

Frau Bundespräsidentin
Doris Leuthard
Vorsteherin UVEK

3003 Bern

Uitikon, 13. Dezember 2017

Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf des Ausbauschnitts Bahninfrastruktur 2030/35 danken wir Ihnen und äussern uns nachfolgend gerne dazu.

Vorab möchten wir uns für die erfreuliche Zusammenarbeit mit den verschiedenen Stellen des BAV bei der Angebots- und Trassenplanung sowie der Entwicklung und Bewertung der verschiedenen Ausbaumodule bedanken. Dieser Einbezug war gestützt auf die neuen gesetzlichen Grundlagen aus den FABI-Beschlüssen und der Totalrevision des Gütertransportgesetzes möglich. Vermisst wurde einzig ein minimaler direkter Austausch mit den Regionalkonferenzen der Kantone. Dies wäre u.E. für die kommenden Arbeiten vorteilhaft.

Harte Jahre stehen dem Güterverkehr bevor - Ja zum Ausbauschnitt Variante 2035

Mit dem Ausbauschnitt 2025 werden sich die Kapazitäten und insbesondere die Trassenqualität im Güterverkehr gegenüber den letzten paar Jahren erneut verschlechtern. Einzig mit dem Ausbauschnitt 2035 können diese Verschlechterung wettgeschlagen und eine dem prognostizierten Verkehrswachstum im Güterverkehr angemessene Kapazitätsausweitung erreicht werden. Wir begrüssen daher den AS 2035 und lehnen den AS 2030 ab.

Der Güterverkehr wird bis dahin sehr harte Zeiten durchstehen müssen, da die Güterbahnen mangels Trassen weiterhin ineffizient produzieren müssen. Zur teilweisen Kompensation dieser Mehrkosten und als flankierende Massnahme werden wir gemeinsam mit anderen Branchenakteuren alles daran setzen, durch effiziente Branchenlösungen im Bereich der Innovationsförderung und des Wagenladungsverkehrs als Systemverkehr die Güterbahnen trotz der

prekären Trassensituation als wettbewerbsfähige Alternative zum Strassengüterverkehr zu erhalten und zu stärken. Auch die Ausgliederung von SBB Cargo und ihre Stärkung durch externe Verwaltungsräte zwecks vermehrter Kundenorientierung sollen dazu beitragen. Die Reorganisation von SBB Cargo soll daher im Rahmen einer Verbesserung der Gesetzesvorlage OBI umgesetzt werden.

Prioritäten für den Bahngüterverkehr

Wir begrüssen, dass die Vorlage für den Bahngüterverkehr auf eine effektive und effiziente Produktion im Bahngüterverkehr abzielt und hierfür geeignete Güterverkehrsanlagen, Netzkapazitäten und vor allem bessere Trassenqualitäten vorschlägt. Die Verweildauer der Güterzüge auf dem Netz muss reduziert und Beförderungszeiten der Nachfrage angepasst werden.

Die hierbei gesetzten Prioritäten der Vorlage unterstützen wir:

- Ausbau der Netzkapazitäten und der Trassenqualität im Binnen-, Import- und Exportverkehr
- Fokus primär auf der Ost-West-Achse
- Kapazitäten in der Hauptverkehrszeit, HVZ des Personenverkehrs sicherstellen
- Trassensicherung im alpenquerenden Verkehr

Das vorgelegte Angebotskonzept für den Güterverkehr ist unbedingt durch die gleichzeitig definierten Ausbaumassnahmen des AS 2035 zu ermöglichen. Abstriche sind für die verladende Wirtschaft nach dem AS 2025 nicht akzeptabel.

Transparente Bewertung der Module – Finanzierbarkeit des öV-Systems wahren

Die Aufrechterhaltung der Finanzierbarkeit des öV-Systems und die Einhaltung des Finanzrahmens sollen fundamentale Prämissen für den Ausbauschritt 2035 sein. Die Bewertung der Ausbaumodule gemäss den in Ziff. 2.1.6 dargestellten Kriterien ist sachlich gerechtfertigt. Einzig die **Definition der Überlast im Personenverkehr** scheint uns noch immer recht grosszügig. Auch im Stehen kann ein Ziel zur gewünschten Zeit pünktlich erreicht werden, während im Güterverkehr infolge Überlast=Trassenmangel keine Beförderung möglich ist. Insbesondere in S-Bahnsystemen mit tendenziell kürzeren Zeiten sollten Stehplätze zur HVZ nicht als Überlast gelten.

Nötige Ergänzung der Vorlage aus Sicht Bahngüterverkehr

Entsprechend dem definierten Angebotskonzept, der prioritären Entwicklung der Ost-West-Achse und der Sicherstellung genügender Trassen für den Güterverkehr auch in der HVZ des Personenverkehrs sind die Module **Expresstrassen, Brüttener Tunnel, Bahnhof Stadelhofen** (das auch diverse Ausbaumassnahmen für den Güterverkehr enthält), **Doppelspurausbauten Lenzburg-Zofingen und Systematisierung Mittelland zwingend nötig**. Sie werden jedoch die weitere prognostizierte Verkehrsentwicklung nicht aufnehmen können, so dass nach 2035 wiederum Kapazitätslücken bestehen werden.

