

MEDIENMITTEILUNG

Datum: 19.02.2019

Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur

Die vorberatende Kommission des Ständerats heisst das Investitionsprogramm von 12 Mrd. für die Eisenbahninfrastruktur mit Ergänzungen gut; dieser Ausbauschnitt macht den Güterverkehr auf der Schiene wettbewerbsfähiger gegenüber der Strasse

Die vorberatende Kommission des Ständerats hat den Ausbauschnitt 2035 Eisenbahninfrastruktur gutgeheissen. Die entsprechende Botschaft des Bundesrats wurde am 31.10.2018 veröffentlicht. Darin schlägt der Bundesrat dem Parlament vor, bis ins Jahr 2035 über 60 Ausbauprojekte im Gesamtbudgetrahmen von CHF 11.9 Mrd. zu realisieren und so die Bahninfrastruktur für die stark wachsende Verkehrsnachfrage der Zukunft zu wappnen. Die Finanzierung des Ausbauschnitts 2035 ist über den Bahninfrastrukturfond BIF sichergestellt. Der VAP begrüsst den Ausbauschnitt 2035 und empfiehlt zwei klärende Ergänzungen.

Die Vorlage sieht **wichtige Verbesserungen im Güterverkehr** vor:

- Erstens beseitigt der Ausbauschnitt 2035 bestehende Engpässe und stellt **zusätzliche Kapazitäten** zur Verfügung, insbesondere auf der Ost-West-Achse, die für den Binnen-, Import- und Exportverkehr als Rückgrat zur Verbindung aller Regionen dient.
- Zweitens kann der Güterverkehr auf wichtigen Strecken auf **deutlich kürzere Fahrzeiten** zählen; dies dank weniger Halten und dank sogenannten Express-Trassen.
- Drittens werden diverse **neue Güterverkehrsanlagen** zur besseren Versorgung der Regionen gebaut.

Dank dieser prioritären Ziele und Massnahmen **erhöht der Ausbauschnitt 2035 die Qualität und die Effizienz des Bahngüterverkehrs und damit seine Wettbewerbsfähigkeit** gegenüber der Strasse. (Zu den einzelnen Massnahmen vgl. die Tabelle am Ende dieser Medienmitteilung).

Der VAP Verband der verladenden Wirtschaft ist dank der neuen gesetzlichen Grundlage des BIF ständiges Mitglied der **Begleitgruppe des Bundesamts für Verkehr BAV**. In dieser Funktion konnte er die Anliegen der Güterverkehrskunden konstruktiv in die Planung des Ausbauschnitts 2035 einbringen und so am Investitionsprogramm mitwirken. Der VAP begrüsst den Ausbauschnitt 2035 und bewertet ihn im Hinblick auf zukünftige Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft und die Wirtschaftlichkeit des Bahngüterverkehrs als grossen

Fortschritt. Das vom Bundesrat geschnürte Massnahmenpaket ist gleichzeitig ein **ausgewogener Kompromiss zwischen den Bedürfnissen des Personen- und des Güterverkehrs**, um den die Kantone und die Wirtschaft hart gerungen haben.

Im Sinne einer Konkretisierung empfiehlt der VAP die Projektierung der **Bahnordtangente Zürich** und Massnahmen bei der **Letzten Meile im Ausbauschnitt zu berücksichtigen**.

Nachdem in den vergangenen 10 Jahren der Transitverkehr und somit die Nord-Süd-Achse bei der Investitionsplanung im Vordergrund standen, ist es richtig und dringend notwendig, dass im Ausbauschnitt 2035 vor allem der Binnenverkehr und der Import-/Exportverkehr berücksichtigt werden. Diese sind heute wegen Kapazitätsengpässen auf der Ost-West-Achse, die mitten durch die Ballungsgebiete im Mittelland führt, sehr stark eingeschränkt. So kann beispielsweise auf der Strecke Aarau – Rangierbahnhof Limmattal – Zürich Nord – Winterthur während der Hauptverkehrszeiten praktisch kein Güterverkehr mehr passieren, und auch zu den übrigen Zeiten ist das Trassenangebot qualitativ und quantitativ ungenügend.

