

Per E-Mail:

konsultationen@bav.admin.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation
Bundesrätin Doris Leuthard

Zürich, 15. Januar 2018

Stellungnahme zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Für die Möglichkeit, zu den Bundesbeschlüssen über den Ausbauschnitt der Bahninfrastrukturen 2030/35 Stellung zu nehmen, bedanken wir uns bei Ihnen bestens. Als Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft sind wir von der Vorlage besonders betroffen. Wir verweisen auch auf die Stellungnahmen unserer Mitglieder, insbesondere von Infra Suisse, welche wir vollumfänglich unterstützen.

bauenschweiz begrüsst die Bundesbeschlüsse über den Ausbauschnitt und den Verpflichtungskredit der Bahninfrastruktur. Wir bevorzugen aufgrund des besseren volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses den **Ausbau 2035 (11,5 Mrd Fr.)**: Die steigende Nachfrage im öV erfordert einen markanten Ausbau des Angebots.

Der Auswahl der Projekte attestieren wir, dass sie aufgrund objektiver Kriterien erfolgte und äussern uns daher nicht zu einzelnen, regionalen Projekten. bauenschweiz erachtet es jedoch als wichtig und sinnvoll, den **Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels** in den nächsten Ausbauschnitt aufzunehmen. Dieser darf nicht zulasten der anderen Projekte gehen.

In den Ausbauschnitt 2035 sind zudem die **Planungskredite** für weitere wichtige Projekte aufzunehmen. Die Möglichkeit einer **Vorfinanzierung oder Finanzierung durch Dritte**, insbesondere durch Kantone, sowie die spätere Übernahme dieser Investitionskosten durch den Bund, soll geschaffen werden.

A. Allgemeine Bemerkungen

Die Stimmberechtigten haben am 9. Februar 2014 die Vorlage betreffend "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur" (FABI) mit 62% Ja-Stimmen angenommen. Die FABI-Vorlage bezweckt eine sichere und stabile Finanzierung sowohl für den Substanzerhalt, für den Betrieb wie auch für den Ausbau der Eisenbahnanlagen. Der Fonds soll sicherstellen, dass das gute und dichte Bahnnetz zum Nutzen der Arbeitnehmerinnen, Schüler,

der Wirtschaft, der Städte und Kantone sowie der Reisenden in ihrer Freizeit erhalten bleibt und insbesondere Engpässe beseitigt werden.

Im Abstimmungskampf wurden der volkswirtschaftliche Nutzen und die Fortführung der bewährten Verkehrspolitik in den Vordergrund gestellt. Gleichzeitig wurde der Ausbauschritt 2025 von 6.4 Milliarden Franken beschlossen. Die Gegner der FABI-Vorlage störten sich in erster Linie an der Mitfinanzierung des Fonds durch Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Mit der Vorlage über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF), die am 12. Februar 2017 ebenfalls mit grosser Mehrheit angenommen wurde, konnten für beide Verkehrsträger Verbindlichkeit geschaffen und die Reihen geschlossen werden. Die Stimmberechtigten haben sich bei beiden Vorlagen deutlich für einen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen ausgesprochen. Sie erwarten, dass Engpässe beseitigt und entsprechende Projekte umgesetzt werden.

Mit dem AS 2030/35 gilt es nun, die gemachten Versprechen einzulösen und den dringend nötigen Ausbau der Bahninfrastruktur in die Wege zu leiten. Die Vorlage AS 2030/35 ist kein Luxusvorhaben. Es ist der Vollzug der vor Jahren in die Wege geleiteten und vom Volk mit grossem Mehr unterstützten Verkehrspolitik von Bund und Kantonen.

Gemäss den Verkehrsprognosen des Bundes wird die Mobilität in der Schweiz bis 2040 weiter stark zunehmen. Der Bahnverkehr ist mit einem prognostizierten Wachstum von 50% konfrontiert. Ein weiterer Ausbau der Bahninfrastruktur ist deshalb unumgänglich.

Die Digitalisierung kann zu Effizienzsteigerungen im Betrieb und zu mehr Kostenwahrheit führen, sie kann jedoch das Verkehrswachstum ohne einen umfangreichen Ausbauschritt nicht abfangen. Sollte der Ausbau nicht wie geplant umgesetzt werden können, so würde damit faktisch die Mobilität der Nachfolgenerationen eingeschränkt.

Der Bahnausbau ist kein Selbstzweck: Der Wirtschaftsstandort ist auf zuverlässige, attraktive Verkehrsverbindungen angewiesen. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist unbestritten: Die gute Erreichbarkeit der Standorte und die Qualität der Mobilität sind wichtige Standortfaktoren und zentrale Gründe für den wirtschaftlichen Erfolg der Schweiz. Der Bahn kommt dabei eine entscheidende Rolle zu: Als Massentransportmittel gewährleistet sie zuverlässige, effiziente Verbindungen. Regionen mit guten Bahnanbindungen sind überproportional gewachsen. Aus diesem Grund sind auch die konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr einerseits sowie von Siedlung und touristischen Angeboten andererseits entscheidende Kriterien bei Investitionsentscheiden.

B. Beantwortung des Fragenkatalogs

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

Ja. bauenschweiz begrüsst die generellen Zielsetzungen der Vorlage. Sie stellt den zweiten Umsetzungsschritt der Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur FABI dar. bauenschweiz stand klar hinter der FABI-Vorlage.

