

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV
Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTP
Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici CTP

Postfach 422 CH-8034 Zürich T 044 342 23 00 F 044 342 23 01 koev@dr-ganz.ch www.koev.ch

Herrn
Bundesrat Moritz Leuenberger
UVEK
3003 Bern

Zürich, 20. Juni 2007
köv/zeb/Entwurf080607_d

Gesamtschau FinöV: Vernehmlassungsantwort der KöV zu ZEB¹

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) nimmt zur Vorlage „Gesamtschau FinöV“ namens aller für den öffentlichen Verkehr zuständigen Direktionen und/oder Departemente der Kantone Stellung. Sie wurde dazu ausdrücklich an der Plenarversammlung vom 8. Juni 2007 bevollmächtigt.

Die vorliegende Stellungnahme erwähnt verschiedentlich einzelne Projekte zur Verdeutlichung der (nicht eingehaltenen) grundsätzlichen Forderungen. Die Erwähnung bedeutet aber weder Wertung, noch ist sie abschliessend, sondern dient der Illustration. Es handelt sich nur um einzelne Beispiele. In allen Regionen bestehen Anforderungen, die mit der unterbreiteten Vorlage nicht erfüllt werden können, sondern in die ZEB ergänzende Gesamtschau einbezogen werden müssen (ohne dass die Umsetzung der vorgelegten ZEB verzögert wird).

Die einzelnen Regionen können und sollen in ergänzenden Stellungnahmen ihre regionalen Anliegen vorbringen, die sich in Planung sowie Finanzierung in die von der KöV gesetzten Planungs- und Finanzierungsgrundsätze eingliedern. Die Kantone können somit ergänzende Eingaben formulieren und sich dabei direkt auf das vorliegende Dokument beziehen, ohne dass es jedes Mal als Beilage angeheftet wird.

¹ ZEB = Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

I. Zusammenfassung

1. **ZEB ist ein von der KöV unterstützter Beitrag an den Ausbau des öV; die Massnahmen müssen früher als vorgesehen umgesetzt werden (und zwar zwischen 2010 und 2020).**

Die KöV erachtet den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs als dringend und wichtig, um die Kapazitätsprobleme im Schienennetz zu lindern und um die steigende Mobilität nachhaltig und umweltgerecht bewältigen zu können. ZEB ist kein Gesamtprojekt öV, aber ein wesentlicher Teilbeitrag dazu. Die in der Vorlage genannten Umsetzungshorizonte von 2025 bis 2030 sind viel zu weit hinaus geschoben. Sie klammert zudem den für die Kantone wichtige Teil der Finanzierung von Ausbauten für den Regionalverkehr praktisch vollständig aus.

ZEB setzt sich aus Kernangebot und Erweiterungsoptionen zusammen. Die Kantone fordern, dass auch die Erweiterungsoptionen zwingend und schnell realisiert werden.

2. **Die Mehrkosten der NEAT sind über eine Zusatzfinanzierung zu tragen.**

Die KöV akzeptiert nicht, dass die bei der NEAT durch Zusatzbestellungen entstandenen Zusatzkosten zu Lasten des Ausbaus von Bahn 2000 gehen. Es scheint legitim, dass ein Jahrhundertbauwerk wie die NEAT auch aus volkswirtschaftlicher Sicht über eine längere Zeitdauer finanziert werden könnte. Die KöV fordert, dass die in der FinöV vorgesehenen Mittel von 13.4 Mia. Franken für Ausbauten im Sinne der Bahn 2000 (1. Etappe Bahn 2000 und ZEB) eingesetzt werden. Für die Mehrkosten der NEAT muss darum eine Zusatzfinanzierung im Rahmen des FinöV entwickelt werden.

