



Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz zu Bahn 2030:

Erweiterung der Flaschenhalse zum Schweizer Wirtschaftsmotor muss 1. Priorität erhalten!

Die Städte-Allianz erachtet die gegenwärtige Priorisierung der Eliminierung des Engpasses Winterthur–Zürich ohne Tunnel und die zweitrangige Behandlung des Zimmerbergtunnels für Bahn 2030 als ungenügend. Sie wird sich deshalb mit Nachdruck bei den Kantonen des Metropolitanraums Zürich und in Bundesbern dafür einsetzen, dass die Prioritätensetzung für Bahn 2030 angepasst wird.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat am 23. März den ersten Planungsstand des Projektes Bahn 2030 präsentiert. Die Städte-Allianz begrüsst die Absicht, mit dem übernächsten Ausbauschnitt für mehr Kapazität auf stark belasteten Strecken, insbesondere zwischen den Zentren, zu sorgen. Ohne die Beseitigung der wichtigsten Engpässe auf dem Schienennetz drohen vor allem unsere Städte im Strassenverkehr zu ersticken. Und mittelfristig würde deren Wirtschafts- und Steuerkraft zum Nachteil der ganzen Schweizer Volkswirtschaft bedroht. Damit in Zukunft auch im Regionalverkehr genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen, müssen im Rahmen der Bahn 2030 zwingend Ausbaumassnahmen im Umfang nicht von 12, sondern von 21 Milliarden Franken realisiert werden.

Volkswirtschaftliche Bedeutung als zentraler Aspekt

Die Städte-Allianz bemängelt die vom federführenden Bundesamt vorgestellten Projektschwerpunkte und die Priorisierung der Infrastrukturinvestitionen. Volkswirtschaftliche Aspekte wurden bei der Planung offenbar zu wenig berücksichtigt. Die optimale Vernetzung innerhalb der Metropolitanräume ist eine wichtige Voraussetzung für das gesamtschweizerische Wirtschaftswachstum. Der Zeitgewinn im öffentlichen Verkehr zwischen den Metropolitanräumen und im internationalen Verkehr ist demgegenüber nur von relativem Nutzen. Der künftige Ausbau der Bahninfrastruktur muss sich deshalb an

der Eliminierung der Kapazitätsengpässe innerhalb der wichtigsten Wirtschaftsräume der Schweiz orientieren. Gerade dem Metropolitanraum Zürich – als Wirtschaftsmotor der Ost- und Zentralschweiz – kommt dabei eine besondere Wichtigkeit zu. Die Behebung der Engpässe auf den Schienenachsen St.Gallen–Winterthur–Zürich und Luzern–Zug–Zürich ist unerlässlich und angesichts der heutigen Überlastung zu Stosszeiten vordringlich.

Zentral- und Ostschweiz als Nebengleis von Bahn 2030?

Die Städteallianz fordert, dass der vom BAV und der SBB selbst bestätigte Kapazitätseingpass auf dem Streckenabschnitt Luzern–Zürich angemessener berücksichtigt wird. Es geht in erster Linie um die Beseitigung des Engpasses zwischen Littli-Horgen durch den Zimmerberg-Basistunnel II. Jedoch ist für die sinnvolle Angebotserweiterung auf der ganzen Strecke von Luzern nach Zürich auch dem Tiefbahnhof Luzern eine hohe Bedeutung beizumessen.

Auf der Strecke St.Gallen–Winterthur–Zürich hat das BAV die Dringlichkeit zwar erkannt. Nicht favorisiert wurde aber der Brüttener Tunnel mit Anschluss Linie Dietlikon. Die Vorteile sind gewichtig: Nebst der zusätzlichen Kapazitätssteigerung einen entscheidenden Zeitgewinn, eine hörbare Lärmentlastung an der Stammstrecke, ein flexibleres Zugangebot sowie Umfahrungsmöglichkeiten bei Störfällen. ■

Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser

Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gelten als Markenzeichen der Schweiz mit internationaler Ausstrahlung. Die Kapazitäten der Bahn im schweizerischen Mittelland jedoch stossen heute an mehreren Stellen an ihre Grenzen. Nicht nur das: Seit der Veröffentlichung des SBB-Berichtes zum Zustand der Anlagen und des Planungsstandes der Vorlage Bahn 2030 ist bekannt, mit welchem enormen Finanzbedarf der Unterhalt und der dringend benötigte Ausbau der Bahninfrastruktur einhergeht. Noch ist der gute Ruf der SBB intakt, deren Fahrplanstabilität ein Qualitätsmerkmal. Beidem ist Sorge zu tragen, indem die Finanzierung wichtiger Unterhalts- und Ausbauprojekte rechtzeitig gesichert wird. Es erstaunt, dass die SBB heute die qualitativ hochstehenden Leistungen noch weitgehend auf einem Schienennetz erbringen, welches in seiner geografischen Struktur und Linienführung aus dem vorletzten Jahrhundert stammt: mit engen Kurvenradien, welche die Geschwindigkeiten der Intercity-Verbindungen im europäischen Vergleich kaum zulassen, und mit einspurigen Tunnelpassagen.

Besonders augenscheinlich sind die Kapazitätsengpässe zwischen Baar (ZG) und Horgen (ZH), zwischen Effretikon (ZH) und Winterthur sowie im Zufahrtbereich zum Luzerner Bahnhof. Deshalb fordert die Städte-Allianz, dass den notwendigen Infrastrukturausbauten – namentlich der Brüttener Tunnel sowie die Streckenausbauten und -tunnels zwischen Thalwil und Luzern – oberste Priorität beigemessen wird. Sowohl die notwendige Schienenkapazität im Metropolitanraum Zürich, als auch die Verlässlichkeit des Taktfahrplanes, sind in der Weise sicherzustellen, dass eine langfristige Kompatibilität mit dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz gewährleistet werden kann. Davon hängt die Zukunft des Metropolitanraums Zürich in seiner nationalen Rolle als Wirtschaftsmotor der Ost- und Zentralschweiz entscheidend ab. Dies können auch die Städte Frauenfeld, Kreuzlingen, Schaffhausen und Wil bestätigen, welche der Städte-Allianz als assoziierte Mitglieder beigetreten sind.

Dr. Matthias Gfeller
Stadtrat, Vorsteher Departement Technische Betriebe, Winterthur



«Nur eine Gesamtbetrachtung erfüllt die Bedürfnisse einer integrierten Bahn.»

Kurzinterview mit Stéphane Wettstein, Geschäftsführer und Konzernverantwortlicher Bombardier Transportation Schweiz



Herr Wettstein: Der Bund will zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr auch in Rollmaterial investieren. Was spricht aus Ihrer Sicht dafür?

Eine gut funktionierende Infrastruktur und zuverlässiges Rollmaterial sind zwingende Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Verkehr. Das Bahnnetz der Schweiz erstreckt sich heute über 5 000 Kilometer und gehört damit zu den dichtesten weltweit. Es ist naheliegend, dass man deshalb versucht, Engpässe primär durch den Einsatz von neuem und innovativem Rollmaterial zu beheben.

Was versteht man unter «neuem und innovativem Rollmaterial»?

Für die Bahnbetreiber und die ÖV-Benutzer sind heute Pünktlichkeit, Sicherheit, Komfort, die Wartbarkeit sowie der Aspekt



der Wirtschaftlichkeit entscheidend. Wir entwickeln für unsere Kunden in Zürich Traktionstechnologie und in Winterthur innovative Drehgestelle für moderne Züge, welche diesen Kriterien in allen Belangen gerecht werden.

Betrachten wir zum Beispiel die Entwicklung der Doppelstocktriebzüge für die Schweizerischen Bundesbahnen. Die SBB sprechen sich bei ihrer Ausschreibung für neues Rollmaterial für die Einführung einer sogenannten Wankkompensation (WAKO) aus. Der Einsatz von Zügen mit Wankkompensation erlaubt bis zu 15% höhere Kurvengeschwindigkeiten, was für das künftige Taktfahrplansystem der Schweiz notwendig ist. Dabei spart man erheblich bei den direkten Infrastrukturinvestitionen. Im Be-

reich Wartbarkeit und Unterhalt ist mittels Aktiver-Rad-Steuerung (ARS) eine starke Kostenreduktion, insbesondere beim Geleiseunterhalt, möglich. Weiter ist solches Rollmaterial effizienter in der Energienutzung und bietet dank tieferem Geräuschpegel und besserer Laufruhe einen höheren Fahrkomfort.

