianz fordert den Zimmerberg Basistunnel II und den Brüttener Tunnel in den ersten Ausbauschnitt aufzunehmen und folglich dessen Investitionsvolumen zu erhöhen.

Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) als Teil der Vorlage FABI sieht vor, dass der Bundesrat dem Parlament im Abstand von vier bis acht Jahren einzelne Ausbauschnitte vorlegt. Die Ausbauschnitte sollen Investitionen in der Grössenordnung von je rund 5 Mrd. Franken umfassen. Im ersten Ausbauschnitt mit dem Zeithorizont 2025 wird der Metropolitanraum Zürich zu wenig berücksichtigt. Er beinhaltet weder den Zimmerberg Basistunnel II noch den Brüttener Tunnel. Dies obwohl die Projekte in der Beurteilung des Bundesamts für Verkehr (BAV) am besten abschneiden.

Top Bewertungen für Brüttener Tunnel und Zimmerberg Basistunnel II ...

Das BAV hat eine umfangreiche betriebs- und volkswirtschaftliche Bewertung der vorgeschlagenen Ausbauprojekte vorgenommen, welche die Projekte in zwei Dringlichkeitsstufen einordnet. In der Auswertung des BAV erfüllen die Module mit dem Zimmerberg Basistunnel II und dem Brüttener Tunnel von schweizweit über 50 geprüften Modulen die Bewertungskriterien der Dringlichkeit am besten. Brüttener Tunnel und Zimmerberg Basistunnel II sind die einzigen Projekte, die sowohl eine vom BAV ausgewiesene positive Nutzen-Kosten-Differenz aufweisen, als auch die Überlast im Personenverkehr markant reduzieren. Die positive Nutzen-Kosten-Differenz der beiden Tunnelprojekte ist insofern von Bedeutung, weil das BAV für die Kostenschätzungen beider Tunnelprojekte übervorsichtig kalkuliert, bzw. offenbar sehr hohe Reserven für die Realisierung eingeplant hat. Weiter ergeben die Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Betrachtung

einen monetären volkswirtschaftlichen Nutzen von jährlich 89 Mio. Franken (Brüttener Tunnel), bzw. 64 Mio. Franken (Zimmerberg Basistunnel II). Damit weisen diese Investitionen (nebst solchen zwischen Bern und Zürich) den mit Abstand grössten volkswirtschaftlichen Nutzen aller vom BAV untersuchten Massnahmen auf.

Zudem rangieren bei allen untersuchten Kriterien aus den Bereichen Ökologie, Wirtschaft und Gesellschaft sowie insbesondere bei der Reduktion der Überlast, der langfristigen Netzkapazität und der Aufwärtskompatibilität der Zimmerberg Basistunnel II und der Brüttener Tunnel unter den Top 5 oder gar an der Spitze aller schweizweit beurteilten Massnahmen. Sie weisen damit auf den jeweiligen Korridoren klar das beste Ergebnis aus, insbesondere ein besseres Ergebnis als ein jeweiliger oberirdischer Ausbau der Stammstrecke.

... und trotzdem keine Berücksichtigung im ersten Ausbauschnitt

Dennoch, der Bundesrat hat einen ersten Ausbauschnitt beantragt, der zum einen mit 3,5 Mia. Franken nicht ausreichend dotiert ist, und zum anderen ein ungenügendes Bewertungsergebnis aufweist (Nutzen-Kosten-Verhältnis von nur 0,4. Dies bedeutet, dass der Folgenutzen die Folgekosten, inklusive der zusätzlichen Unterhaltskosten der Infrastruktur decken, nicht aber die Investitionskosten der Infrastruktur; hierfür wäre ein Verhältnis von 1,0 notwendig). STEP beruht auf einer sorgfältigen Analyse. Eine aufwändig ermittelte Priorisierung der Projekte macht aber keinen Sinn, wenn die jeweilige Dringlichkeitsstufe eines

Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser

Die Vernehmlassung der Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) ist abgeschlossen. Die bundesrätliche Stellungnahme zum Vernehmlassungsergebnis wird im November erwartet. Die Städte-Allianz hat wichtige ausgewählte Vernehmlassungsantworten bereits konsultiert. Sie kommt zum Schluss, dass zentrale Anliegen der Städte-Allianz von zahlreichen gewichtigen Vernehmlassungsteilnehmern geteilt werden, so etwa die Aufstockung der finanziellen Mittel für den ersten Ausbauschnitt 2025.

