



FABI – Zu wenig auf die Bedürfnisse der Metropolitanräume ausgerichtet

Der Bund will die Bahninfrastruktur in kleinen Schritten ausbauen. Die Städte-Allianz fordert den Bund zusammen mit anderen Metropolitanregionen auf, einen verbindlichen Zeitplan vorzulegen, der die Kapazitätsengpässe zwischen St. Gallen–Winterthur–Zürich und zwischen Luzern–Zug–Zürich beseitigt.

Die heutige Bahninfrastruktur ist besonders in den Metropolitanräumen an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Die teilweise eingleisig geführte Strecke zwischen Luzern, Zug und Zürich und die schweizweit mit Personenverkehr am meisten belastete zweigleisige Strecke zwischen St. Gallen, Winterthur und Zürich dürfen – geht es nach dem UVEK – nicht mit einer baldigen Entlastung rechnen.

Mutloses und schädliches Ausbauprogramm

An Stelle eines fein austarierten Ausbauprogramms schlägt der Bund das sogenannte strategische Entwicklungsprogramm STEP vor. Der Bund schafft sich mit diesem Programm der kleinen Schritte die Freiheit, zu gegebenem Zeitpunkt die Prioritäten einzelner Projekte neu festzulegen. Die Absicht

dem Parlament «alle vier bis acht Jahre» eine Botschaft über den weiteren Bahnausbau vorzulegen, zeugt von Mutlosigkeit und öffnet einer «Hüst und Hott»-Politik und einem regionalpolitischen Seilziehen die Tore. Die Planungssicherheit, mit der gerade das neue Finanzierungsinstrument BIF vom Bund beworben wird, geht mit STEP verloren. Die regionalen Planungsorgane können eine langfristige Raum- und Verkehrsplanung nur noch bedingt und in Abhängigkeit kurzfristiger Entscheidungen des Parlaments umsetzen.

Engpässe müssen beseitigt werden

Die bestehenden Engpässe im Schienenverkehr werden sich noch akzentuieren. Die bereits heute dicht besiedelte Region der Ost- und Zentralschweiz wird nach Schätzungen des Bundesamtes für Raumentwicklung auch in Zukunft zu den Regionen mit dem grössten demographischen Wachstum zählen. Besonders betroffen sind davon die Hauptrelationen Luzern–Zug–Zürich und St. Gallen–Winterthur–Zürich. Sie zählen zu den schweizweit am höchsten ausgelasteten Schienenkorridoren und gehören zu den Engpässen des schweizerischen Schienennetzes, welche das UVEK in seinem Bericht zur «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze» vom November 2009 identifiziert hat.

Metropolitanräume fordern verbindlichen Zeitplan

Die Städte-Allianz fordert daher den Bund zusammen mit anderen Metropolitanregionen auf, für die Beseitigung der grössten Kapazitätsengpässe im Schienenverkehr einen verbindlichen Zeitplan vorzulegen. ■

Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser

Anfang April hat das UVEK die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) als Gegenvorschlag zur VCS-Initiative in die Vernehmlassung geschickt. Die Städte-Allianz fordert in ihrer Vernehmlassungsantwort vom Bund unter anderem einen verbindlichen Zeitplan zur Realisierung der beiden Kernprojekte im Metropolitanraum Zürich: Zimmerberg-Basistunnel und Brüttener-Tunnel, um die dringlichsten Kapazitätsengpässe zu beseitigen.

Die Vorlage des Bundes will für Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur mit dem Bahninfrastrukturfonds BIF eine dauerhafte Finanzierungsgrundlage schaffen, die den befristet aufgelegten FinÖV ablösen soll.

Langfristig will das UVEK die Bahninfrastruktur in und zwischen den Metropolitanräumen ausbauen. Auch der Zugang zu den europäischen Zentren soll verbessert werden. Der Agglomerationsverkehr soll ausgebaut und die Erschliessung innerhalb der Metropolitanräume optimiert werden. Diese Ziele sind begrüssenswert. Auf Kritik stösst der vorgeschlagene Weg der Umsetzung.

Stadt und Kanton Zug sind auf einen guten Anschluss zum Metropolitanraum Zürich angewiesen, um die wirtschaftliche Dynamik der Region auch in Zukunft erhalten zu können. In den kommenden Jahren wird das Wirtschaftswachstum, von dem die Region profitiert, die Siedlungsaktivität und Mobilitätsnachfrage auf Strasse und Schiene weiter erhöhen. Aufgrund des überproportionalen Verkehrswachstums liegen die Verkehrsprognosen auf der Strecke zwischen Zug und Zürich weit über dem schweizweiten Durchschnitt. Je nach Entwicklungsszenario rechnen die SBB mit zusätzlich 10–20 000 Passagieren pro Tag auf der Schienenstrecke zwischen Luzern – Zug – Zürich.

