

Ausbau der Bahninfrastruktur 2030/35

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

Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr begrüsst, dass die Bahninfrastruktur ausgebaut und dem zukünftigen Verkehrsaufkommen angepasst wird. Wir halten dies für zwingend, um den aktuellen Modalsplit zu verbessern oder mindestens halten zu können. Insbesondere unterstützen wir die in der Vorlage erwähnten Zielsetzungen:

- Vervollständigung des Knotensystems mit einem integriertem Taktfahrplan
- Verdichtung des Taktes und Erweiterung der Kapazitäten
- Erhöhung der Geschwindigkeit auf ausgewählten Strecken

In Frage 8 vertreten wir die Meinung, dass der Angebotsvorschlag der SBB, wie er in der Medienmitteilung der SBB vom 9. November 2017 präsentiert wurde, die erste Zielsetzung nicht erfüllt.

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbaus 2030/35 einverstanden ?

Zentrale Erfolgsfaktoren des Schweizer Systems des öffentlichen Verkehrs sind der Taktfahrplan und das Knotensystem. In diesem Sinne und unter dieser Voraussetzung erachten wir die den Vorhaben zugrundeliegenden generellen Zielsetzungen für sinnvoll und angemessen. Siehe auch Frage 4c und 8.

3. Welche der beiden Ausbauschnitte 2030/35 ?

Der Bedarf für die vorgeschlagenen Projekte erscheint uns insgesamt klar ersichtlich. Angesichts der bereits heute sichtbaren Entwicklungen halten wir das grosse Paket von 11.5 Milliarden Franken gemäss AS 2035 für notwendig.

4. Sind sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschnitt 2030 bzw. 2035 einverstanden ?

a. Beim Personenverkehr: ja

b. Beim Güterverkehr: ja

c. Beim Grenzüberschreitenden Verkehr: ja, wir unterstützen insbesondere auch die Forderung nach Systemkompatibilität im grenzüberschreitenden Fernverkehr. Dieser ist den Rahmenbedingungen des Knotensystems und des Taktfahrplans unterzuordnen.

d. Bei den betrieblichen Anlagen: ja

e. Neben den vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausbauprojekten setzen wir uns für den Ausbau des Lötschberg-Basistunnels ein. Mit verhältnismässig geringem finanziellem Aufwand kann die heute beschränkte Kapazität im Personen- und Güterverkehr wesentlich erhöht werden; damit lässt sich auch der dringend notwendige Halbstundentakt zwischen Bern und dem Wallis realisieren.

Diese Massnahme darf jedoch nicht zulasten der anderen Bauvorhaben im AS 2035 gehen. Wir weisen diesbezüglich darauf hin, dass erfahrungsgemäss nicht alle vorgesehenen Projekte auch tatsächlich realisiert werden, sodass der Finanzrahmen wohl nicht ausgeschöpft wird. Wir schlagen deshalb vor, dass ein Kostendach in der vorgesehenen Höhe von 11.5 Milliarden Franken definiert wird, die Projektliste aber um zusätzliche Vorhaben erweitert wird, die im Falle ausreichender Finanzen vorgezogen werden können.

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 ?

Ja.

6. Sind Sie einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen würden ?

Ja, wir sind jedoch der Auffassung, dass sich der Bund gegebenenfalls zumindest an den Projektierungskosten finanziell zu beteiligen hat.

7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen ?

Nein.

8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden ?

Es ist ein Angebotskonzept nach den generellen Zielsetzungen auf Basis des Referenzkonzepts AS 2025, Stand 05.2017 zu erarbeiten. Die IGöV weist diesbezüglich darauf hin, dass mit dem „Angebotsvorschlag“ der SBB, wie er in der Medienmitteilung der SBB vom 9. November 2017 präsentiert wurde, der Grundsatz des Knotensystems verletzt und dieses gegenüber heute sogar verschlechtert wird. So werden in den heute gut funktionierenden Anschlussknoten in Bern, Biel, Lausanne und Olten die Umsteigezeiten in verschiedenen Fernverkehrsrelationen massiv verlängert. Auch im heute nicht optimalen Knoten Luzern werden wichtige Verbindungen nochmals verschlechtert. Geradezu katastrophal wirkt sich dies auf die Strecke Basel - Luzern aus, auf welcher die schnellen IC-Züge Richtung Tessin durch langsame lokale IR-Züge ohne Anschlüsse in Richtung Tessin, Engelberg oder Schiff ersetzt werden.

Deshalb sind weiterhin schnelle IC-Züge Basel-Luzern-Tessin, auch zur Entlastung von Zürich Hauptbahnhof, mit guten Anschlüssen in Luzern mindestens im heutigen Umfang vorzusehen. Auch auf den Relationen Basel-Lausanne und Zürich-Genf via Jurasüdfuss sind im STEP 30/35 Angebot rasche und soweit möglich direkte Verbindungen anzubieten.