Die Städte-Allianz verlangt, dass die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) selbst durchgeführte Bewertung der verschiedenen Projekte konsequent zur Gewichtung und Priorisierung der nächsten Ausbauschnitte angewendet wird. Sie fordert darum mit Nachdruck die zusätzliche Aufnahme des Brüttener Tunnels und des Zimmerberg Basistunnels II in den ersten Ausbauschnitt. Diese für den öffentlichen Verkehr im Metropolitanraum Zürich äusserst wichtigen Kapazitätserweiterungen sind die einzigen zwei von 50 Projekten, die sowohl eine vom BAV ausgewiesene positive Nutzen-Kosten-Differenz aufweisen, als auch die Überlast im Personenverkehr markant reduzieren.

Um den Nutzen des Zimmerberg Basistunnels II voll ausschöpfen zu können und die Kapazitätsengpässe auf der ganzen Strecke bis nach Luzern zu beheben, ist zusätzlich der Ausbau des Bahnknotens Luzern zwingend erforderlich. Der Tiefbahnhof als von der Zentralschweiz favorisierte Ausbauparallele verbessert das Bahnangebot markant und ermöglicht überhaupt erst den angestrebten Viertelstundentakt auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich.

Die geforderten Projekte garantieren nicht nur der ganzen Ost- und Zentralschweiz einen direkten und schnelleren Anschluss an den wichtigen Knotenpunkt Zürich, sondern schaffen auch die langfristig notwendigen Kapazitäten, damit der Metropolitanraum Zürich inklusive Agglomeration Luzern als Wirtschaftsmotor der Schweiz nicht in's Stocken gerät.

Konrad Graber

Ständerat und Co-Präsident der Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz



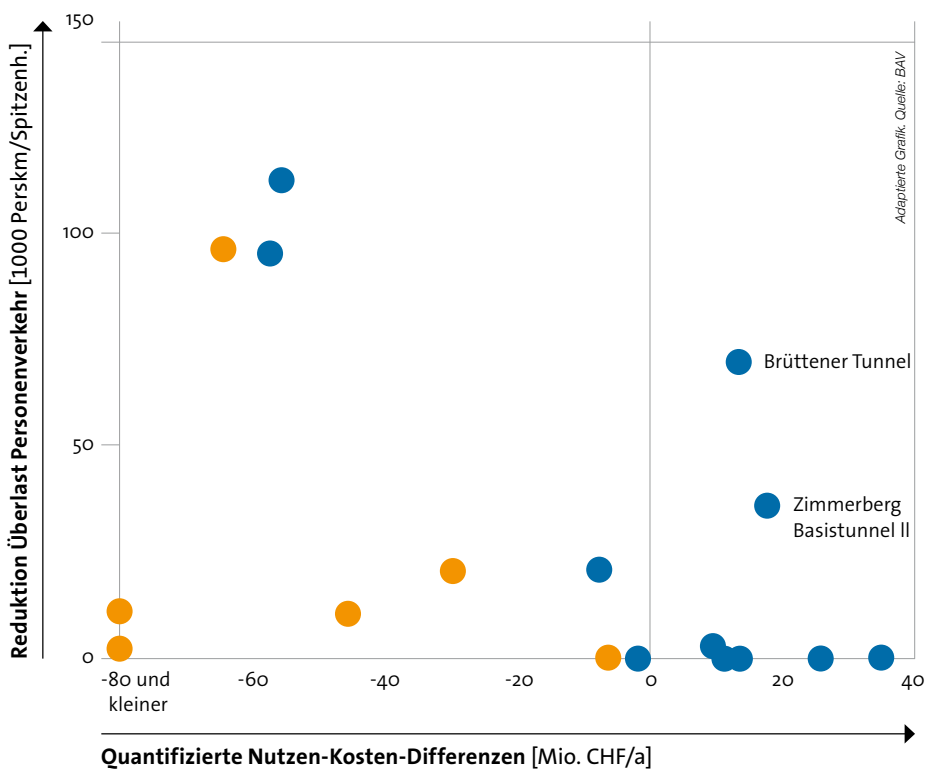
Projekts für dessen Realisierung keine Relevanz hat. Dies würde bedeuten, dass der Brüttener Tunnel und der Zimmerberg Basistunnel II, beide wiederholt mit Volksentscheiden gutgeheissen, wieder auf die lange Bank geschoben werden. Der erste Ausbauschnitt muss auf Basis der BAV-Auswertung unter Berücksichtigung der

positiven Nutzen-Kosten-Differenz abgeleitet werden. Folglich gehören Brüttener Tunnel und Zimmerberg Basistunnel II in diesen ersten Ausbauschnitt mit dazu.