Nur eine Gesamtbetrachtung aller technischen und betrieblichen Möglichkeiten sowie das optimale Zusammenwirken von Rollmaterial, Infrastruktur und Fahrplangestaltung Werden künftig die Bedürfnisse einer integrierten Bahn erfüllen können. So werden gleichzeitig bestehende Kapazitätsengpässe beseitigt und der Finanzierungsbedarf deutlich reduziert – und für die Passagiere kann der Fahrkomfort weiter erhöht werden. ■

News der Städte-Allianz

Handlungsbedarf in der Zentralschweiz

Die Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Zentralschweiz (ZKÖV) fordern in einer Medienmitteilung vom 23.3. eine Nachbesserung des vorgestellten Planungsstandes Bahn 2030. Von den drei für die Zentralschweiz wichtigen Ausbauprojekten ist nur gerade der Zimmerberg-Basistunnel II im grösseren 21-Milliarden-Franken Ausbaupaket vorgesehen. Die Zentralschweiz brauche die Bahninfrastruktur aber dringend, weshalb sich die Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden sowie Zug sich weiter mit Nachdruck für die bessere Berücksichtigung der Projekte Zimmerberg-Basistunnel II, Axentunnel und Tiefbahnhof Luzern einsetzen werden.

FinöV-Fonds darf nicht geschwächt werden

Die SBB hat im Februar eine Analyse des Infrastrukturzustandes veröffentlicht, wonach für den Unterhalt der Bahn ein jährlicher Mehrbedarf von 850 Millionen Franken notwendig sei. Laut BAV-Direktor Dr. Max Friedli könnte zur Mitfinanzierung dieses Mehrbedarfs die LSVA herangezogen werden. Die Städte-Allianz stellt sich entschieden dagegen, den FinöV dadurch weiter zu schwächen. Der dringend notwendige Bahnausbau darf sich keinesfalls weiter verzögern.

Kanton Zürich kämpft weiter für den Brüttener Tunnel

Der Zürcher Regierungsrat hat in einem Mediencommuniqué am 23.3. angekündigt, sich weiter dafür einzusetzen, dass der Brüttener

Tunnel doch noch in das Bahn 2030 aufgenommen wird. Die Vorteile sieht der Regierungsrat in den kürzeren Reisezeiten, der besseren Bedienung des Flughafens und einer Entlastung der lärmgeplagten Bevölkerung entlang der heutigen Schienenführung. Derweil wird die kantonale Volksinitiative «Schienen für Zürich», welche einen Ausbau der Stammlinie vorsieht, vom Regierungsrat und auch vom Kantonsrat abgelehnt.

Kapazität und Frequenz sind wichtiger als das Tempo

Die Städte-Allianz reagierte mit einer Replik auf die von den ETH-Verkehrsexperten Weidmann und Wichser propagierte neue Strategie für den künftigen Ausbau der Eisenbahn (NZZ, 03.02.10). Angesichts des grossen Verkehrswachstums muss die gute Erreichbarkeit der

Schnell und nachhaltig verkehrs- und finanzpolitische Weichen stellen

Es ist das Eisenbahnprojekt Bahn 2030, welches die nächsten verkehrs- und finanzpolitischen Weichen stellt. Die Bundespolitik ist konfrontiert mit einer grossen Verantwortung, für eine kohärente und rasche Finanzierung des wichtigen Ausbaus des Schienenverkehrs zu sorgen. Behebt man die bestehenden Kapazitätsengpässe innerhalb der Metropolitanräume, wird damit in die Zukunft investiert.

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

Mit dem Projekt Bahn 2030 soll die Bahninfrastruktur im Bereich Güter- und Personenverkehr verbessert und damit ein aktiver Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik geleistet werden. Das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) gibt die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur klar vor: Massnahmen und Projekte werden auf der Basis eines betriebs- und volkswirtschaftlichen abgestützten Bedarfs- und Angebotskonzepts geprüft. Diejenigen Projekte sollen prioritär berücksichtigt werden, welche bereits in

zentralen Wirtschaftszentren Vorrang haben vor einer weiteren Beschleunigung der (inter-)nationalen Verbindungen. Die Argumente der Städte-Allianz finden unter dem Titel «Neuer verkehrsstrategischer Akteur in Sicht» (NZZ, 11.02.10) öffentliches Gehör.

