



Bahn 2030: Ein nachhaltiger Schritt nach dem anderen

Die Vorlage Bahn 2030 soll die Projekte Bahn 2000 und ZEB auf dem vorgesehenen Weg weiterführen. Dabei sind Prioritäten zu setzen. Rasch müssen am richtigen Ort die dringend benötigten Sitzplätze in den Zügen bereitgestellt werden.

Die Schweiz ist auf erfolgreiche Metropolitanräume mit guten Verkehrswegen, besonders jenen um Zürich, angewiesen. Sie sind die Wirtschaftsmotoren, welche in Konkurrenz zu anderen europäischen Wirtschaftszentren stehen. Es gelingt unseren Schweizer Metropolitanräumen nur dann ein nachhaltiges und bedeutendes Wirtschaftswachstum zu erlangen und damit erfolgreich international zu konkurrieren, wenn wir auf einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr setzen können, der Arbeits- und Wohnorte optimal miteinander verknüpft.

Zuerst mehr Sitzplätze, dann schnellere Verbindungen

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB haben das Hauptgewicht bei Bahn 2030 auf die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten (sprich mehr Sitzplätze und grössere Anzahl Verbindungen) gelegt, um die Qualität des Bahngüter- und Personenverkehrs auch in Zukunft zu erhalten, respektive erhöhen zu können. Die Geschwindigkeit der Verbindungen ist zweifellos ein Qualitätsfaktor. Sie steht jedoch für den Personenverkehr nicht im Vordergrund: Was nützen den Bahnreisenden zehn Minuten Reisezeitverkürzung, wenn sie anschliessend bei der Bahnhofszufahrt diese wieder einbüßen, weil der Zug mangels genügend Zufahrtsmöglichkeiten Verspätung hat? Als erstrangig erweisen sich deshalb Kapazitätsausbauten

und Frequenzerhöhungen, die im Idealfall gleichzeitig Reisezeitverkürzungen mit sich bringen. Kapazitätsmässig ist unser Bahnsystem jedoch bereits mit den unter dem Titel ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) beschlossenen Massnahmen komplett ausgereizt. Dies gilt besonders in den Hauptverkehrszeiten. Folglich sind zusätzlich benötigte Angebote künftig nur möglich, wenn die Netzkapazität – wie mit Bahn 2030 vorgesehen – angehoben wird. So wird der Spielraum für die zukünftige Befriedigung der Nachfrage mit diesem Ausbausritt erweitert.

Finanzierung darf nicht länger im Wege stehen

Diesen Ausbausritt dürfen wir nicht weiter verschieben oder verkleinern. Es ist eine Kernaufgabe, notabene des Bundes, und im Sinne der Nachhaltigkeit, unser Schienennetz in gutem Zustand zu erhalten und gezielt auszubauen. Die Finanzierung über den FinöV-Fonds hat sich bewährt. Die notwendigen Mittel müssen sichergestellt werden. Eine 12 Milliarden Franken Variante für Bahn 2030 ist von vornherein abzulehnen. Selbst eine 21 Milliarden Franken Variante vermag viele, berechnete Bedürfnisse nicht abzudecken. Wir sind es den kommenden Generationen schuldig, dass wir stetig eine Veränderung der Verteilung des Verkehrsaufkommens zugunsten des öffentlichen Verkehrs realisieren, auch wenn heute beträchtliche Mittel dafür aufgewendet werden müssen.