Für die Städte-Allianz ist klar, dass grundsätzlich jene Projekte Vorrang haben müssen, die ein positives Nutzen-Kosten-

Verhältnis aufweisen, die am volkswirtschaftlichen Wachstum der Schweiz den grössten Beitrag leisten und gleichzeitig markant die Überlast im Personenverkehr reduzieren. Somit gehören der Zimmerberg Basistunnel II und der Brüttener Tunnel als beste aller geprüften Massnahmen zwingend in den ersten Ausbauschnitt 2025. ■

Zimmerberg Basistunnel II und Brüttener Tunnel erfüllen die Kriterien zur Abgrenzung (Bewertung) der Dringlichkeit am besten.



Bewertungskriterien für die Dringlichkeitsstufen

Über 50 sogenannte «regionale Module» mit den dazugehörigen Infrastrukturmassnahmen sind für die Ausarbeitung des STEP durch das BAV miteinander verglichen und untersucht worden. Dabei wurden zwei Dringlichkeitsstufen unterschieden. Die Dringlichkeit wurde auf Basis von betriebs- und volkswirtschaftlichen Bewertungen sowie weiteren Kriterien abgeleitet. Als Messinstrumente dienen die Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte, kurz NIBA. Obwohl Brüttener Tunnel und Zimmerberg Basistunnel II in der BAV-Auswertung am besten abschneiden, fehlen sie im ersten Ausbauschnitt.

Zustimmung zu den Forderungen der Städte-Allianz

Mitte Jahr hat der Bundesrat zur FABI-Vorlage eine Vernehmlassung durchgeführt. Die Städte-Allianz hat eine erste Auswertung* von ausgewählten Vernehmlassungsantworten vorgenommen.

Unbefristete Fondslösung wird favorisiert

Die Schaffung eines neuen unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF), respektive ein Ersatz für den auslaufenden FinöV, wird grossmehrheitlich unterstützt. Damit werden die nötigen Grundlagen zur finanziellen Sicherung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur geschaffen. Auch die Übernahme der Einlagen aus dem FinöV in den neu zu schaffenden BIF ist wenig bestritten. Immer noch weit auseinander gehen derweil die Meinungen, welche nötigen neuen Finanzierungsquellen herangezogen werden müssen und wie hoch die vorgeschlagene Trassenpreiserhöhung tatsächlich ausfallen darf.

Finanzierung nationaler Hauptachsen ist Bundessache

Ein zusätzlicher finanzieller Beitrag der Kantone ohne Konkretisierung von Ausbauprojekten stösst auf besonders grosse Kritik. Nebst den Kantonen lehnen viele weitere Vernehmlassungsteilnehmer die jährlichen zusätzlichen 300 Mio. Franken ab. Seitens von einigen Vernehmlassungsteilnehmern wird bezüglich der zusätzlichen Einlagen weiter kritisiert, dass der Unterhalt der bestehenden Infrastrukturen vom Bund vernachlässigt wurde und es wegen dem Nachholbedarf zu einer Finanzierungslücke kommt.

Fakt ist, dass nach den Regeln des neuen Finanzausgleichs Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur primär Bundesaufgabe sind. Über 20 Jahre hinweg gesehen, entsprechen die zusätzlichen 300 Mio. Franken einem Kantonsbeitrag von 6 Mrd. Franken – genau jene Summe, welche Kantonen und Städten über den Infrastrukturfonds für Agglomerationsprogramme zukommt (diese investieren weitere 20 bis 24 Mrd. Franken). Damit nimmt der Bund mit der einen Hand, was er mit der anderen gibt.

Der Ausbau des Bahnknotens Luzern ist in die erste Dringlichkeitsstufe aufzunehmen

Um die Kapazitätsengpässe auf der Haupteisenbahnachse Luzern–Zug–Zürich zu beheben, sind nebst dem Zimmerberg Basistunnel II weitere Ausbauten im Bahnknoten Luzern unumgänglich.