Der VAP begrüsst daher, dass ergänzend zu den vorgeschlagenen Netzausbauten auch die Projektierung der Direktverbindung Aarau – Zürich in die Vorlage aufgenommen wurde. Der VAP empfiehlt zudem, dass im vorgesehenen Kredit für Planungsarbeiten eines nächsten Ausbauschnitts auch die **Projektierung der Bahnordtangente Zürich (Rangierbahnhof Limmattal bis ins Furttal)** realisiert wird. Diese Bahnordtangente erlaubt es dem Güterverkehr, das Limmattal und den Knoten Zürich zu umfahren, so dass die Fern- und S-Bahnzüge frei verkehren können.

Ein weiteres, wichtiges Anliegen der verladenden Wirtschaft, welches im Ausbauschnitt 2035 noch viel zu wenig berücksichtigt worden ist, ist **die letzte Meile**, d.h. die Erreichbarkeit der Industrie-Anschlussgleise und Terminals von den Bahnhöfen aus. Diese ist in den letzten 20 Jahren immer schlechter geworden, weil die Bahnhöfe vermehrt für den Personenverkehr optimiert wurden. Die gute Erreichbarkeit der Anschlussgleise ist für die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahn aber entscheidend. Der VAP empfiehlt deshalb, im Rahmen der Planungsprojekte auch die **bauliche Ertüchtigung von Bahnhöfen voranzutreiben, um die Erreichbarkeit der Anschlussgleise zu verbessern**.

Für Rückfragen: Ständerat Josef Dittli
Präsident VAP
Email: josef.dittli@swissonline.ch
Tel: 079 567 73 11

Dr. Frank Furrer
Generalsekretär
Email: furrer.vap@bluewin.ch
Tel: 079 544 58 78

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen. Sie sind die Auftraggeber der Transporteure (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionsfirmen, Strassenfuhrhalter usw.) und somit die eigentlichen Akteure im Güterverkehr und in der Verlagerungspolitik. Sie sind es, welche letztlich auch die damit verbundenen Kosten und Abgaben wie die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) von jährlich über 1'600 Mio. Franken bezahlen.

Ausbauschritt 2035: Vorgesehene Verbesserungen für den Güterverkehr	
Stossrichtung	Orte / Strecken
Ausbau der Express-Trassen für den Güterverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Basel-Olten-Bern • Bern-Lausanne • Solothurn-Lausanne • Lausanne-Genf • Lausanne-Sitten • Zürich-Lugano • Zürich-Frauenfeld • Zürich-Chur
Zusätzliche Trassen	<ul style="list-style-type: none"> • Basel-Olten-Bern • Bern-Lausanne • Solothurn-Lausanne • Zofingen-Suhr • Zürich-Lugano • Zürich-Hüntwangen • Zürich-Winterthur
Weitergehende Sicherstellung der Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten des Personenverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Ballungsgebiete
Effizienzsteigerung dank der Führung weiterer Güterzüge durch den Lötschberg-Basistunnel	<ul style="list-style-type: none"> • Lötschberg
Neue Güterverkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Nord Vaudois • Broye • Dagmersellen • Thurtal West • Graubünden • Tessin
Projektierung für Ausbauschritt 2040	<ul style="list-style-type: none"> • Direktverbindung Aarau-Zürich •
Im Ausbauschritt 2035 noch nicht enthalten, von der Güterverkehrsbranche aber dringend gefordert:	
Projektierung für Ausbauschritt 2040	<ul style="list-style-type: none"> • Nordtangente Zürich (Rangierbahnhof Limmattal bis ins Furttal)
Ertüchtigung der Bahnhöfe für die bessere Bedienung der Anschlussgleise	<ul style="list-style-type: none"> • Ganze Schweiz