Umsetzung und langfristige Strategie

BAV und SBB haben die dringend auszuräumenden Engpässe auf dem Schweizer

Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist bei der Ausarbeitung der Vorlage Bahn 2030 in keinster Weise zu beneiden. Es gilt den übernächsten Ausbausritt auf dem Schweizerischen Schienennetz festzulegen. So, dass er der steigenden Bevölkerungsdichte, unseren wachsenden Mobilitätsbedürfnissen, der empfindlichen Umwelt und den wirtschaftlichen Begehren, nachhaltig Rechnung trägt. Das federführende Bundesamt hat dabei nicht etwa freie Hand, sondern hält sich an klare Aufträge des Parlaments und des Bundesrates: Den öffentlichen Verkehr stärken und ihn in den nächsten Jahrzehnten in mindestens so guter Qualität anbieten wie bisher. Nicht zuletzt muss gesetzlich festgelegt auch für eine regionale Ausgeglichenheit gesorgt werden. Folgerichtig wird für diese Ziele auf den bereits umgesetzten oder beschlossenen Grossprojekten zur Modernisierung des Schweizer Bahnnetzes aufgebaut, namentlich auf Bahn 2000 und ZEB. Auch langfristige und strategische Überlegungen (z.B. der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz) gilt es bereits jetzt in die Planung mit ein zu beziehen, um mit dem Bahninfrastrukturausbau heute keine Fehlinvestitionen für die Zukunft zu tätigen. Nicht genug der Herausforderung, ist der Finanzierungsrahmen für den vorgesehenen kostenintensiven Ausbausritt auch noch eng, sehr eng.



Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie prioritär die verschiedenen Ausbauwünsche zu beurteilen sind. Wo besteht Handlungsbedarf? Wo gar Nachholbedarf? Wie muss sich das Angebot der Bahninfrastruktur entwickeln, damit es uns allen grösstmöglichen Nutzen bringt? Auch die Städte-Allianz hat und wird sich weiter intensiv mit diesen Fragen beschäftigen.

Resümiert sind wir überzeugt, dass die Angebotsplanung von der neuen, von Metropolitanräumen geprägten Struktur der Schweiz ausgehen muss und das Schienennetz jetzt sofort an Kapazität zuzulegen hat. Damit unsere wichtigsten Zentren nicht im Strassenverkehr ersticken, sind deren Eisenbahnzufahrten von den Engpässen schnellstmöglich und nachhaltig zu befreien. So braucht es zum Beispiel den raschen Bau des Brüttener Tunnels, um die ganze Ostschweiz schnell und nachhaltig mit unserem Wirtschaftszentrum Zürich zu verbinden.

Elisabeth Beéry
Direktorin Bau und Planung, St. Gallen



Ursula
Stämmer-Horst

Vorsteherin Direktion
Umwelt, Verkehr und
Sicherheit Stadt Luzern



Schiennetz erkannt. Der beabsichtigte Angebotsausbau, respektive der nächste Ausbauschritt unter dem Titel Bahn 2030, ist aber in einigen Punkten mangelhaft:

1. Der optimalen Vernetzung innerhalb der Metropolitanräume von nationaler Tragweite wurde bisher zu wenig Beachtung geschenkt. Angesichts der Verkehrsentwicklungsprognosen für die Ost- und Zentralschweiz und der wirtschaftlichen Bedeutung des Metropolitanraumes Zürich, haben die schweizweit mit Personenverkehr am höchsten ausgelasteten Schienekorridore Luzern–Zürich und Winterthur–Zürich oberste Priorität.
2. Im Gegensatz zur schlüssigen Leitidee, zuerst die benötigten Kapazitäten zu schaffen, ist bei der Bewertung der verschiedenen Projekte der wirkliche Nutzen von Kapazitätserweiterungen kaum abgebildet worden. Anders ist es nicht zu erklären, dass die Kapazitätsprobleme in der Zentralschweiz zurzeit in der Vorlage Bahn 2030 komplett ausge-

blendet sind. Diese müssen zwingend in das Angebot aufgenommen werden.

3. Die verkehrstechnische Einbettung der Schweiz in das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz ist nach der abgeschlossenen Konsolidierung durch Bahn 2030 ein nächster, aber bereits heute zu berücksichtigender Ausbauschritt. Die von der Städte-Allianz favorisierten Tunnels, Brüttener und Zimmerberg, sowie die in der ganzen Zentralschweiz breit abgestützte Tiefzufahrt zur Stadt Luzern (Tiefbahnhof Luzern) sind im Gegensatz zu den Stammstreckenausbauten flexibel nutzbar – auch in einer allfälligen Hochgeschwindigkeitsverkehrsstrategie.