Weiterer Fahrplan Bahn 2030

Das Bundesamt für Verkehr und die SBB haben Kantone und Medien über den Stand der Arbeiten zu Bahn 2030 orientiert. Die beiden Ausbauvarianten im Umfang von zwölf, respektive 21 Milliarden Franken sind jetzt zur Begutachtung bei den Kantonen. Im Februar 2011 soll Bahn 2030 in die Vernehmlassung gehen, im darauf folgenden Sommer voraussichtlich wird der Bundesrat die Botschaft dem Parlament zuleiten.

einer Volksabstimmung auf Bundesebene bestätigt wurden oder aus einer übergeordneten Perspektive vordringlich sind. Nun haben Bund und SBB kürzlich den Medien und Kantonen gegenüber ihre ersten Vorstellungen bezüglich der Umsetzung dieser gesetzlichen Grundlagen präsentiert.

Kritische Verkehrssituation auf der Schiene

Für die Bahn 2030 heisst es eigentlich schon längstens «höchste Eisenbahn». Denn auch mit der bereits beschlossenen und finanzierten zukünftigen Entwicklung der Bahn (ZEB), stösst unser Bahnsystem kapazitätsmässig an seine Grenzen. Überfüllte Züge sind an der Tagesordnung. Und in naher Zukunft wird die Verkehrsnachfrage massiv ansteigen. Die Strassen können dieses Wachstum keinesfalls aufnehmen – schon gar nicht auf den wichtigen Zufahrtsstrassen zu den Städten. Letztere, sowie die dazugehörenden Metropolitanräume, leiden stark unter der schlechteren Erreichbarkeit.

Zu Recht sehen sich die Metropolitanräume in ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit als Wohn- und Wirtschaftstandorte bedroht. Gerade die beiden Streckenabschnitte Luzern–Zug–Zürich und St. Gallen–Winterthur–Zürich sind mit derart viel Personenmehrverkehr konfrontiert, dass ein volkswirtschaftlicher Schaden für den Metropolitanraum Zürich absehbar ist.



Engpass liegt in der Finanzierung

Der Engpass der Vorlage Bahn 2030 liegt offensichtlich in der Finanzierung. Der steigende Aufwand für den Bahnbetrieb und -unterhalt sowie die Finanzierung für den notwendigen Schienenausbau bereiten berechtigten Anlass zur Sorge: Die SBB machten einen jährlichen Mehrbedarf von 850 Millionen für den Unterhalt der Bahn geltend. Und mit zusätzlichen 300 oder 600 Millionen Franken Mehrbedarf jährlich wird für die Bahn 2030 je nach Bauprogramm gerechnet. Das Parlament hat bereits beschlossen, die Investitionen von Bahn 2030 aus dem FinöV-Fonds zu finanzieren, was eine Laufzeitverlängerung voraussetzt. Die Äufnung zusätzlicher Finanzquellen ist aber unabdingbar, wenn man die Liquidität des FinöV-Fonds erhalten will. Das BAV sieht dafür zeitweilige Zusatzeinnahmen, einerseits über einen Zuschlag auf die Billetpreise, andererseits über eine Umwidmung des LSVS-Kantonsdrittels vor. Schliesslich wurde eine Arbeitsgruppe beauftragt, weitere Finanzierungsvorschläge auszuarbeiten.

