



Ja zum grösseren Ausbausritt 2025

Die Städte-Allianz begrüsst den Entscheid der ständerätlichen Verkehrskommission, den Ausbausritt 2025 grösser anzulegen. Die zusätzliche Aufnahme von zweckgebundenen Projektierungen ist durchdacht. Ein Bekenntnis zur Planung der Ausbauten auf den Korridoren Luzern–Zürich und Zürich–St. Gallen reicht jedoch nicht aus.

Einstimmig bestätigte die Verkehrskommission des Ständerats ihren Entscheid vom Oktober, den ersten Ausbausritt (2025) grösser anzulegen als vom Bundesrat vorgeschlagen. Damit sollen die dringendsten Ausbauprojekte rechtzeitig an die Hand genommen werden können. Zweckgebundene Projektierungskredite, unter anderem für die Angebotsverbesserungen auf den Strecken Bassersdorf/Dietlikon–Winterthur (Brüttener kurz), Thalwil–Zug (Zimmerberg II) und Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof) sind neu vorgesehen. Weiter soll der Bun-

desrat der Bundesversammlung bis 2018 eine Botschaft für einen Ausbausritt 2030 vorlegen, welche Massnahmen er zur Kapazitätssteigerung auf den Korridoren Aarau–Zürich–Winterthur und Luzern–Zug–Zürich vorsieht.

2030 ist höchste Eisenbahn

Auf ebendiesen Korridoren sind die Engpässe derart gravierend, dass schon längst hätte ausgebaut werden müssen. Die Strecken gehören zu den am meisten befahrenen einspurigen bzw. zweispurigen Abschnitten im schweizerischen

STEP 2025 Bundesrat

3,5 Mrd. Franken

- Kapazitätsausbau Lausanne–Genf
- Kapazitätsausbau Ligerz–Twann
- Kapazitätsausbau Basel Ost (1. Etappe), Ergolzthal
- Kapazitätsausbau Knoten Bern
- Leistungssteigerung Bern–Luzern
- Kapazitätsausbau Zürich–Chur
- Kapazitätsausbau Contone–Tenero
- Kapazitätsausbau Lugano
- Verschiedene Einzelinvestitionen
- Vorbereitende Arbeiten nächster Ausbausritt (Studien, Projektierungen)
- Betriebliche Anlagen
- Privatbahnen (Beitrag für Leistungssteigerung Vevey–Blonay, Luzern–Stans/Giswil, Lanquart/Chur–Davos–St. Moritz, Zermatt–Täsch/Fiesch, St. Gallen–Rapperswil/Wil–Nesslau, Worblaufen–Solothurn und Reserven)

Projekte VÖV

2,6 Mrd. Franken

- Knoten Genf
- Ausbau Lausanne–Bern
- Ausbau Aaretal Gümligen–Münsingen
- Entflechtung Pratteln
- Übergangsmassnahmen im Raum Rapperswil–Heitersberg West
- Kapazitätsausbau St. Gallen–Chur (gem. Vorschlag KVF-S)

Projektierung nächster Schritt

0,3 Mrd. Franken

- Projektierung Bassersdorf/Dietlikon–Winterthur (Brüttener kurz)
- Projektierung Thalwil–Baar (Zimmerberg II) und Zug–Luzern (Tief- bzw. Durchgangsbahnhof)
- Projektierung Bahntechnik Ferden–Mitholz im Lötschbergbasistunnel
- Projektierung Kapazitätssteigerung Rapperswil–Gruemet und Gruemet–Altstetten

Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser



Anfang November hat sich die Verkehrskommission des Ständerats bei der Vorlage FABI für einen grösseren ersten Ausbausritt in der Höhe von 6,4 Milliarden Franken – an Stelle der vom Bundesrat beantragten 3,5 Millionen Franken – ausgesprochen. Damit wird ermöglicht, die dringendsten Engpässe im schweizerischen Eisenbahnnetz zu beheben. Die Ständeräte von Luzern, St. Gallen, Winterthur, Zug und Zürich werten dies als starkes Zeichen zu Gunsten des volkswirtschaftlich notwendigen und umweltpolitisch dringenden Ausbaus des öffentlichen Verkehrs.