Die Entscheidungsträger sind nun aufgefordert, diese Verbesserungsansätze für eine nachhaltige Fortführung des Angebotsausbaus auf der Schiene zu berücksichtigen und den schienengebundenen öffentlichen Verkehr weiter zu entwickeln. ■

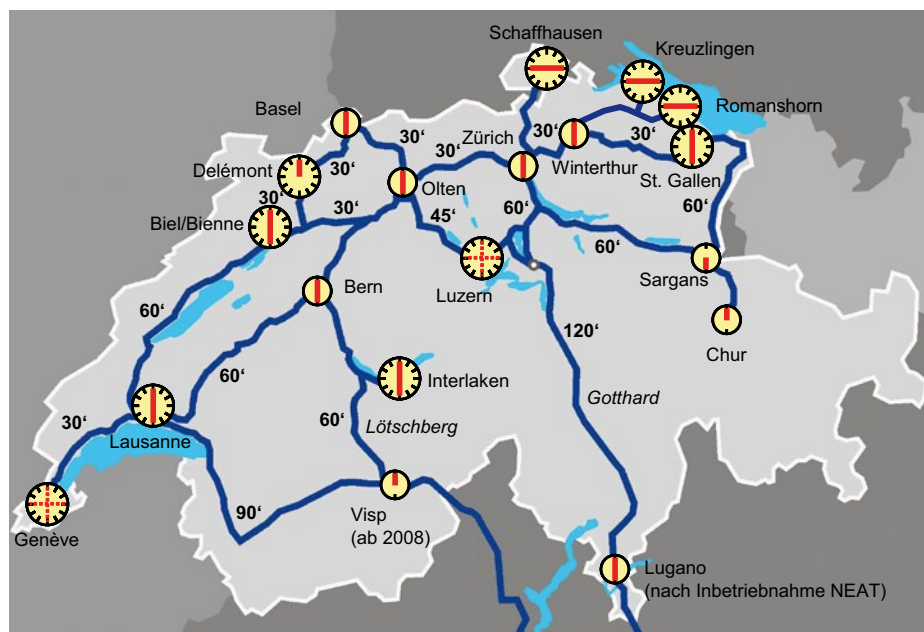
Gravierende Verkehrssituation Strecke Luzern–Zug–Zürich

Auf dem Korridor Luzern–Zug–Zürich ist heute inklusive den mit ZEB bereits beschlossenen Massnahmen weder das der Bahn 2000 zu Grunde liegende Knotenprinzip vervollständigt, noch sind bei der bestehenden Infrastruktur in Zukunft qualitativ und quantitativ genügend Kapazitäten vorhanden.

Die teilweise eingleisig geführte Strecke beim Rotsee zwischen Zug und Luzern weist ein massives Kapazitätsproblem auf. Weiter fehlt es bei der Zufahrt nach Luzern an Kapazität bei den Verzweigungen Gütsch und Fluhmühle sowie auf dem Weichenkopf im Vorbahnhof. Weitere Optimierungen am Kopfbahnhof sind keine mehr möglich. Ohne Ausbau der Kapazitäten können keine zusätzlichen Züge mehr eingesetzt werden. Die, welche bereits verkehren, sind täglich chronisch überfüllt. Die Leistungsgrenze ist erreicht.

Dem gegenüber steht eine Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung in der Zentralschweiz, welche weit über dem Schweizer Durchschnitt liegt. Der prognostizierte Zuwachs im Personenverkehr beläuft sich auf 40 oder mehr Prozent.

Zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Prosperität des Metropolitanraumes Zürich und der zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse ist der Viertelstundentakt von Zürich bis nach Luzern zwingend. Dazu sind je zwei InterCity und InterRegio Züge pro Stunde vorzusehen. Als Massnahme im Rahmen des Pakets Bahn 2030 eignet sich hierfür der Bau des Zimmerberg Basistunnels mit weiteren Ausbauten im Zufahrtbereich zum Luzerner Bahnhof.