Der Schienenverkehr nimmt weiter stark zu. Bis 2040 soll er gemäss Bundesamt für Raumentwicklung um mehr als die Hälfte steigen. Dem ist auch mit einer Anpassung der Verkehrsinfrastruktur Rechnung zu tragen. Ein leistungsfähiges und zuverlässiges öffentliches Verkehrsnetz trägt wesentlich zur Standortattraktivität und Lebensqualität der Schweiz bei. Dass dabei der Fokus auf Kapazitätserweiterung sowie Netzstabilität und nicht auf Geschwindigkeitserhöhungen gesetzt wird, erachten wir als sinnvoll. Ein Ausbau des Schienennetzes ist trotzdem unumgänglich, selbstverständlich nur dort, wo Bedarf besteht.

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschnittes 2030/35 einverstanden (vgl. insb. Leitsätze)?

Ja. Wir sind im Grundsatz mit den Zielen einverstanden. Es liegt zudem in unserem Interesse, dass Bedingungen für eine effiziente Umsetzung des Substanzerhalts und der Erweiterungen geschaffen werden.

Die verkehrstechnischen Verbesserungen und damit ein attraktiveres Bahnangebot für Personen wie auch Güter entspricht einem breiten öffentlichen Interesse und Bedürfnis. Dies zeigen die Bedarfsanalysen sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr.

Wir sind der Ansicht, dass gerade für den Güterverkehr Kapazitätsanpassungen und zusätzliche betriebliche Anlagen nötig sind. Vor diesem Hintergrund erachten wir die Aufnahme des Teilausbaus des Lötschberg-Basistunnels als dringend notwendig.

3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschnitt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?

Ausbauschnitt 2035 (11,5 Milliarden Franken):

Lange Planungs- und Ausführungsfristen von mehreren Jahren oder gar Jahrzehnten sind bei den komplexen Abhängigkeiten von Infrastrukturprojekten leider keine Seltenheit. Wir erachten deshalb eine langfristige Planungsperspektive als wichtig und verantwortungsvoll. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis liegt beim Ausbauschnitt 2035 deutlich höher als beim Ausbauschnitt 2030 (7 Milliarden Franken). bauenschweiz favorisiert aus diesen Gründen klar den Ausbauschnitt 2035. Mit dem Ausbau des Bahnhofs Zürich-Stadelhofen, dem Bau des Zimmerberg-Basistunnel II zwischen Zürich und Zug sowie Erweiterungen am Bahnhof Basel enthält der Ausbauschnitt 2035 wichtige Projekte, die dringend realisiert werden müssen.

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

Ja. Wir verlangen aber, dass der Teilausbau Lötschberg-Basistunnel in den nächsten Ausbauschnitt aufgenommen wird. Dieser darf nicht zulasten der anderen Projekte gehen.

Wir erachten dies für die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des nationalen Schienennetzes als vordringlich. Ein Ausbau des Lötschberg-Basistunnels ermöglicht den Halbstunden Takt zwischen Bern und Brig und reduziert damit die Überlastung im Personenverkehr deutlich. Zudem könnte dank dem Ausbau der gesamte Güterverkehr durch den Basistunnel geführt werden. Heute verkehrt rund die Hälfte über die Bergstrecke. Die Lötschberg-Linie als Ausweichroute für den Gotthardbasistunnel erhöht die Redundanz des Güterverkehrs auf der internationalen Nord-Süd-Achse. Wie wichtig redundante Systeme sind, wurde uns mit dem Zwischenfall bei Raststatt in Deutschland erneut vor Augen geführt.

Das Projekt Teilausbau Lötschberg wurde mit dem Verweis auf den gesetzten Finanzrahmen zurückgestellt. Wir erwarten eine Anpassung des Finanzrahmens und verweisen gerne auf das Modell der Projektallianz, das Infra Suisse zusammen mit der SBB und der Schweizerischen Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen (usic) für den Schweizer Markt ausgearbeitet hat. Die Projektallianz ist ein Realisierungsmodell für komplexe Projekte. Im Wesentlichen handelt es sich um eine Arbeitsgemeinschaft, der nicht nur Bauunternehmen, sondern auch Lieferanten, Planer und sogar der Bauherr angehört. In dieser Gemeinschaft verfolgen alle das gleiche Ziel: die beste Lösung für das Projekt zu finden. Das Modell hat sich im Ausland bereits bewährt. Dank effizienteren Prozessabläufen und

Entscheidungswegen konnten beispielsweise die Projektkosten deutlich gesenkt und gleichzeitig die Bauphase verkürzt werden. Die Projektallianz stellt aus unserer Sicht auch für die kommenden Aufgaben der Bahninfrastruktur eine grosse Chance dar.

bauenschweiz nimmt als gesamtschweizerische Organisation zu den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen in den einzelnen Regionen nicht Stellung.

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. bauenschweiz erachtet das Vorgehen bei der Priorisierung und die Auswahl der Projekte im Ausbauschritt 2035 als zweckmässig. Die Planung ist aufgrund klarer Grundsätze zusammen mit den Kantonen sowie den Bahn- und Güterverkehrsunternehmen erfolgt. Wenn die Kantone den Wunsch und das Bedürfnis haben, Projekte auf eigenes Risiko voranzutreiben, sollte ihnen dies nicht verwehrt werden.

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

Ja. Für eine Erstattung der Kosten müssen im Eisenbahngesetz die Voraussetzungen geschaffen werden. Wichtig ist, dass diese zu keiner Mehrbelastung des Bundes führen und darum nur Projekte finanziert werden, die in einem nächsten Ausbauschritt beschlossen wurden. Die im Bericht aufgeführten Vorbehalte erachten wir als hypothetisch.

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

Nein.

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

Nein.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

bauenschweiz



Benjamin Wittwer
Direktor