3. **Das Kernangebot muss so konzipiert sein, dass allfällige negative Veränderungen gegenüber der bestehenden Angebotsqualität durch Verbesserungen kompensiert werden.**

Das vorgelegte Kernangebot ZEB ist Planungsgrundlage und Richtschnur für die Qualität von Fahrzeiten, Angebotsdichte und Anschlussqualität. Allfällige negative Veränderungen gegenüber der heutigen Angebotsqualität sind durch Verbesserungen zu kompensieren.

4. **Die Kapazitätsengpässe im Netz sind zu beseitigen.**

Es ist in der Vorlage nirgends nachgewiesen, dass das Kernangebot alle dringenden Bedürfnisse im Fernverkehr abdeckt. Mit den durch die Zusatzfinanzierung der Mehrkosten NEAT wieder für die Bahn 2000 zur Verfügung stehenden Mittel sind weitere Kapazitätsengpässe im Schienennetz (Fern- und Regionalverkehr) zu beseitigen. Deren raumplanerische Sicherung ist sofort vorzunehmen.

5. **Die Ausarbeitung einer „Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und für weitere Phasen und deren Finanzierung“ muss unverzüglich an die Hand genommen werden.**

ZEB kann nicht als gesamtheitliche Aufarbeitung des Volksauftrages von Bahn 2000 und die vorliegende Vorlage kann nicht als Antwort auf den parlamentarischen Auftrag einer „Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und für weitere Phasen und deren Finanzierung“² bezeichnet werden. Die Beantwortung dieses Fragenkreises ist dringend und kann nicht ins Jahr 2016 hinausgeschoben werden. Die Vorlage soll bis spätestens 2011 dem Parlament unterbreitet werden. Die Planungen und Projektierungen dazu müssen parallel zur ZEB-Vorlage mit Hochdruck weitergeführt werden.

² Zit. aus der Übersicht der Vorlage

II. Politische Dringlichkeit

Das Volk hat im Jahre 1987 die Vorlage „Bahn 2000“ und im Jahr 1992 die NEAT-Netzvariante mit grossem Mehr angenommen, weil die Vorlagen gesamtschweizerisch Vorteile bringen und den nationale Fernverkehr und den Regionalverkehr einbeziehen.

Die Zweckmässigkeit eines gut funktionierenden öffentlichen Verkehrs ist auch nach 20 Jahren unbestritten. Die nachfolgenden stichwortartigen Argumente untermauern diese Aussage:

- Ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr ist eine der Grundlagen für die ausgezeichnete Standortqualität der Schweiz. Soll die Wirtschaft weiterhin wachsen können, dann braucht es einen entsprechenden Ausbau der Bahninfrastrukturen.
- Die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsdienstleistungen steigt in ausserordentlich hohem und schnellem Mass und zwar sowohl im Güter- wie im Personenverkehr (Regional- sowie Fernverkehr). Die Nachfrageentwicklung 2004 bis 2006 des Projektes Bahn 2000 1. Etappe bestätigt eindrücklich den grossen Bedarf an zusätzlichen Angeboten im Fern- und Regionalverkehr.
- Engpässe im Angebot des Personen- und Güterverkehrs sind heute auf zahlreichen Schlüsselstrecken Tatsache und werden kurzfristig zunehmen.
- In allen Ländern Europas wird gebaut und geplant. Die Schweiz muss ihren hohen Standard im umweltgerechten Verkehr halten und ausbauen.
- Ökologische Aspekte – Stichwort Klimaerwärmung – sprechen für eine noch stärkere Förderung des öffentlichen Verkehrs als in den vergangenen Jahren. Eine Umlagerung ist ohne schnellen Ausbau der Infrastruktur nicht erreichbar.

Die aufgezeigten Argumente zeigen die Wichtigkeit von Verbesserungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs, aber auch deren Dringlichkeit in der Umsetzung. Die Verbesserungsmassnahmen müssen viel früher als in der Vorlage geplant, umgesetzt werden und die Infrastrukturbedürfnisse des Güter-, Fern- und Regionalverkehrs gleichwertig berücksichtigen.