Knotenstruktur mit ZEB: Die Grundidee der Bahn 2000, das flächendeckend angestrebte Knotensystem, ist in der Zentralschweiz weiterhin nicht realisiert.

News der Städte-Allianz

Metropolitankonferenz favorisiert Brüttener und Zimmerberg Basistunnel
Mit Beschluss vom 7. Mai hat die Metropolitankonferenz Zürich fünf prioritäre Schienenmassnahmen definiert, mit welchen die Anbindung der Zentren innerhalb des Metropolitanraums verbessert und die Verbindungen zu anderen Metropolitanräumen wesentlich gestärkt werden kann. Darunter fungieren der Brüttener Tunnel und der Zimmerberg Basistunnel II, mit

denen ein Viertelstundentakt Zürich–Flughafen–Winterthur, respektive Zürich–Zug–Luzern angestrebt wird. Für die Tunnellösung in der Zentralschweiz befürwortet die Konferenz als Begleitmassnahme unter anderem Ausbauten an den Knoten Zug und Luzern.

Kanton Zürich unterstützt Städte-Allianz

«Der Kanton freut sich über das starke Engagement der Städteallianz. Wir können Ihnen versichern, dass sich der Kanton Zürich im

Rahmen seiner Möglichkeiten für eine Aufnahme der für Zürich wichtigen Objekte in die Vorlage Bahn 2030 einsetzt. Dazu gehören auch die beiden Grossprojekte Brüttener und Zimmerberg Basistunnel». (Ernst Stocker, Regierungsrat des Kantons Zürich, 27. Mai 2010)

Neue Argumente für Tunnel zwischen Winterthur und Flughafen

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat eine Broschüre mit Argumenten für den Brüttener Tunnel mit Anschluss in Dietlikon herausge-

«Um den öffentlichen Verkehr weiter zu entwickeln, braucht es Generationenprojekte wie die Durchmesserlinie oder den Brüttener Tunnel.»»



Franz Kagerbauer, Direktor Zürcher Verkehrsverbund ZVV

Die finanziellen Mittel müssen dort eingesetzt werden, wo der Nutzen am grössten ist, sprich die meisten Fahrgäste von einem Bahninfrastrukturausbau profitieren. Dabei gilt es heute schon an die übernächste Generation zu denken. Zukunftsgerichtete Lösungen wie der Brüttener Tunnel sind zu bevorzugen, gibt sich Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes, überzeugt.

Herr Kagerbauer, der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist zuständig für den öffentlichen Verkehr in der grössten städtischen Region der Schweiz. Wie kann der ZVV das in den nächsten 15 bis 20 Jahren zu erwartende starke Verkehrswachstum im Metropolitanraum Zürich aufnehmen?

Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie und den 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn können wir bis 2018 das Angebot fast im ganzen Wirtschaftsraum Zürich weiter ausbauen. Auch für mehr Sitzplätze ist gesorgt: Rund 50 neue Doppelstöcker werden ab 2011 die S-Bahn-Flotte verstärken. Neue Engpässe nach 2020 sind aber schon heute absehbar, so zum Beispiel zwischen der Ostschweiz und Zürich.

Wie kann verhindert werden, dass das System trotz Infrastrukturausbau wieder an seine Grenzen stösst?

In erster Linie: keine Pflasterlipolitik! Um den öffentlichen Verkehr langfristig weiter zu entwickeln, braucht es Generationenprojekte, wie es die Durchmesserlinie ist. Dafür müssen wir die finanziellen Mittel dort einsetzen, wo der Nutzen am grössten ist, sprich die meisten Fahrgäste von einem Ausbau profitieren. Auf der nationalen Ost-West-Achse ist der Brüttener Tunnel ein solches Pro-

jekt. Er nützt nicht nur den Zürichern, sondern insbesondere auch den Ostschweizer Kantonen. Denn bereits heute pendeln täglich zehntausende von Fahrgästen von der Ostschweiz nach Zürich.