Diese drastische Verknappung des Mobilitätsangebots schadet dem volkswirtschaftlichen Potenzial der Schweiz und muss rechtzeitig beseitigt werden.

André Wicki

Vorsteher Baudepartement, Stadt Zug

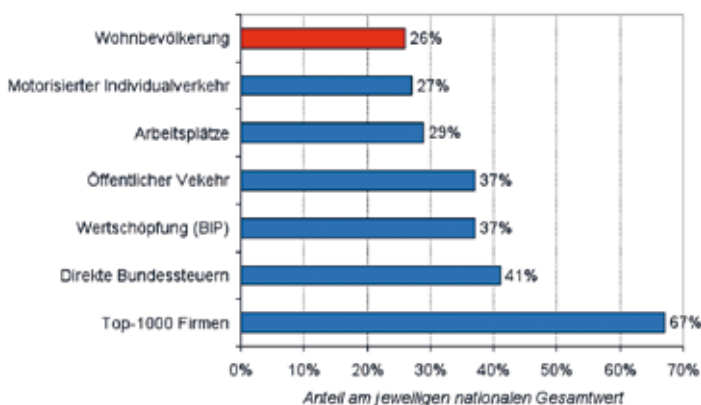


Der Metropolitanraum Zürich im internationalen Vergleich

Wie keine andere Schweizer Region ist der Metropolitanraum Zürich dem internationalen Standortwettbewerb ausgesetzt. Damit er sein Entwicklungspotential ausschöpfen und seine Stellung gegenüber anderen europäischen Stadtregionen halten und steigern kann, müssen die Städte St.Gallen, Winterthur, Luzern, Zug und das Zentrum Zürich ihre Standortvoraussetzungen laufend verbessern. Nur so können sie ihre Wettbewerbsfähigkeit, und damit jene der gesamten Schweiz, erhalten und das angestrebte Wirtschaftswachstum realisieren.

Auf fünf Prozent der Landesfläche, die den Metropolitanraum statistisch inklusive der Agglomeration Luzern umfasst, konzentrieren sich heute nicht weniger als 26% der Wohnbevölkerung (1.9 Mio.) und 29 Prozent aller Arbeitsplätze (900 000) der Schweiz (beide mit einem Wachstum von 3 Prozent in den vergangenen zwei Jahren). Dieser Landesteil erwirtschaftet zudem mehr als ein Drittel (37 Prozent) der nationalen Wertschöpfung und kommt für 41 Prozent der direkten Bundessteuern auf. Der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich zeichnet sich auch als Finanzplatz und Sitz global tätiger Konzerne und Holdinggesellschaften aus. Inklusiv der Agglomeration Luzern bewältigt er 27 Prozent der gesamtschweizerischen

Der Metropolitanraum Zürich



Verkehrsleistungen mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) und gar 37 Prozent der gesamtschweizerischen Verkehrsleistungen mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV). Während das Wirtschaftswachstum der gesamten Schweiz zwischen 1992 und 2009 52 Prozent betragen hat, ist jenes von Zürich gemäss einer Studie der Universität Lausanne um 74 Prozent angestiegen.

Verkehrsinfrastruktur hat Nachholbedarf

Für das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit des Metropolitanraums Zürich ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem eine der entscheidenden Voraussetzungen. Heute belegt der Metropolitanraum Zürich noch hinter München und Amsterdam nur den achten Rang, wenn es um die Qualität der Verkehrsinfrastruktur geht.

Die überregionale und internationale Verkehrsanbindung (Gateway-Funktion) gilt als eines der vier wichtigsten Standortkriterien für global tätige Unternehmen. Dem Metropolitanraum Zürich gelingt es nur dann ein nachhaltiges und bedeutendes Wirtschaftswachstum zu erlangen und damit erfolgreich international zu konkurrieren,

News aus der Verkehrspolitik

NFA als Grundlage für bedarfsorientiertes Bahninfrastrukturkonzept

Eine politisch breite Allianz von National- und Ständeräten aus den Kantonen Zürich und Zug forderte an einer Medienkonferenz vom 17. März 2011, dass Aspekte des Neuen Finanzausgleichs (NFA) für das Konzept des weiteren Bahnausbaus Berücksichtigung finden. Dies, um die Dynamik des Schweizer Wirtschaftsmotors Zürich auch für die künftigen Generationen sicherzustellen. Konkret verlangen die Parlamentarier vom Bund einen verbindlichen Zeitplan für die Realisierung des Brüttener-Tunnels und des Zimmerberg-Basistunnels zur Eliminierung der wichtigsten Kapazitätsengpässe im wirtschaftlich wichtigsten Schweizer Metropolitanraum – das ist ganz im Sinne der Städte-Allianz.