Eine Verzögerung und / oder gar ein vorläufiger Verzicht auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs schränkt die gesamtwirtschaftliche Entwicklung ein und würde vom Schweizervolk nicht goutiert. Die Kantone sind der Meinung, dass in einer Volksabstimmung weiterhin eine hohe Bereitschaft zur Förderung des öffentlichen

Verkehrs zum Ausdruck kommen würde. Rund ein Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz (Kinder und Betagte eingeschlossen) besitzt ein Halbtax-abonnement.

III. Eigenständige Finanzierung von ZEB

Im FinöV-Fonds sind die öV-Grossprojekte direkt finanziell miteinander verbunden. Der Fonds weist eine – politisch definierte und nicht gesetzlich festgelegte – Obergrenze von 30.5 Mia. Franken auf (vgl. Abb. 1 obere Darstellung)³. Eine solche Obergrenze gab es für den Bau des Nationalstrassennetzes nie. Dass Zusatzleistungen, wie sie bei der NEAT in grösserem Umfang ohne Finanzierungslösung getragen werden, zu Lasten der anderen Projekte gehen sollen, ist nicht annehmbar.

Es ist bedauerlich, dass die Gesamtschau (sowohl planerische wie politische Aspekte beinhaltend) erst mit dem letzten FinöV-Paket, nämlich mit der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB erscheint. Sie unterliegt zudem der Tatsache, dass alle finanziellen Risiken der anderen FinöV-Realisierungen auf das Projekt ZEB abgewälzt werden. Die Gesamtschau verkommt dergestalt zu einer Auslegeordnung über noch vorhandene finanzielle Mittel und Risiken, woraus eine Liste von Infrastrukturmassnahmen folgt, die vielleicht, vielleicht auch nicht, in der finanziellen Vorgabe Platz findet. Die Vorlage garantiert nicht einmal die Realisierung des Kernangebotes, geschweige denn die Erweiterungsoptionen (vgl. Abb. 1 mittlere Darstellung). Dies ist keine Basis, auf der die Kantone ihre Entwicklungen im Schienenverkehr planen können. Die KöV fordert daher, dass die in der ursprünglichen FinöV-Vorlage für Bahn 2000 vorgesehenen Mittel in ihrer Gesamtheit zur Verfügung gestellt werden.

Die genannten Zusatzkosten NEAT belaufen sich auf rund 4.5 Mia. Franken zuzüglich 1.1 Mia. Franken für Projekte, die von der NEAT auf ZEB verschoben wurden (Vernehmlassungsunterlagen Tabellen S. 61 und 64).

³ Die in dieser Stellungnahme genannten Zahlen basieren vor allem auf von Bundesstellen gegebenen Zahlen. Tendenzielle Abweichungen vom Vernehmlassungsbericht können bestehen. Sie sind indessen geringfügiger Natur und schmälern die hier gemachten Aussagen in keiner Weise (vergleiche auch Vorbemerkungen Seite 3 der Vernehmlassungsvorlage betreffend prov. Zahlen).