Finanzierung der Bahninfrastruktur – Investition in die Zukunft

Die Finanzierung darf nicht zur Schicksalsfrage der Bahninfrastruktur werden. Weder sollten sich ZEB-Projekte verzögern, noch darf die termingerechte Realisierung der Bahn 2030 aufgrund von Liquiditätsengpässen zur Debatte stehen. Wir dürfen die volkswirtschaftliche Bedeutung des

Schienenverkehrs nicht länger unterschätzen – und schon gar nicht auf dem Buckel seines Ausbaus sparen. Was es braucht, ist volkswirtschaftliche Weitsicht. Finanzielle Engpässe sind jetzt zu beheben. Engpässe auf der Schiene werden uns sonst in Zukunft noch viel mehr kosten. Ohne Investitionen für den raschen Kapazitätsausbau schwächen wir unsere Metropolitanräume als «Wirtschaftsmotoren» gravierend. Wir riskieren gar, dass unser «europäischer Motor» Zürich – eher früher als später – auf das internationale Abstellgleis gestellt wird. Es liegt in den Händen der Bundespolitik, dies mit einer kohärenten und raschen Finanzierung zu verhindern. Das rasante Wachstum des Personenverkehrs macht den Bahninfrastrukturausbau im Umfang von 21 Milliarden Franken unverzichtbar.

Fokus auf die Zufahrten zu den Metropolitanräumen

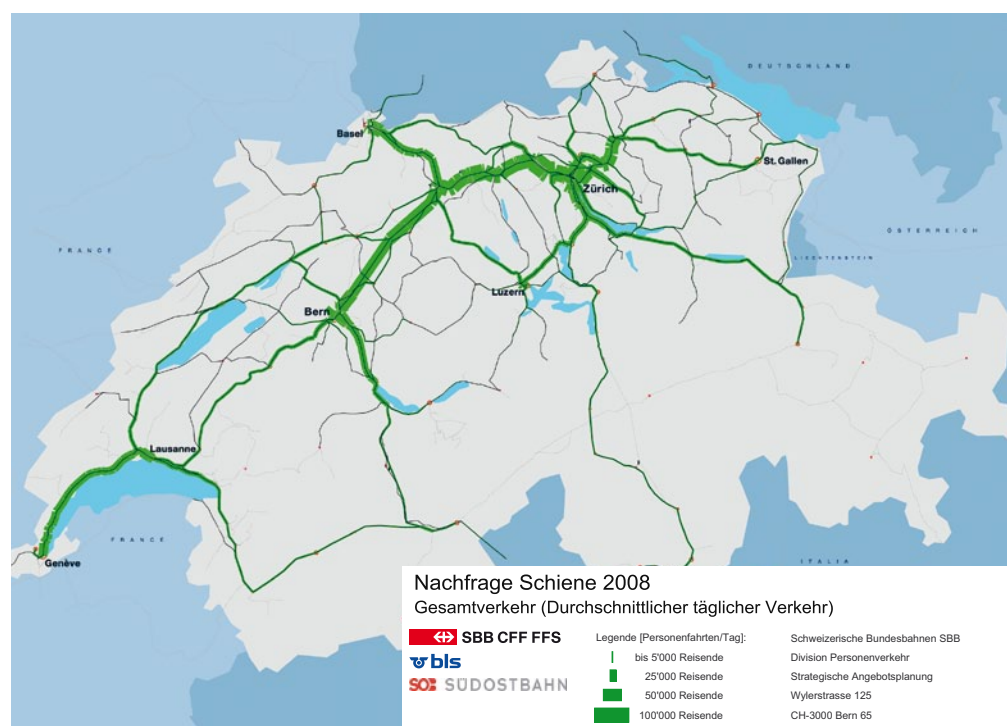
Schliesslich werden die Ausbauwünsche im Rahmen der Bahn 2030 die finanziellen Möglichkeiten so oder so übertreffen. Eine Priorisierung, wie sie das BAV auch vorschlägt, ist demnach unumgänglich. Hier muss die Bundespolitik in Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik die Weichen richtig stellen: Projekte die in einer Volksabstimmung auf Bundesebene bereits einmal gutgeheissen wurden, sowie Projekte mit dem höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen dürfen nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden. Der Fokus muss bei den Zufahrten zu den Metropolitanräumen mit überdurchschnittlicher Wertschöpfung liegen. Dringlich sind demnach Verbesserungen auf den Achsen Luzern–Zug–Zürich und Zürich–Winterthur–St. Gallen zu erzielen. Sie zählen zu den am meisten mit Personenverkehr belasteten – und dennoch teilweise immer noch einspurigen – Abschnitten im schweizerischen Eisenbahnnetz.