Doris Leuthard zeigt Verständnis für die Anliegen der Städte-Allianz

Die Vorsteherin des UVEK hat in einem gemeinsamen Gespräch Verständnis für Anliegen der Städte-Allianz gezeigt. Gleichzeitig wies die Vorsteherin des UVEK auf die beschränkten finanziellen Mittel hin, welche es nicht erlauben, alle dringlichen Projekte bereits im ersten Ausbauschnitt zu realisieren. Die Projekte Zimmerberg-Basistunnel und Brüttener-Tunnel zählt auch das UVEK zu den Projekten der höchsten Dringlichkeit. Damit anerkennt der Bundesrat den Handlungsbedarf.



Rezept gegen Engpässe in der Zentral- und Ostschweiz

Für die Engpassbeseitigung auf den Eisenbahnstrecken Luzern–Zug–Zürich und St. Gallen–Winterthur–Zürich liegen zukunftsweisende Linienführungsvarianten mit hohem Nutzen vor.

Zimmerberg-Basistunnel ist die vernünftigste Variante

Die Frage, wie die Kapazitätsengpässe im Schienenverkehr zwischen Zürich und Zug gelöst werden können, haben Experten in den vergangenen 20 Jahren mehrfach diskutiert und analysiert. Das Ergebnis lautete immer gleich: Die Lösung führt über den Zimmerberg-Basistunnel II mit weiteren Ausbauten im Bahnknoten Luzern. Der Tunnel führt zur einer Erhöhung der Frequenzen, womit auch mehr Sitzplätze zwischen der Zentralschweiz und Zürich angeboten werden können. Ein weiteres Plus des Zimmerberg-Basistunnels II liegt darin, dass er die Stammlinie Zug–Zürich entlastet und dicht besiedeltes Wohngebiet schont. Die Zentralschweiz gewinnt mit dem Zimmerberg-Basistunnel an Attraktivität und Dynamik. Dies ist im Interesse der ganzen Schweiz. Die Fortsetzung des bestehenden Zimmerberg-Tunnels ist ein wichtiger Baustein für die Angebotsentwicklung auf der Gotthardachse Richtung Tessin und Mailand. Um den Nutzen des Zimmerberg-Basistunnels voll ausschöpfen zu können und die Kapazitätsengpässe auf der ganzen Strecke bis nach Luzern zu beheben, sind zusätzliche Infrastrukturmassnahmen für einen durchgehenden Viertelstundentakt vonnöten.

Keine Kapazitätserhöhung ohne Brüttener-Tunnel

Der Brüttener-Tunnel mit Anschluss Dietlikon bringt kürzere Reisezeiten, verbessert den Bahnanschluss der Ostschweiz und entlastet die Bevölkerung von Lärmemissionen. Er trägt dazu bei, dass die Zentren innerhalb des Metropolitanraums Zürich besser vernetzt werden. Dadurch werden die Verbindungen zu anderen Metropolitanräumen gestärkt. Zudem lässt sich der Taktfahrplan auf der Achse Zürich–Flughafen–Winterthur–St. Gallen nur mit dem Brüttener-Tunnel sinnvoll weiterentwickeln. Die nötige Erweiterung zur Bewältigung des stark steigenden Verkehrsaufkommens und die Fahrzeitverkürzung zur zeitgerechten Erreichung des Bahnknotens St. Gallen im Nadelöhr Zürich–Winterthur lassen sich nur mit einer gestreckten Linienführung, dem Brüttener-Tunnel, erreichen.

Zukunftstauglich und vom Stimmvolk gutgeheissen

Die besagten zwei Projekte ermöglichen auch die im Raumkonzept Schweiz vorgesehene Verdichtung des Metropolitanraumes Zürich und die Erhaltung der bestehenden Lebensqualität. Und schliesslich sind Brüttener-Tunnel (Bahn 2000) und der Zimmerberg-Basistunnel (NEAT) vom Schweizer Stimmvolk schon einmal gutgeheissen worden und nun vordringlich. ■

Qualität der lokalen Verkehrsinfrastruktur 2009

Synthetischer Index auf Basis der Anzahl Nennungen als eine der besten drei Metropolen; Angaben in Klammern entsprechen der Rangierung im globalen Vergleich