Die Städte-Allianz hat immer wieder betont, dass jede Region dringende Ausbauwünsche vorzuweisen hat. Aber in der Ost- und Zentralschweiz bleiben die gravierenden Engpässe bei den Zufahrten zum Metropolitanraum Zürich ungelöst. Bis 2025 sollen zentrale Angebotsverbesserungen, unter anderem in Genf, Lausanne, Basel und Bern realisiert werden. Wir anerkennen die Dringlichkeit dieser Projekte und stimmen dem Kompromissvorschlag der Kommission zu. Dieser beinhaltet die Projektierung wichtiger Infrastrukturausbauten aus der Zentral- und Ostschweiz und Zürich. Dies ist für die Städte-Allianz ausschlaggebend.

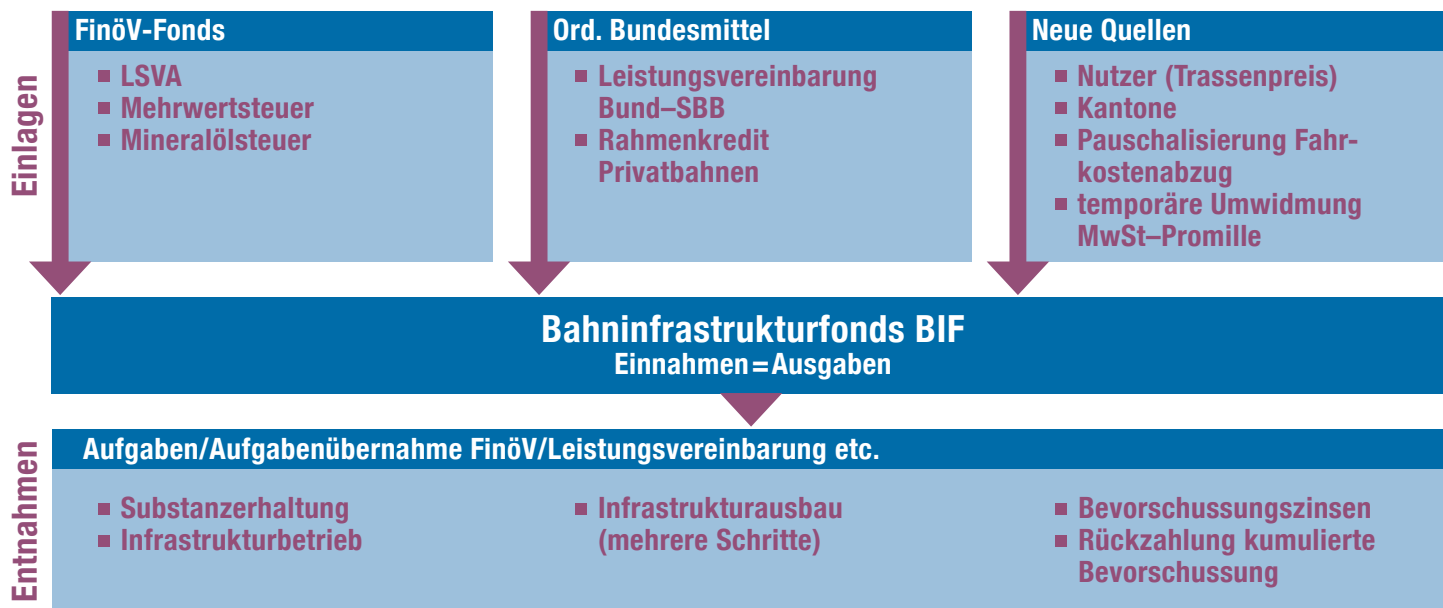
Für die fortlaufende Ratsdebatte wünsche ich mir, dass dieser Elan für den öffentlichen Verkehr anhält und die Solidarität unter den verschiedenen Regionen der Schweiz ungebrochen bleibt. Die Städte-Allianz zeigt sich zuversichtlich, dass der jetzt gut zwischen den Regionen austarierte Vorschlag dereinst auf breite Zustimmung stossen wird. Insbesondere die Projektierung des Brüttener Tunnels als zentrales Element des nationalen Schienenkorridors St. Gallen–Zürich, muss dann rasch an die Hand genommen werden, damit das Nadelöhr zwischen Effretikon und Winterthur behoben werden kann. Die Variante «kurz» hat beim Brüttener Tunnel zudem den Vorteil, dass sie sowohl die Bedienung des Flughafens als auch von Stettbach und Stadelhofen ermöglicht und damit wichtige Verknüpfungen in Richtung Zürcher Oberland und Zürichsee sicherstellt. Die Städte-Allianz wird sich weiter beherzt dafür einsetzen.