Die SBB rechnen für 2030 mit 40 Prozent mehr Fahrgästen im Bahnhof Luzern. Die heutige Zufahrt zum Bahnhof durch den zweispurigen Gütschtunnel ist jedoch komplett ausgelastet und zählt zu den grössten Engpässen im schweizerischen Bahnnetz. Mit organisatorischen und technischen Massnahmen sind keine Optimierungen mehr möglich. An der Kapazitätsgrenze stehen zudem das Gleisfeld im Bahnhof Luzern und der aktuelle Bahnhofraum mit der Anzahl Perrons. Und schliesslich muss die Verbindung Luzern–Zürich entlang des Rotsees mit nur einer einzigen Gleisspur auskommen.

Für die Zentralschweiz ist klar, dass diese bestehenden Problem- punkte mit dem Bau des sogenannten Tiefbahnhofs gelöst werden. Mit einer neuen zweispurigen unterirdischen Direktzufahrt ab Ebikon wird der Engpass am Rotsee beseitigt, der Gütschtunnel und das Gleisfeld im Bahnhof entlastet und zusätzliche Perrons geschaffen. Weiter ermöglicht der Tiefbahnhof in Ergänzung zum Zimmerberg Basistunnel II den dringend notwendigen 15-Minuten-Takt bis nach Luzern. Und schliesslich lässt sich das Projekt in einem späteren Zeitpunkt zu einem Durchgangsbahnhof ausbauen.

Die Städte-Allianz pflichtet deshalb dem Anliegen der Zentralschweiz für eine bessere Anbindung an den Metropolitanraum Zürich bei, und fordert den Ausbau des Bahnknotens Luzern (Tiefbahnhof 1. Etappe) der ersten Dringlichkeitsstufe zuzuweisen. Dies nicht zuletzt deswegen, da sich mit der finanziellen Beteiligung der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden die Kosten-Nutzen-Bewertung des BAV für das besagte Projekt massiv verbessert. ■

Zürcher Standesinitiative fordert Brüttener Tunnel bis 2025

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) des Zürcher Kantonsrates hat im September 2011 einstimmig beantragt, die parlamentarische Initiative «betreffend Einreichung einer Standesinitiative für den Bau des Brüttener Tunnels» anzunehmen. Die Standesinitiative verlangt vom Bund, den Brüttener Tunnel Variante «kurz» (Bassersdorf/Dietlikon-Winterthur) bis 2025 zu realisieren. Ebenfalls muss der Bund die Finanzierung für den Bau des Brüttener Tunnels sicherstellen. Die Zürcher Volkswirtschaftsdirektion unterstützt die Standesinitiative. Die Vorlage geht nun in den Kantonsrat.



Für die Städte-Allianz ist deshalb klar, dass die Kantone sich überhaupt nur zusätzlich finanziell beteiligen müssen, wenn im Gegenzug die Angebotsplanung verbindlicher und präziser festgelegt wird. Darüber hinaus muss der Bund sich stärker als bisher vorgesehen beteiligen. Dies etwa mit dem Verzicht der Verzinsung oder einer längeren Rückzahlungsfrist des FinöV, wie es auch eine Vielzahl der Vernehmlassungsteilnehmer bereits fordern.

Langfristperspektive findet Anklang

Die Langfristperspektive sowie dessen Schwerpunkte und Zielsetzungen finden bei den Vernehmlassungsteilnehmern Anklang. Der Bahnverkehr der Zukunft soll der Schweiz in erster Linie mehr Kapazität auf der Schiene, in den Zügen und in den Bahnhöfen bringen. Verbindungen mit europäischen Metropolitanräumen, Verbindungen zwischen schweizerischen Metropolitanräumen und innerhalb derselben sowie Verbindungen im schweizerischen Städteternetz und mit den Zentren der Metropolitanräume sind vordringlich. So hält es die neue Zielformulierung für den Bahninfrastrukturausbau auch fest. Dies ist ein richtiger Schritt in die richtige Richtung, um die Standortattraktivität der Schweiz, mit seiner immer stärker von Metropolitanräumen geprägten Struktur, zu verbessern.

