

Herrn Bundesrat
Moritz Leuenberger
Vorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Uitikon, 6. Juli 2007

Vernehmlassungsverfahren Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zum rubrizierten Geschäft Stellung zu nehmen, wofür wir Ihnen danken.

Die Vorlage wird ihrer umfassenden Bezeichnung „Gesamtschau“ nur ungenügend gerecht. Sie gibt zwar einen Überblick über die künftige Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und deren Finanzierung. Dabei basiert sie auf der Auskunft über den Stand der im Rahmen Fi-nöV finanzierten Projekte, den zusätzlichen weiteren Ausbau der Infrastruktur bis 2030 hin-gegen limitiert sie auf die zur Verfügung stehenden Restmitteln. Die Kapazitäten und Auslastungsgrade der Bahnlinien und die Kriterien der Etappierung der vorgeschlagenen Ausbauten bleiben dabei unklar. Zudem bleibt der Regionalverkehr ausgeklammert, womit die Chance einer wirklichen Integration der Bedürfnisse aller Verkehrssparten verpasst wurde.

Die Vorlage fusst auf einer integrierten Planung für Personenfern- und Güterverkehr. Es ist positiv, dass erstmals der Güterverkehr gleichberechtigt mit dem Personenfernverkehr in die langfristige Planung einbezogen wird. Allerdings wurden dabei nicht die Bedienungsstrategien der Güterbahnen berücksichtigt, sondern nur die angenommenen Verkehrszunahmen gemäss are sowie insbesondere die Wünsche von SBB Cargo. In der von uns gewünschten weiteren Vorlage sollen alle in der Schweiz aktiven Güterbahnen sowie die Güterverkehrskunden in die Planung einbezogen werden.

Negativ ist der Planungsauftrag für den Binnengüterverkehr, der lediglich Sicherstellen der heutigen Kapazitäten umfasste. Aufgrund stagnierender Verkehrszahlen im Güterverkehr, welche hauptsächlich auf die ungünstigen Rahmenbedingungen zurückzuführen sind (Trassenprioritäten, Trassenpreise, mangelnde Liberalisierung, lückenhafte Interoperabilität), darf die Zukunft nicht geplant werden. Vielmehr sind die positiven Auswirkungen der künftigen Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr zu berücksichtigen und insbesondere ein Wachstum des Binnenverkehrs zu unterstellen. Die Ausführungen auf S. 28 f. sind in Frage zu stellen.

Da lediglich die Restmittelverwendung im Vordergrund stand und weder die Kriterien der Zuschreibung der Ausbauten zum Kernangebot und zu den Erweiterungsoptionen klar sind noch das Wachstum im Güterverkehr aufgrund einer Verbesserung der Rahmenbedingungen berücksichtigt wurde, ist in einer weiteren Vorlage bis 2010 die Realisierung aller präsentierten, aber teilweise zurückgestellten Ausbauten vorzustellen. Insbesondere die Realisierung für den Güterverkehr wichtiger Projekte wie der Wisenberg-, Heitersberg-, Zimmerberg- und Brüttenertunnel sind darin darzustellen. Deren Finanzierung hat dem bisherigen Finanzierungssystem zu folgen.

Die Erhöhung der Kapazitäten in den N-S und Beschleunigung W-O Hauptkorridoren sowie die Behebung von Engpässen in den Knoten sind zu begründen, ebenso der angestrebte Taktfahrplan im Güterverkehr. Diese Verbesserungen im Güterverkehr helfen, die Produktionskosten zu senken und bessere Trassenauslastungen zu ermöglichen. Weniger Überholungen bedeuten eine grössere Stabilität des Fahrplans für den Güterverkehr.

Fraglich bleibt, ob der Konflikt in den Bereichen Personenverkehr-Güterverkehr oder Fernverkehr-Regionalverkehr gelöst werden kann. Angesichts der geltenden Prioritätenordnung zwischen Personen- und Güterverkehr besteht weiterhin die Gefahr, dass der Güterverkehr in den tatsächlich realisierten Fahrplänen wiederum hintan gestellt wird (siehe Bemerkungen S. 35 betreffend „... Ausbauten schaffen günstige Voraussetzungen für eine weitere Verbesserung des Regionalverkehrs“ sowie S. 40 f.). Damit droht das Kapazitätsproblem in gewissen Zeitfenstern weiterhin Killerkriterium für den Güterverkehr auf der Schiene zu bleiben.

Für den Güterverkehr ist überdies die Wirkung für die Bedienung der Fläche (Terminals und Anschlussgleise) nicht ersichtlich. Eine Klarstellung und allenfalls Ergänzung des Konzepts sind daher nötig.