M. Gfeller

Dr. Matthias Gfeller

Stadtrat, Vorsteher Departement Technische Betriebe, Winterthur

Einlagen und Entnahmen Bahninfrastrukturfonds gemäss Vorschlag der ständerätlichen Verkehrskommission



Eisenbahnnetz. Bereits heute muss man teilweise auch auf längeren Strecken froh sein, überhaupt noch einen Stehplatz ergattern zu können. Steh- statt Sitzplätze sind an der Tagesordnung. Und das obwohl die Züge doppelstöckig und mit maximaler Länge verkehren. Nur ein Ausbau der Infrastruktur kann hier tatsächlich Entlastung bringen.

Die Städte-Allianz freut sich deshalb über das wegweisende Zwischenergebnis bei der Vorlage FABI. Gleichzeitig ist man aber auch enttäuscht darüber, dass damit die allerdringlichsten Projekte erneut verschoben werden bzw. erst bis 2030 realisiert werden können. 2030 ist für die wichtigsten Angebotsverbesserungen der

Ost- und Zentralschweiz nun wirklich allerhöchste Eisenbahn.

Richtige Auswahl getroffen

Die Verkehrskommission des Ständerates traf mit der zweckgebundenen Projektierung von Brüttener Tunnel, Zimmerberg Basistunnel II und Tief- bzw. Durchgangsbahnhof eine durchdachte und nachvollziehbare Auswahl, welche die Städte-Allianz eindringlich unterstützt. So sind der Brüttener Tunnel und der Zimmerberg Basistunnel II die einzigen Projekte, die sowohl eine vom BAV ausgewiesene positive Nutzen-Kosten-Differenz aufweisen, als auch die Überlast im Personenverkehr markant reduzieren. Und beim Tiefbahnhof handelt es sich um den gemäss SBB am

zweckdienlichsten und günstigsten Befreiungsschlag gegen die komplett überlastete Zufahrt Luzern.

Die Weichen beim Ausbau der Eisenbahninfrastruktur müssen nun endlich auch in der Ost- und Zentralschweiz sowie im Metropolitanraum Zürich gestellt werden. Die zusätzlichen Kapazitäten auf den beiden Haupteisenbahnachsen Zürich-Winterthur-St.Gallen und Luzern-Zug-Zürich sind von nationalem Nutzen. Sie stärken den gesamten Metropolitanraum Zürich, den Wirtschaftsstandort Schweiz und deren europäische Konkurrenzfähigkeit.

Verbindliche Zusicherung vom Parlament gefordert

Leider zeigt die Vergangenheit, dass ein Bekenntnis zur Projektierung nicht ausreicht. Es sei daran erinnert, dass sowohl Brüttener Tunnel als auch Zimmerberg Basistunnel II schon lange in einer Volkabstimmung gutgeheissen wurden. Die Städte-Allianz wird sich deshalb weiterhin engagiert für eine rasche Realisierung von Brüttener Tunnel und Zimmerberg Basistunnel II mit dem Ausbau des Bahnknotens Luzern einsetzen. Wir brauchen eine Zusicherung, dass die Projekte spätestens im zweiten Ausbauschnitt bis 2030 umgesetzt werden.