Wettbewerbsposition des Wirtschaftsraumes Zürich im europäischen Vergleich. Quelle: Eurostat, Credit Suisse Economic Research und Cushman & Wakefield European Cities Monitor, in: Standortmonitoring 2010, Greater Zurich Area

wenn er auf einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr setzen kann. Dazu zählen die Verbindungen zu anderen europäischen Metropolitanräumen mittels Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Aber auch die Erreichbarkeit innerhalb der Agglomerationen des Metropolitanraums und zwischen denselben, so dass Arbeits- und Wohnorte optimal miteinander verknüpft werden können. Gemäss Standortmonitoring der Greater Zurich Area ziehen vermehrt Unternehmen in die Agglomerationen, um wachsen zu können. Eine gute Erreichbarkeit innerhalb des Wirtschaftsraumes ermöglicht es diesen Unternehmen weiterhin sich zu entwickeln. ■

Die Metropolitanräume spannen zusammen

Am 10. Mai fand das von der Städte-Allianz angeregte zweite Treffen der Schweizer Metropolitanräume in Bern statt. Die Vertreter des Arc Lémanique, des Metropolitanraumes Basel, der Hauptstadtregion Bern und des Metropolitanraumes Zürich fordern den Bund klar dazu auf, einen verbindlichen Zeitplan für die Beseitigung der grössten Engpässe im Schienenverkehr vorzulegen.



Positionsbezug zur Vernehmlassungsvorlage FABI

Die Städte-Allianz begrüsst den Vorschlag des Bundes zu einer weitsichtigen und langfristigen Finanzierung der Bahninfrastruktur. Die Vorlage bedarf jedoch grundlegender Anpassungen.

1. Mehr Planungssicherheit

Die Städte-Allianz kritisiert zusammen mit anderen Metropolitanräumen insbesondere das Vorhaben des Bundes, die Bahninfrastruktur in kleinen Schritten auszubauen. Die Absicht dem Parlament «alle vier bis acht Jahre» eine Botschaft über den weiteren Bahnausbau vorzulegen, zeugt von Mutlosigkeit und öffnet einer «Hüst und Hott»-Politik und einem unsinnigen regionalpolitischen Seilziehen die Tore. Die Planungssicherheit, mit der gerade das neue Finanzierungsinstrument BIF vom Bund beworben wird, verliert mit STEP seine Wirkung. Die regionalen Planungsorgane können eine langfristige Raum- und Verkehrsplanung nur noch bedingt und in Abhängigkeit kurzfristiger Entscheidungen des Parlaments umsetzen.

Die Städte-Allianz verlangt, dass die finanziellen Volumen der einzelnen Ausbauschritte deutlich vergrössert und damit die zeitliche Planungssicherheit für grosse Infrastrukturprojekte erhöht werden.

2. Langfristige Perspektive muss sich am volkswirtschaftlichen Nutzenprinzip orientieren

Die Absicht des Bundes, die Standortattraktivität der Schweiz mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur zu verbessern, ist zu begrüessen. Die Langfristperspektive sollte sich aber in erster Linie an der Schaffung von erhöhten Kapazitäten auf Streckenabschnitten orientieren, die den grössten Beitrag zur Unterstützung der Schweizer Volkswirtschaft leisten. Vorrangiges Ziel sollte die verbesserte Verbindung der Metropolitanräume in der Schweiz und deren Anbindung an europäische Metropolitanräume sein.

3. Projektspezifische Beteiligung der Kantone

Die Lauffrist des Infrastrukturfonds ist auf maximal 20 Jahre begrenzt. Mit der Einführung des BIF will der Bund nicht nur für die Finanzierung des Fernverkehrs, sondern auch für den Agglomerationsverkehr ein neues Finanzierungsvehikel kreieren. Neben den Beiträgen des Bundes sollen neu auch die Kantone einen Beitrag in den BIF einzahlen.

Damit riskieren die Kantone, ihr Mitspracherecht in der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen einzubüssen. Denn die Festlegung der Infrastrukturmassnahmen, welche über den BIF finanziert werden sollen, obliegt allein dem Bund.

Der Verlust des Mitspracherechts der Kantone ist nur unter folgenden Bedingungen hinnehmbar:

1. Die über den BIF finanzierte Angebotsplanung ist präziser zu fassen. Der Realisationszeitpunkt von Infrastrukturprojekten, die sowohl dem Fern- wie dem Agglomerationsverkehr dienen, muss frühzeitig bekannt sein, um der regionalen Verkehrs- und Raumplanung die notwendige Vorlaufzeit für die Planung abhängiger Massnahmen zuzugestehen.

2. Die Kantonsbeiträge müssen sich nach dem Ausmass des Nutzens für die einzelnen Kantone richten. Daher wird ein Finanzierungsschlüssel gefordert, der die Beiträge nach der Betroffenheit an Projekten (projektspezifische Beiträge) erhebt. ■

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: SBB
Druck: Kromer Print AG, Lenzburg
Auflage: 3 300