Soweit im Finanzrahmen weitere Massnahmen möglich sind, ist der **Ausbau des Lötschbergbasistunnels für den VAP sinnvoll**. Aufgrund der damals ungenügenden gesetzlichen Grundlage zur Sicherung der Güterverkehrstrassen wurden viele Güter-Trassen zugunsten des Personenverkehrs umgewidmet. Vor diesem Hintergrund wäre der Ausbau allenfalls mit einer à fonds perdu Zahlung der Kantone zu unterstützen, so dass die Realisierung im AS 2035 möglich würde.

a) Projektierung zurückgestellter Module

Wir regen an, die Projektierung folgender zurückgestellter Module im Rahmen des AS 2035 zu berücksichtigen:

- Nordtangente Zürich (Gütertunnel Zürich Affoltern – Rangierbahnhof Limmattal)
- Direktlinie Mittelland – Zürich Altstetten

Beide Module haben eine deutlich positive Bewertung erreicht und sollen daher im Hinblick auf das Verkehrswachstum und den nächsten AS prioritär weiterentwickelt werden.

b) Ausbau weiterer untergeordneter Ausbauten

Im Bereich der betrieblichen Anlagen regen wir eine weitere Vertiefung untergeordneter Ausbauten wie folgt an:

- Castione-Arbedo Anbindung Industriegebiet Nord und Süd, Spurwechsel
- Aclens Anbindung Industriegebiet Ost und West, Spurwechsel
- Chavornay, Anbindung Industriegebiet Nord und Süd, Spurwechsel
- Vernier Ausbau als Formationsbahnhof für den Güterverkehr

Grundsätzliche Ablehnung der Drittfinanzierung mit späterer Rückerstattung durch den Bund

Der VAP lehnt die vorgeschlagene Drittfinanzierung der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern sowie der Projektierung des Herzstücks Basel aus grundsätzlichen Erwägungen ab. Die langfristige Netzentwicklung soll gemäss FABI-Beschluss durch den Bund entsprechend der Bedürfnisse, des verfügbaren Finanzrahmens und insbesondere aufgrund eines guten Kosten-Nutzenverhältnisses erfolgen. Eine Verschuldung des Bahninfrastrukturfonds ist gesetzlich nicht vorgesehen. Die Umgehung dieses Verbots mittels rückzahlbarer Drittfinanzierungen ist nicht akzeptabel. Zudem stehen Drittfinanzierungen einer übergreifenden Optimierung und Priorisierung zum Zwecke grösstmöglicher Netzwirkung entgegen und zögen schwierige Abgrenzungen im Bereich der Folgekosten und Abgeltung nichtkostendeckender Verkehrsangebote nach sich. Drittfinanzierungen von Ausbausritten sind für den VAP nur in Form privater Infrastrukturen (Bau und Betrieb) denkbar. Die Aufnahme weiterer Projektierungsphasen der betroffenen Module in den AS 2035 hingegen soll nicht ausgeschlossen werden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Einschätzungen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VAP



SR Josef Dittli
Präsident



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär

Beilage: Fragekatalog

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden? [Ja](#).

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschlittes 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)? [Ja](#).
3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?
 - a. Variante Ausbauschritt 2030 (7 Milliarden Franken)
 - b. Variante Ausbauschritt 2035 (11,5 Milliarden Franken)

[Wir bevorzugen Variante b\) AS 2035, da nur sie die bis und mit dem AS 2025 eingebüsstten Kapazitäten im Güterverkehr zu kompensieren und ein Verkehrswachstum aufzunehmen vermag.](#)

4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? Und zwar:
 - a. Beim Personenverkehr [Keine Stellungnahme](#)
 - b. Beim Güterverkehr [Einverstanden](#)
 - c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr [Keine Stellungnahme](#)
 - d. Bei den betrieblichen Anlagen [Realisierung untergeordneter Ausbauten in Castione-Arbedo, Aclens, Charvornay \(beidseitige Anbindung der Industriegebiete mit Spurwechseln\), Vernier \(Ausbau zum Formationsbahnhof\)](#)
 - e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb? [Finanzierung der weiteren Projektierung der Nordtangente Zürich für den Güterverkehr und der Direktlinie Mittelland – Zürich Altstetten, da beide Projekte prioritär sind und sehr gut bewertet wurden.](#)

Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können? [Grundsätzlich nein. Hierfür müsste vorgängig für den Betrieb, für die Folgekosten und für die Abgeltung allfällig nicht kostendeckender Verkehrsangebote eine eigenständige gesetzliche Grundlage geschaffen werden, da die Refinanzierung durch den Bund nicht a priori vorausgesetzt werden kann.](#)

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden? [Nein, da damit das gesetzliche Verschuldungsverbot des BIF und die rollende Planung der Infrastrukturentwicklung umgangen würden.](#)