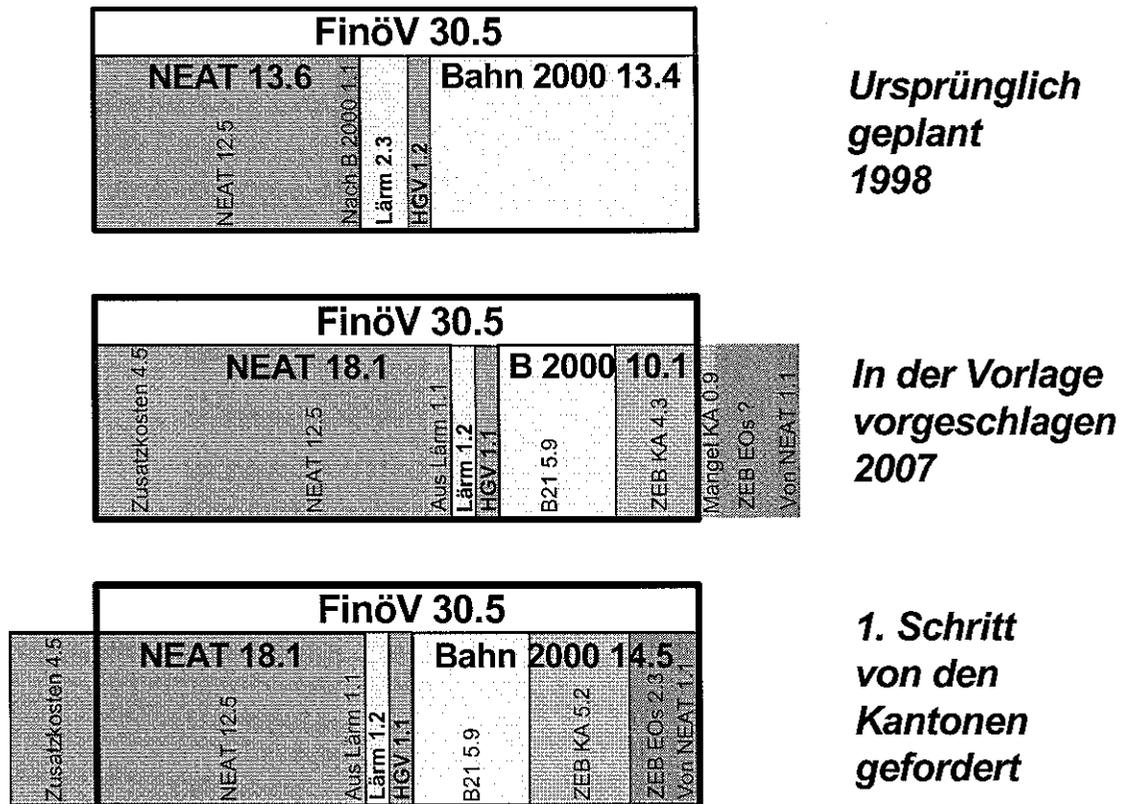


Abbildung 1 Zusammenfassung der FinöV-Fonds Verteilung (Zahlen = Mia. Franken)⁴

Aus dieser Darstellung zeigt sich, dass das ursprüngliche finanzielle Konzept nicht eingehalten wurde. Die eigentlich für Bahn 2000 vorgesehenen Mittel wurden somit teilweise für zusätzliche Aufgaben verwendet. Es erstaunt somit nicht, wenn die planerische Grundidee von Bahn 2000 mit den bestehenden Finanzierungsmechanismen nicht mehr realisiert werden kann. Die KöV fordert, dass für Bahn 2000 die ursprünglich vorgesehenen Mittel von 13.4 Mia. Franken zur Verfügung stehen und der Betrag um zusätzliche 1.1 Mia. Franken für von der NEAT nach Bahn 2000 (ZEB) verschobene Projekte erhöht wird. Von diesen 14,5 Mia sind 5.9 Mia. bereits verbaut (1. Etappe Bahn 2000), es verbleiben 8.6 Mia. Franken für die Massnahmen von ZEB.

⁴ Es handelt sich um eine bildliche Darstellung des Problems und der Erwartungen und nicht um eine mathematisch genaue Wiedergabe der Textaussagen unserer Stellungnahme.

IV. Das Kernangebot ZEB muss mindestens die heutige Angebotsqualität garantieren, allenfalls durch ergänzende kompensierende Massnahmen.

Das vorgelegte Kernangebot ZEB ist Planungsgrundlage und Richtschnur für die Qualität von Fahrzeiten, Angebotsdichte und Anschlussqualität. Allfällige negative

Veränderungen gegenüber der heutigen Angebotsqualität sind durch Verbesserungen zu kompensieren. Schliesslich müssen sämtliche für das Konzept notwendigen Objekte vollumfänglich finanziert werden (Beispiel: der Fernverkehrsanteil der Durchmesserlinie wird nicht vollumfänglich finanziert wird, was nicht nachvollziehbar ist).