Verkehrsinfrastruktur der Ost- und Zentralschweiz hat Kapazitätsgrenze erreicht

Im Metropolitanraum Zürich sind die Kapazitäten im Strassenverkehr ausgeschöpft. Die Nachfrage nach Mobilität steigt aber weiterhin, in der Ost- und Zentralschweiz sogar überdurchschnittlich. Die Zufahrtsstrassen nach Zürich können kaum zusätzlichen motorisierten Verkehr aufnehmen. Das Verkehrswachstum findet bei einem gesättigten Strassensystem folglich überproportional im öffentlichen Verkehr statt.

Die SBB geht bei den Personenfahrten bis zum Jahr 2030 im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) schweizweit von einem Wachstum von 50–60 %, für die Korridore Winterthur und Zug sogar von einem Wachstum bis zu 70–80 %, bzw. 50–60 % aus. Die Schienenstrecken Zug–Zürich und Winterthur–Zürich weisen bereits heute pro Gleis die höchsten Auslastungen im Schweizer Personenverkehr aus. Auf den bestehenden Gleisen können kaum zusätzliche Züge verkehren.

Die ZEB sieht zwar ein Angebotsausbau auf der Strecke Winterthur–Zürich vor, doch genügt dieser der zunehmenden Nachfrage nicht. Die vom BAV und der SBB bestätigten Kapazitätsengpässe auf den Eisenbahnstrecken Luzern–Zug–Zürich und Zürich–Winterthur–St. Gallen können in Anbetracht des erwarteten Wachstums ohne Infrastrukturausbau nicht beseitigt werden.



«Der nachhaltige Ausbau der Bahninfrastruktur im Metropolitanraum Zürich ist für Kreuzlingen von zentraler wirtschaftlicher Bedeutung.»»

In Sachen Verkehr orientiert sich die Stadt Kreuzlingen über die Kantonsgrenzen hinaus. Rasche und leistungsfähige Verkehrsachsen zum Wirtschafts- und Arbeitsraum Zürich bilden die Voraussetzung für das wirtschaftliche Wachstum der Region, sagt Andreas Netzle, Stadtammann von Kreuzlingen.



Herr Stadtammann, seit letzten Sommer ist die Stadt Kreuzlingen ein assoziiertes Mitglied der Städte-Allianz. Weshalb?

Als aufstrebende Stadt an der Peripherie der Schweiz ist Kreuzlingen an guten Verbindungen zum wichtigsten Zentrum der Schweiz interessiert. Die leichte Erreichbarkeit des Grossraums Zürich ist für uns von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Für den motorisierten Verkehr haben wir die direkte Autobahn A7 via Winterthur. Auf der Seite des öffentlichen Verkehrs kann das Angebot jedoch noch verbessert werden. Ich bin überzeugt, dass wir im Rahmen der Städte-Allianz unser Anliegen besser einbringen und durchsetzen können. Wir wollen mit unserer assoziierten Mitgliedschaft aber auch unsere Verbundenheit mit dem Metropolitanraum Zürich unterstreichen.

Welche Bedeutung hat der Metropolitanraum Zürich für Kreuzlingen?

Kreuzlingen ist – wie die anderen assoziierten Mitglieder Wil, Frauenfeld und Schaffhausen – auf den Metropolitanraum Zürich ausgerichtet. Selbst unsere deutsche Nachbarstadt Konstanz bekennt sich klar zu einer erweiterten Zugehörigkeit zum Wirtschaftsraum Zürich. Als «erste Stadt der Schweiz» bildet Kreuzlingen von Norden her das Eingangsportal zur Metropolitanregion, respektive zur Schweiz. Auch deswegen haben wir einen überdurchschnittlichen Ausländeranteil von 48,6 Prozent. Und über 20 Prozent der 19000 Einwohner Kreuzlingens sind Deutsche. Auch sie suchen die Nähe zum Wirtschafts- und Arbeitsraum Zürich.

Gerade in Sachen Verkehr muss sich eine Stadt wie Kreuzlingen deshalb über die Kantonsgrenzen hinaus orientieren: rasche und leistungsfähige Verkehrsachsen sind eine Grundbedingung für das Wachstum unserer Wirtschaft. Bestehende Kapazitätsengpässe auf der Strasse und der Schiene bedrohen die wirtschaftliche Dynamik unseres Metropolitanraumes – und damit auch die für Kreuzlingen.