Wir appellieren an alle Bundesparlamentarierinnen und Bundesparlamentarier, der von der ständerätlichen Verkehrskommission präsentierten Kompromisslösung – inklusive der Projektierung der genannten Ausbauten in der Etappe 2030 – zuzustimmen. ■

Sessionsanlass der Städte-Allianz

Am 29. November ist im Ständerat die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und der Gegenvorschlag FABI (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) traktandiert.

Die Städte-Allianz lädt zu ihrem Sessionsanlass vom Dienstag, 27. November 2012, 13 Uhr, im Restaurant Lorenzini in Bern ein. Aus erster Hand informieren Matthias Dietrich, Geschäftsführer LITRA, Ruth Genner, Stadträtin Zürich, und Dr. Matthias Gfeller, Stadtrat Winterthur, über die Bedeutung der FABI-Vorlage für den öffentlichen Verkehr in der Ost- und Zentralschweiz und im Metropolitanraum Zürich sowie über die Infrastrukturausbauten und deren Finanzierung.

FABI: Planungssicherheit gilt es weiter zu verstärken

Die Schaffung eines unbefristeten Bahninfrastrukturfonds sowie die Entwicklung des Strategischen Entwicklungsprogramms haben einen entscheidenden Vorteil gegenüber der bisherigen Gesetzgebung: Sie verstärken die Planungssicherheit für Bund, Kantone und Gemeinden. Einige weitere Verbesserungen schlägt die Verkehrskommission des Ständerates aber noch vor.

Der Bahninfrastrukturausbau wird heute mit Ausnahme kleinerer Erweiterungen aus dem FinöV-Fonds finanziert. Die Laufzeit des FinöV-Fonds ist an den Bau einzelner Projekte und an die Rückzahlung der Bevorschussung gebunden. Im Gegensatz dazu soll der neue Bahninfrastrukturfonds (BIF) eine unbefristete Laufzeit erhalten. Dies erlaubt die Entwicklung von längerfristigen und bedarfsgerechten Angebots- und Ausbaustrategien. Die Angebotsverbesserungen lassen sich in regelmässigen Abständen und in kleineren Paketen finanzieren. So soll künftig verhindert werden, dass Projekte wie etwa der Zimmerberg Basistunnel II (im Rahmen der Bahn 2000) vom Volk bewilligt und praktisch schon geplant, jedoch dann nicht umgesetzt werden können. Weiter entsteht mit dem BIF eine Mittelkonkurrenz: Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur werden aus einem Topf finanziert. Dies ist effizient und schützt vor bösen finanziellen Überraschungen, indem beim Beschluss von Ausbausritten eine Gesamtschau der Kosten möglich und der Ausbau mit Verpflichtungskrediten abgesichert wird.

Nachfrageentwicklung und Projektverbesserungen berücksichtigen

Mehr Voraussicht in der Planung schafft nicht nur der neue BIF, sondern auch das vom Bundesrat vorgeschlagene strategische Entwicklungsprogramm (STEP). Die Planungsprozesse für die Ausbausritte des Bahnnetzes starten alle vier Jahre neu. Die vorgesehene periodische Gesamtüberprüfung der Nachfrageentwicklung mit Bedarfsanalyse erlaubt es auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können. So muss zum Beispiel beim übernächsten Ausbausritt bis 2030 das überdurchschnittliche Bevölkerungs- bzw. Nachfragewachstum der Zentral- oder Ostschweiz besser berücksichtigt werden. Oder etwa stark verbesserte Angebote wie der Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern sollen Eingang in die Beurteilung finden.

Die regionale Planung soll in der Verantwortung der Kantone bleiben, sie sind stärker in die Planung des Bundes einzu-beziehen.