Wir erwähnen nachstehend drei Beispiele (eine vertiefte Prüfung könnte auch bei anderen EO zu analogen Resultaten führen; die Kantone und Regionen können und sollen in ihren Stellungnahmen vertiefte Angaben machen):

Lausanne – Genf: Verschlechterung des Sitzplatzangebotes durch Einsatz von Neigezügen (Beschleunigung) und trotz kleiner Ausbauten

Weil der ICN in Doppeltraktion über 30% weniger Sitzplätze aufweist, verglichen mit einer Komposition Doppelstockwagen (DOSTO) mit gleicher Länge, sind auf allen nachfragestarken Teilabschnitten, die im ZEB mit ICN anstelle heutiger DOSTO-Züge bedient werden sollen, zusätzliche Züge geplant:

- St. Gallen – Zürich: 2 zusätzliche Züge / h mit 5 zusätzlichen Halten
- Zürich – Bern: 1 zusätzlicher Zug / h mit einem Zusatzhalt in Aarau
- Bern – Lausanne: 1 zusätzlicher Zug / h mit 2 zusätzlichen Halten

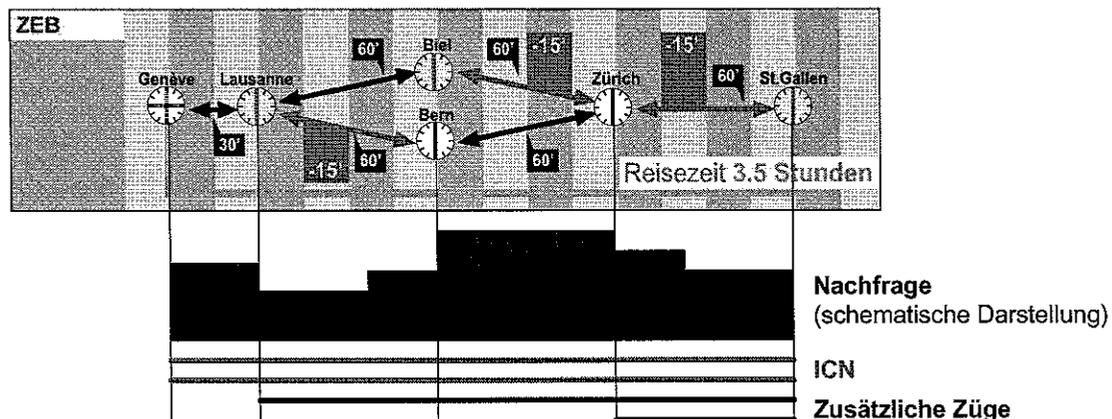


Abbildung 2 ICN-Verbindungen und zusätzliche kompensierende Züge (bestehender Regionalverkehr nicht eingezeichnet).

Auf dem Abschnitt Lausanne – Genf, für den bei ZEB gleich viel Züge wie heute geplant sind, fehlen die kompensierenden Massnahmen. Ohne diese Massnahmen würde für den Abschnitt Lausanne – Genf, trotz zunehmender Nachfrage (je nach Quelle 55% bis 85% Zunahme), eine potentielle Reduktion der Sitzplätze geplant.

Zürich-Biel: Wegfall ICN-Halt Aarau mit ZEB-Kernangebot, um Fahrzeit Zürich - Biel unter 60 Min. zu erreichen

Kompensation im Rahmen des ZEB-Kernangebots durch neuen Direktzug Aargau - Westschweiz via Bern und durch dichte Taktfolge im Korridor Zürich - Aarau.

Knoten Basel: Verschlechterung des Knotens Basel, durch die ungenügende Einbindung der Fernverkehrszüge Basel - Bern und Basel - Biel - Westschweiz gehen die Anschlüsse in Basel verloren.

Kompensation durch Fahrzeitreduktion Basel – Bern und Basel – Biel.