Zur Vorlage Bahn 2030: Was erwartet die Stadt Kreuzlingen vom künftigen Ausbau der Bahninfrastruktur?

Im Verbund der Städte-Allianz befürworten wir den nachhaltigen Ausbau der Bahninfrastruktur im Metropolitanraum Zürich. Es sollen diejenigen Projekte Priorität haben, welche in einer Volksabstimmung auf Bundesebene bereits gutgeheissen worden sind. Verkehrsinfrastrukturprojekte müssen dort ansetzen, wo die höchste Verkehrsdichte zu erwarten ist, so auch auf dem Korridor St. Gallen–Winterthur–Zürich.

Darüber hinaus haben wir – zusammen mit unserer Nachbarstadt Konstanz – noch ein spezielles Anliegen: Es gibt direkte Zugverbindungen von Konstanz und Kreuzlingen nach Zürich und weiter nach Biel. Für die vielen Pendler aus Kreuzlingen und Konstanz nach Zürich, seien es Berufstätige oder Studierende, könnte aus unserer Sicht eine neue direktere Linienführung entlang der Autobahn bis Frauenfeld einen grossen Zeitgewinn bringen.

Die Planung des weiteren Bahnausbaus erfolgt auch vor dem Hintergrund immer knapper werdender Finanzen. Wie sind aus Ihrer Sicht hier die Weichen zu stellen?

Das Ausbauprogramm im Umfang von 21 Milliarden Franken für die Bahn 2030 ist unabdingbar, um der Verkehrsnachfrage innerhalb der Zentren und zwischen den Städten in Zukunft gerecht zu werden. Für die Finanzierung der Bahn 2030 wird der FinöV mit Sicherheit nicht ausreichen. Die termingerechte Realisierung der notwendigen Projekte hat aber oberste Priorität. Für die Kapazitätenausweitung, respektive für die Beseitigung der Engpässe auf den Strecken St. Gallen–Winterthur–Zürich und Luzern–Zug–Zürich, müssen Bund und Parlament deshalb unvoreingenommen alle Finanzierungsoptionen prüfen – auch eine verursacherorientierte Bahnabgabe. ■



Finanzierung der Bahn 2030: Position der Städte-Allianz



1. 21 Milliarden für die Bahn 2030

Die Verkehrsinfrastruktur im Wirtschaftsraum Zürich ist – im Interesse der ganzen Schweiz – der steigenden Nachfrage anzupassen. Damit in Zukunft auch im Regionalverkehr genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen, müssen im Rahmen der Bahn 2030 Ausbaumassnahmen im Umfang von 21 Milliarden Franken realisiert werden. Diejenigen Projekte mit dem höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen für die gesamte Schweiz sind zu priorisieren.



2. Finanzierung über den FinöV-Fonds

Die Finanzierung der Ausbaumassnahmen soll weiterhin über den FinöV-Fonds erfolgen. Die Städte-Allianz unterstützt die Weiterführung und die Stärkung des FinöV und die hierfür notwendige Verfassungsänderung. Für Ausbaumassnahmen im Rahmen der Bahn 2030 sind weitere Finanzierungsquellen zu erschliessen.



3. Prüfung einer Bahnabgabe

Grundsätzlich befürwortet die Städte-Allianz die unvoreingenommene Prüfung einer verursachergerechten Finanzierung. Auch die Bahnbenutzer sollen einen begrenzten Beitrag an eine bessere Verkehrsinfrastruktur bezahlen. Unerwünschten Effekten, wie einem Umstieg auf den motorisierten Individualverkehr, muss vorgebeugt werden.



4. LSVA-Abgabe der Kantone

Die Kantone, die von Projekten der Bahn 2030 im Umfang von 21 Milliarden Franken profitieren, sollen ebenfalls einen Beitrag zum notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur leisten. Zu verwenden sind dabei Mittel aus dem ihnen zustehenden Anteil der LSVA.

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, Bombardier Transportation Schweiz
Druck: Kromer Print AG, Lenzburg
Auflage: 3300