Planungssicherheit fehlt

Hingegen ist die Städte-Allianz nicht alleine mit ihrer Kritik, dass die langfristige Planungssicherheit infolge des Bahnausbaus in Paketen verloren geht. Die regionalen Planungsorgane können so eine langfristige Raum- und Verkehrsplanung nur noch bedingt und in Abhängigkeit kurzfristiger Entscheidungen des Parlaments umsetzen. Für die wichtigsten Ausbauprojekte des Metropolitanraums (den Wirtschaftsmotor der Schweiz) fordert die Städte-Allianz deshalb einen verbindlichen Zeitplan für die Realisierung, unabhängig vom skizzierten ersten Ausbauschnitt 2025.

Wie die Städte-Allianz fordern schliesslich viele Vernehmlassungsteilnehmer ein grösseres finanzielles Volumen für die erste Ausbautranche. Wenn der erste Ausbauschnitt 2025 das prognostizierte Verkehrswachstum nur einigermaßen bewältigen will, muss deutlich mehr als die 3,5 Mia. Franken investiert werden. ■

* Die Städte-Allianz hat eine qualitative Auswertung vorgenommen, respektive ausgewählte Vernehmlassungen konsultiert, ohne Anspruch auf Vollständigkeit.



FABI – Forderungen der Städte-Allianz

1. Im ersten Ausbauschnitt gemäss STEP gilt es jene Projekte zu berücksichtigen, welche den grössten Beitrag an das volkswirtschaftliche Wachstum der Schweiz leisten. Verbindungen mit europäischen Metropolitanräumen, Verbindungen zwischen schweizerischen Metropolitanräumen und innerhalb derselben sowie Verbindungen im schweizerischen Städtetz und mit den Zentren der Metropolitanräume sind demnach vordringlich zu behandeln.

> Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist für den Metropolitanraum Zürich Grundvoraussetzung für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit. Gerät der Wirtschaftsmotor Zürich aufgrund ungenügender Erreichbarkeit in's Stottern, verliert die ganze Schweiz an internationaler Wettbewerbsfähigkeit.

2. Der im Rahmen von FABI zu definierende erste Ausbauschnitt 2025 muss von 3,5 auf mindestens 7,5 Mrd. Franken erhöht werden, damit der Zimmerberg Basistunnel II sowie der Brüttener Tunnel darin berücksichtigt werden können.

> Zimmerberg Basistunnel II und der Brüttener Tunnel sind die einzigen aller geprüften Ausbauprojekte die sowohl eine positive Nutzen-Kosten-Differenz ausweisen als auch die Überlast im Personenverkehr markant reduzieren.

3. Für die wichtigsten dringlichen Grossprojekte, insbesondere für den Zimmerberg Basistunnel II und den Brüttener Tunnel, ist ein verbindlicher Zeitplan als Teil der Vorlage (unabhängig vom skizzierten Ausbauschnitt 2025) für die Realisierung festzulegen.

> Die Entscheide über nationale Infrastrukturmassnahmen müssen für die regionalen Planungsorgane und deren langfristiger Raum- und Verkehrsplanung früh und damit rechtzeitig erfolgen. Die Vorlaufzeiten von Infrastrukturvorhaben sind lange und verlangen vorausschauendes Handeln.

4. Der Ausbau des Bahnknotens Luzern (Tiefbahnhof 1. Etappe) ist im STEP der ersten Dringlichkeitsstufe zuzuweisen.

> Dieser Ausbau ermöglicht auf der national äusserst wichtigen Verbindung von Zürich nach Luzern einen durchgehenden 15-Minuten-Takt und ist im Gegensatz zu anderen Ausbauplanen aufwärtskompatibel. Unter Berücksichtigung der Finanzierungsbereitschaft der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden überzeugt der Ausbau auch in der Kosten-Nutzen-Bewertung.

Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz

Die Städte Luzern, St.Gallen, Winterthur, Zug und Zürich haben im Frühjahr 2008 die «Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz» gegründet. Im Verbund setzen sich die Städte für den raschen und nachhaltigen Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs auf den Zufahrtsstrecken zum Metropolitanraum Zürich ein. Zu diesem Zweck informiert die Städte-Allianz Politik, Behörden und die interessierte Öffentlichkeit auf ihrer Website (www.staedte-allianz.ch), über die Medien und an Anlässen.

Die Geschäftsstelle (info@staedte-allianz.ch) beantwortet weitergehende Fragen und ist gerne bereit, Interessierte weiter zu dokumentieren.

www.staedte-allianz.ch

Impressum
Herausgeber: Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz
Fotos: Bundesamt für Verkehr, SBB
Druck: ERNi Druck und Media AG, Kaltbrunn
Auflage: 4.500