Der grundsätzliche Gesamtaufbau von ZEB und seine Unterteilung in ein Kernangebot (KA) und in regionale Erweiterungsoptionen (EO) ist planerisch und politisch im Grundsatz ein guter Ansatz, weil er – die Finanzierung vorausgesetzt – ein flexibles Eingehen auf die örtliche und zeitliche Marktnachfrage ermöglicht. ZEB in der vorliegenden Form ist nur ein erster Teil. Die Kantone erwarten indes die Realisierung der Gesamtheit der Massnahmen, also Kernangebot und alle Erweiterungsmassnahmen. In diesem Sinne findet ZEB allerdings die Zustimmung der Kantone. Den Unterlagen ist nichts zu entnehmen, ob die dank den Kernangebots-Ausbauten ermöglichten Angebote auch tatsächlich die vorhandene und zu erwartenden Nachfrage abdecken können.

Eine fundierte Stellungnahme zu allen Aspekten bei den restlichen EO und weiteren Bauwerken zur Elimination von Kapazitätsengpässen ist erst möglich, wenn die gemäss Abbildung 3 (im Kapitel VI) geforderte Bilanz pro Strecke und Knoten aufgearbeitet und öffentlich gemacht wird. Aufbauend auf diese Unterlagen und kombiniert mit einer neuen und gesicherten Finanzierung zukünftiger Eisenbahninfrastrukturen ist ein Realisierungsprogramm in Etappen zu erstellen, das dann allen nachfolgenden Planungen der Kantone die unerlässliche Planungssicherheit gewähren wird.

V. Die Kapazitätsengpässe im Netz sind zu beseitigen

Die Erweiterungsoptionen bringen in den Regionen entweder eine höhere Kapazität oder mehr Qualität. Aus der Sicht der KöV ist die Realisierung der Erweiterungsoptionen und weiterer wichtiger Grossbauwerke zur Eliminierung von Kapa-

zitätsengpässen in naher Zukunft notwendig. Erweiterungsoptionen sollen im gleichen Zeitrahmen realisiert werden wie das Kernangebot. Erweiterungsoptionen können durchaus auch betriebs- und volkswirtschaftlich bessere Werte erzielen (als Beispiel sei der Doppelspur-Ausbau Rotsee erwähnt).

In der Vorlage sind 5 Erweiterungsoptionen mit einem höheren Bearbeitungsstand und Kosten von 2.6 Mia. Franken (inkl. Zimmerberg II, ohne EO 3) ausgewiesen. Für die EOs 6 bis 9 fehlen die Angaben noch. Weitere Erweiterungsoptionen (Beispiel: Halbstundentakt Romanshorn-Zürich und Konstanz-Zürich) sind noch zu prüfen. Es ist davon auszugehen, dass bei der Realisierung aller EOs Synergieeffekte genutzt werden können und die Kosten eher tiefer liegen. Die Summe der Kosten für alle EOs beläuft sich in der Grössenordnung der NEAT-Zusatzkosten (siehe Abbildung 1). Die EOs können damit – bei einer NEAT-Zusatzfinanzierung – innerhalb des FinöV-Fonds finanziert werden.

VI. Die Vorlage ist keine Gesamtschau

Das Parlament hat 2005 eine „Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und für weitere Phasen und deren Finanzierung“ angefordert. Die Kantone haben deshalb auch eine solche Gesamtschau erwartet. Die jetzt vorliegende Vorlage ist aber verkürzt worden zu einer „FinöV-Schau“, deren Aufbau und innere Logik einer vorgegebenen finanziellen Obergrenze und den dazugehörigen Finanzierungsströmen und -mechanismen untergeordnet ist. Alle Projekte ausserhalb dieser Finanzlimite werden als „nicht finanziert“ ausblendet. In der Vorlage sind keine Weiterentwicklung der Eisenbahnprojekte, keine weitere Phasen und deren Finanzierung behandelt. Darunter leidet insbesondere der planerische Teil, obwohl dieser eine grosse und hochkomplexe Vorarbeit erahnen lässt.