Vorschläge der Verkehrskommission des Ständerates unterstützen

Punkto Planungssicherheit muss die Vorlage FABI noch weiter verbessert werden. So zeigt der Vorschlag des Bundesrates noch nicht klar auf, wie die Kantone, Städte und Gemeinden bei der Planung der Bahninfrastruktur konkret eingebunden werden. Eine aktive Mitbestimmung und die Abstimmung auf die Feinverteilung des öffentlichen Verkehrs sind jedoch unabdingbar. Kantone und Gemeinden sind Mit-Besteller des Bahnangebots und verfügen über eine regionale und lokale Gesamtsicht. Die Verkehrskommission des Ständerates fordert hier einstimmig, dass die regionale Planung in der Verantwortung der Kantone bleibt und dass Kantone und Gemeinden frühzeitig und stärker in die Planung des Bundes einbezogen werden.

Planungssicherheit durch rasche Realisierung

Die Kantone brauchen weiter auch eine Absicherung bzw. Planungssicherheit im Falle von Vorfinanzierungen der Bahninfrastruktur. Hier appelliere ich zusammen mit meinen Ratskolleginnen und -kollegen für mehr Flexibilität, indem nicht nur zur Realisierung, sondern auch zur Projektierung beschlossene Projekte bevorschusst werden können. Das schafft Anreize für die Kantone, Angebotsverbesserungen durch vorgezogene Finanzierung früher zu realisieren. Gravierende Engpässe auf dem Schienennetz werden schneller behoben und zwar ohne, dass für den Bund ein Mehraufwand entsteht.

Gleiches gilt schliesslich für den Antrag an den Ständerat, nicht ausgeschöpfte Verpflichtungskredite die Realisierung von Massnahmen einzusetzen, deren Projektierung der entsprechende Bundesbeschluss vorsieht. Verzögern sich einzelne Ausbauten, zum Beispiel aufgrund von Einsprachen, sollen die Investitionen in andere, bereits projektierte Erweiterungen fliesen, statt einfach blockiert zu werden. Auch das ermöglicht den Kantonen Planungssicherheit und bringt den Bahninfrastrukturausbau in der Schweiz noch schneller voran. ■



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



News

Option Durchgangsbahnhof Luzern

Der Luzerner Regierungsrat will für die Entlastung des Bahnknotens Luzern eine Variante Durchgangsbahnhof genauer prüfen. Mit einem Durchgangsbahnhof könnten Züge, die aus Richtung Zug und Gotthard/Arth-Goldau im unterirdischen Bahnhof einfahren, ihre Fahrt Richtung Sursee/Basel fortsetzen. Der Durchgangsbahnhof könnte nach der NEAT-Eröffnung eine wichtige Bedeutung im Nord-Süd-Verkehr erhalten. Mitte 2013 soll ein Vorprojekt vorliegen, das die Kosten und den Nutzen genauer beziffert. Bundesrätin Doris Leuthard erwähnte anlässlich der Einweihung der Doppelspur zwischen Luzern und Kriens Mattenhof und der unterirdischen Station Allmend die Bedeutung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für den Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern. Sie betonte die bundesrätliche Unterstützung, wenn sich dieses Verhältnis noch verbessern lasse.

Regierungsrat hält am Zimmerberg Basistunnel II fest

Der Zürcher Regierungsrat hält am Bau des Zimmerberg Basistunnels II fest. Er empfiehlt dem Kantonsrat die Einzelinitiative für eine alternative Linienführung, der sogenannte Zimmerberg light, zur Ablehnung. Der Zürcher Kantonsrat wird die Einzelinitiative abschliessend behandeln. Für den Zürcher Regierungsrat gibt es keine eigentliche Variantendiskussion. Für ihn ist klar, dass der Zimmerberg Basistunnel II die beste Variante ist.



Der Zimmerberg Basistunnel II führt zur Leistungssteigerung des Schienennetzes und zu Fahrzeitverkürzung.

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, Amt für Raumentwicklung Zürich
Druck: ERNi Druck und Media AG, Kaltbrunn
Auflage (Deutsch und Französisch): 4500