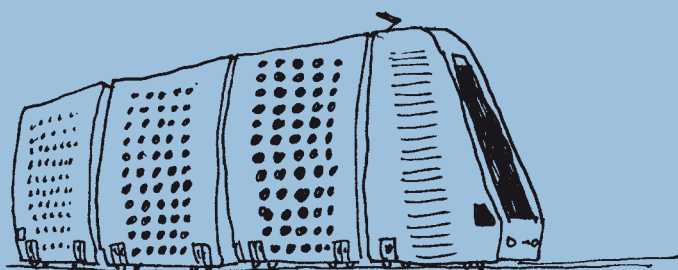
Weshalb bevorzugt der ZVV den Brüttener Tunnel gegenüber dem oberirdischen Streckenausbau?

Die kurvige, oberirdische Streckenführung stammt aus dem vorletzten Jahrhundert und ist nicht kompatibel mit künftigen Ausbauten. Der Tunnel hingegen schon. Es ist meine Überzeugung, dass wir bereits heute an die übernächste Generation denken und zukunftsgerichtete Lösungen bevorzugen müssen. Der Tunnel erlaubt höhere Geschwindigkeiten und führt dadurch zu kürzeren Reisezeiten. Nur mit dem Tunnel ist die Ostschweiz direkt, schnell und optimal – mit Halt am Flughafen – mit Zürich verbunden. Aber auch aus lokaler Sicht ist der Brüttener Tunnel die bessere Lösung: weniger Lärm für die betroffene Bevölkerung und mehr Sicherheit entlang der Strecke und am Bahnhof Effretikon. Anstatt künftig 800 Züge fahren dann täglich nur noch 360 Züge durch Effretikon.

Ein Blick in die Zukunft: Was bereitet Ihnen Sorge und wo sehen Sie Chancen?

Der öffentliche Verkehr geniesst in der Schweiz einen ausgezeichneten Ruf. Dem müssen wir unbedingt Sorge tragen: Keine unnötigen Ausgaben, aber auch keine kurzfristigen Sparrunden. Ein gut ausgebautes und funktionierendes ÖV-Netz ist ein Standortvorteil für die Schweiz, trägt zur Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft bei und steigert die Attraktivität unseres Lebensraums. Sorge bereiten mir die Kosten, die auf Bund, Kantone, Gemeinden und die Fahrgäste zukommen, um das Netz weiter ausbauen und unterhalten zu können. Damit der öffentliche Verkehr attraktiv bleibt, müssen alle ihren Beitrag leisten. ■

geben. Das humorvoll vom bekannten Winterthurer Grafiker Ruedi Widmer illustrierte vierseitige Faltblatt wurde in einer Auflage von 1000 Exemplaren Entscheidungsträgern des öffentlichen Verkehrs in Zürich und in den Ostschweizer Kantonen zugestellt.



Die Städte-Allianz hat Bundesratskandidatinnen und -kandidaten*

zur Vorlage Bahn 2030 befragt: «Ist für die Bahn 2030 die verschleppte Behebung der gravierenden Kapazitätsengpässe in der Zufahrt zum schweizerischen Wirtschaftsmotor Zürich (u.a. Brüttener und Zimmerberg-Basistunnel) vordringlich?»



Nationalrätin Marlies Bänziger, Grüne, Winterthur (ZH)

«Ja, denn eigentlich handelt es sich um die verspätete Bahn 2000, also ein Bahnnetz, das bereits einmal als wichtig erachtet und bewilligt, aber noch nicht gebaut worden ist. Dies obwohl die zentralen Wirtschaftsregionen ständig gewachsen sind. Der ÖV-Ausbau hinkt hier massiv hinterher. Darum ist ein ausgereiftes Projekt Bahn 2030 so zentral. Nicht nur im Metropolitanraum Zürich, sondern auch in der West- und Zentralschweiz.»



Nationalrat Ignazio Cassis, FDP, Die Liberalen, Montagnola (TI)

«Ja, sofern sich aufgrund einer Analyse der Schienenbelastung und einer Prognose der Güter- und Personenzugzahlen im Raum Zürich die Beseitigung dieser Flaschenhalse als vordringlich erweist. Ich vermute, dass das im Raum Zürich der Fall ist. Ich bin überzeugt, dass wir bei der Beseitigung von Kapazitätsengpässen die Stärken des Schienengüterverkehrs stärken müssen.»