Nach dem Verständnis der Kantone hätte die angeforderte Gesamtschau eine – immer mit der Angebotsphilosophie Bahn 2000 kompatible – streckenweise Bilanz über die zu erwartende Nachfragekurve (ev. mit einer unteren und einer oberen Kurve) und die maximale erreichbare Kapazität für die Sparten Fern-, Regional-

und Güterverkehr erfordert, dazu abschnittsweise resp. knotenweise eine Jahreszahl, in der die Nachfrage die vorhandene Kapazität überschreitet (Abbildung 3).

Derartige Informationen findet man in der Vorlage nicht. Die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs ist sogar ausdrücklich aus den Betrachtungen ausgeschlossen; es wird namentlich festgehalten, dass ZEB nur das Angebot für Personenfernverkehr und Güterverkehr umfasst. Damit wird dem unguuten Gefühl Vorschub geleistet, dass die Bedürfnisse des Fern- und Güterverkehrs vielerorts bis nahe an die Kapazitätsgrenze herankommen und anschliessend der Regionalverkehr für Sprungkosten herangezogen werden soll. Doch zu einer Gesamtschau gehören auch die planerischen Elemente zum Regionalverkehr, selbst wenn die Finanzierung a priori noch unklar ist. Das würde dann aber die breite politische Debatte endlich auslösen, welche finanziellen Mittel der ÖV heute braucht, welche Mittel heute zur Verfügung stehen und wie gross heute die Deckungslücke ausfällt.