Analog zum Regionalverkehr ist auch für den Güterverkehr, der letztlich nur untergeordnet von ZEB profitiert, im Gesetz eine Finanzierung von baulichen Massnahmen für den Anschluss des Güterverkehrs und damit im Wesentlichen Anschlussweichen für Terminals und Anschlussgleise vorzusehen (S. 41). Insbesondere Bahnhofumbauten und Anpassungen an Sicherungs- und Fernsteuerungseinrichtungen führen regelmässig zu Umbaukosten bei bestehenden Anschlüssen von Güterverkehrsanlagen Privater, die nicht von diesen zu tragen sind.

Art. 5 des Bundesgesetzes ZEB ist daher entsprechend zu ergänzen:

Art. 5 Ausgleichsmassnahmen für den Regionalverkehr *und Anschlüsse des Güterverkehrs*

Führen die Massnahmen nach Artikel 4 zu Nachteilen für den Regionalverkehr *oder für die Anschlüsse des Güterverkehrs*, so können bauliche Massnahmen zu deren Behebung getroffen werden.

Die Erweiterungsoptionen 1 (Verdichtung Jurasüdfuss) und 7 (Verdichtung Zürich – Sargans

Zu den von Ihnen gestellten Fragen nehmen wir im Folgenden gerne Stellung:

Fragenkatalog zum Bericht

1) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Ja, aber die im Konzept enthaltenen Unsicherheiten betreffend verfügbare Mittel sind im Rahmen einer zweiten Vorlage bis 2010 zu beheben.

2) Wie beurteilen Sie das neue Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und den entsprechenden Bundesbeschluss zum Gesamtkredit?

Art. 1 Ziele:

Es wird in keiner Weise dargetan, inwiefern eine Reisezeitverkürzung auf der Ost-West-Achse für genügende Kapazitäten für den Güterverkehr sorgt.

Art. 5 Ausgleichsmassnahmen für den Regionalverkehr:

Analog zum Regionalverkehr ist auch für den Güterverkehr, der letztlich nur untergeordnet von ZEB profitiert, im Gesetz eine Finanzierung von baulichen Massnahmen für den Anschluss des Güterverkehrs und damit im Wesentlichen Anschlussweichen für Terminals und Anschlussgleise vorzusehen (S. 41). Insbesondere Bahnhofumbauten und Anpassungen an Sicherungs- und Fernsteuerungseinrichtungen führen regelmässig zu Umbaukosten bei bestehenden Anschlüssen von Güterverkehrsanlagen Privater, die nicht von diesen zu tragen sind.

Art. 5 Ausgleichsmassnahmen für den Regionalverkehr *und Anschlüsse des Güterverkehrs*

Führen die Massnahmen nach Artikel 4 zu Nachteilen für den Regionalverkehr *oder für die Anschlüsse des Güterverkehrs*, so können bauliche Massnahmen zu deren Behebung getroffen werden.

Art. 9 Neue Vorlage:

Eine Zusatzvorlage muss bis 2010 unterbreitet werden. Sie hat nicht nur die Möglichkeiten für noch nicht verpflichtete Mittel des FinöV-Fonds darzustellen, sondern die Realisierung der notwendigen Ausbauten unter Beibehaltung der bisherigen Finanzierungsmechanismen.

Art. 13 Berichterstattung:

Der Bundesrat hat zusätzlich zu den vorgeschlagenen Themen auch über die laufenden Optimierungen gemäss Art. 8 des Gesetzes zu berichten.

3) Wie beurteilen Sie die Anpassungen im Alpentransitbeschluss (Streichung des Zimmerberg-Basistunnels und des Hirzeltunnels) und im Erlass BAHN 2000 (Streichung der Strecke Sviriez - Villars-sur-Glâne, der Strecke Olten – Liestal (Wisenberg-tunnel) und der Strecke Zürich Flughafen – Winterthur (Brüttenertunnel)?

Sie sind kontraproduktiv. Stattdessen hat die Zusatzvorlage über ihre Realisierung Auskunft zu geben.

4) Unterstützen Sie den Vorschlag des Bundesrats bis spätestens 2016 in einer Vorlage darzulegen, ob und wie der Wisenbergtunnel, der Zimmerberg-Basistunnel und andere Projekte realisiert werden sollen?

Ja, allerdings hat darüber die geforderte Zusatzvorlage bereits 2010 Auskunft zu geben.

5) Wie beurteilen Sie die Anpassung des NEAT-Gesamtkredites?

Sie darf die im Falle von Mehrkosten bei der NEAT zu keiner Kürzung beim Kernangebot ZEB führen.

6) Sind Sie mit der temporär höheren Verschuldung des Bundes und der Erstrekkung der Rückzahlung der Bevorschussung einverstanden?

Ja.

7) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine

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

Mit freundlichen Grüssen

Generalsekretariat VAP



Dr. Frank Furrer