Nationalrätin Hildegard Fässler, SP, Grabs (SG)

«Ja, ich bin der Ansicht, dass Lösungen für diesen Wirtschaftsraum dringlich sind. Wenn in Zürich Engpässe bestehen, hat das Auswirkungen auf die ganze Schweiz. Zusätzlich braucht es aber eine Gesamtsicht auf Bahn 2030, die alle Regionen einbezieht und finanzierbar ist. Dabei sind insbesondere vom Volk gutgeheissene, aber zurück gestellte Vorhaben wie z.B. das dritte Gleis Lausanne-Genf zu berücksichtigen.»



Regierungsrätin Eva Herzog, SP, Basel (BS)

«Ja, doch ein ebenso zentrales Vorhaben wie der Brüttener und der Zimmerberg-Tunnel ist ein neuer Juradurchstich zwischen dem Raum Basel und dem Mittelland, denn erst dieser ermöglicht leistungsfähige und rasche Bahnverbindungen aus den Wirtschaftsräumen Zürich und Zentral- und Ostschweiz zur zweitgrössten Wirtschaftsregion Basel und zu den europäischen Zentren Paris, Frankfurt, etc.»



Nationalrat Geri Müller, Grüne, Baden AG

«Ja, Kapazitätsengpässe müssen zu aller erst dort abgebaut werden, wo die Verkehrsströme am stärksten sind, bei der «Aorta», und das ist um die Schweizer Grossstädte. Dies aber mit dem Vorbehalt, dass entsprechend beim MIV abgebaut wird. Auf die Dauer kann sich die Schweiz einen Doppelausbau (Schiene und Strasse) nicht mehr leisten. Betrieb und Unterhalt wären nicht mehr finanzierbar.»



Nationalrat Ruedi Noser, FDP, Die Liberalen, Hombrechtikon (ZH)

«Ja, mit der fast zeitgleichen Eröffnung der Gotthardbasisstrecke und des Durchgangsbahnhofs in Zürich wird sich die Engpasssituation bei den Zufahrten noch stärker akzentuieren. Da wird der Leidensdruck so gross werden, dass man nicht umhin kommen wird, diese Engpässe umgehend zu beheben.»



Ständerätin Simonetta Sommaruga, SP, Bern (BE)

«Die Behebung der Kapazitätsengpässe steht im Vordergrund. Diese muss aufgrund von Analysen der heutigen und zukünftigen Verkehrsströme, der Kapazitätsauslastungen und der Entwicklungsprognosen geplant werden. Der Bund kann in jedem einzelnen Fall auf eine Kosten-Nutzen-Analyse nicht verzichten.»



Nationalrätin Brigit Wyss, Grüne, Solothurn (SO)

«Kapazitätsengpässe gibt es in allen Regionen der Schweiz. Wichtig ist jetzt, dass die für die Behebung der Engpässe nötigen 21 Milliarden Franken bereitgestellt werden können. Als Solothurnerin bin ich sehr enttäuscht, dass der 3. Juradurchstich, der Wisenbergstunnel, in die 2. Priorität zurückgestuft wurde.»

Die vollständigen Antworten zu unseren Fragen finden Sie auf unserer Webseite www.staedte-allianz.ch

*Angefragt wurden, aber sich gegenüber der Städte-Allianz bis 25.8. nicht geäussert oder abgesagt haben: Regierungsrätin Regine Aeppli, Nationalratspräsidentin Pascale Bruderer, Nationalrätin Jacqueline Fehr, Regierungsrätin Karin Keller-Suter, Regierungsrätin Patrizia Pesenti, Nationalrat Adrian Amstutz, Nationalrat Caspar Baader, Nationalrat Hannes Germann, Nationalrat Ulrich Giezendanner, Nationalrat Peter Malama und Nationalrat Johann N. Schneider-Ammann.

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 (medien@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, BAV

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