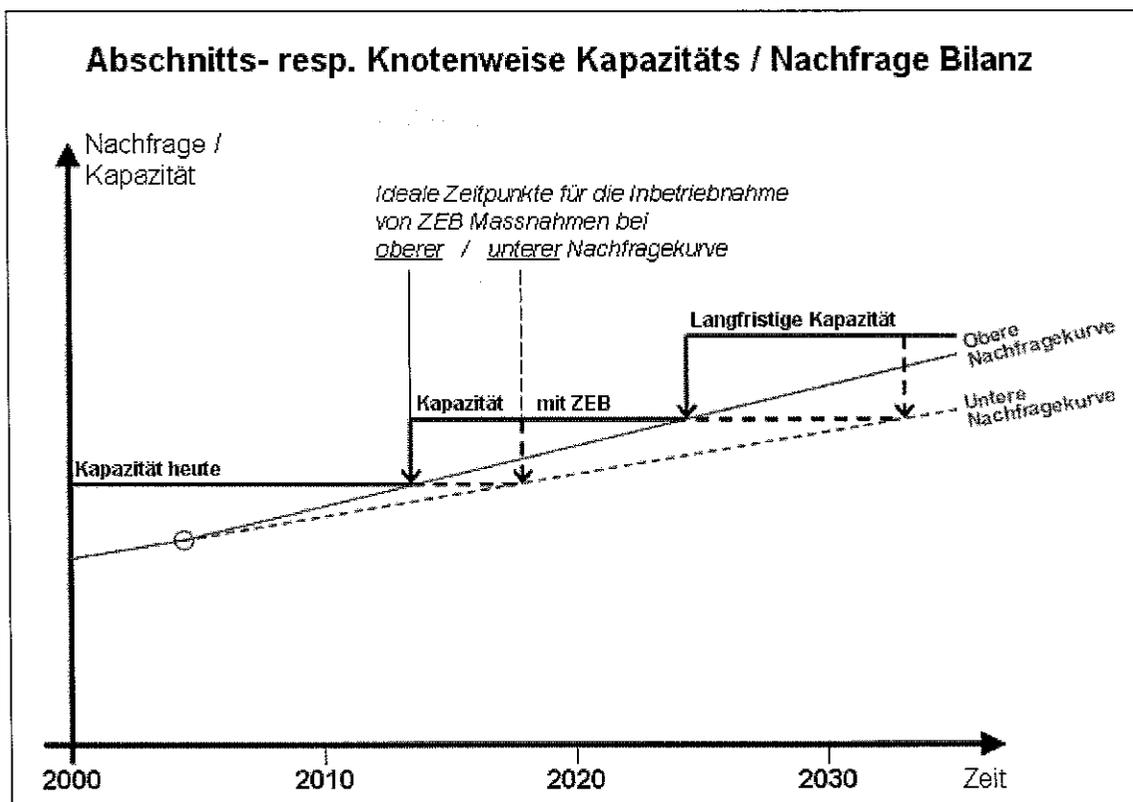


Abbildung 3 Kapazitäts- und Nachfrage-Bilanz

Die KÖV verlangt daher zusätzlich zu ZEB eine Gesamtschau, die nachfrageorientiert ist und einen Masterplan für den Fern-, Regional- und Güterverkehr umfasst sowie die ursprüngliche Planungen zur NEAT respektive den Sachplan Verkehr mitberücksichtigt. Bestandteil der Gesamtschau muss auch deren langfristige und gesicherte Finanzierung anschliessend und unabhängig von ZEB sein.

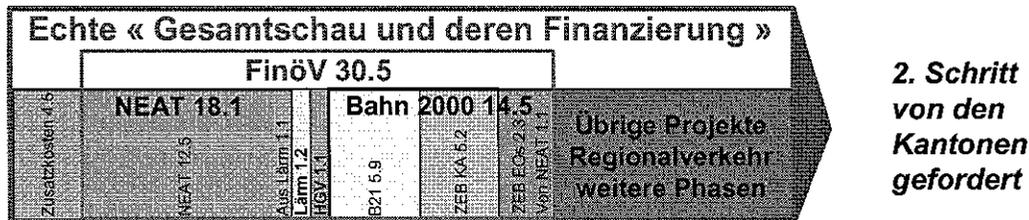


Abbildung 4 Echte Gesamtschau und deren Finanzierung (unter übrige Projekte werden auch der Fern- und Güterverkehr einbezogen)

VII. Planung wichtiger Projekte unverzüglich aufnehmen

Im ZEB können und sollen die geplanten Projekte schnellstmöglich umgesetzt werden. Durch diese "Planung nach Finanzen" sind nicht alle mittel- und langfristigen Projekte umfasst. Um nur einigermaßen der Nachfrage nach öV-Leistungen nachzukommen, müssen weitere langfristig wichtige Projekte angegangen und dürfen nicht auf die lange Bank geschoben werden. Sie müssen soweit entwickelt werden, dass die Trassen raumplanerisch abgesichert sind. Dazu muss die Planungen dieser Projekte unmittelbar aufgenommen werden.

Die schnelle Entwicklung der Siedlungen besonders im Bereich möglicher künftiger Tunnelportale und Zulaufstrecken zu den Tunnels erfordert eine umgehende Regelung. Es muss Klarheit darüber geschaffen werden, wo neue Trassen zu liegen kommen. Für verschiedene Projekte bestehen heute mehrere Grobvarianten. Diese beeinflussen die kantonalen Entwicklungen oder hemmen sie. Dies kann über eine Zeitspanne von 10 oder 20 Jahren nicht akzeptiert werden. Schliesslich wird die kantonale Hoheit über die Raumentwicklung dadurch strapaziert.

Die Planung muss daher schnell aufgenommen, die notwendigen Mittel in einem zusätzlichen Planungskredit bereitgestellt werden. Der Planungskredit muss gleichzeitig mit der ZEB-Vorlage beantragt werden.

VIII. Fragenbeantwortung

Die in den vorgängigen Kapiteln ausgeführten Grundsätze sind Bestandteil der Fragebeantwortung.

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

Die Kantone erwarten grundsätzlich die Realisierung aller KA und EO. Die Projekte von ZEB sind erste, konkrete Beiträge zum weiteren Ausbau und der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Sie werden von den Kantonen unterstützt und stellen einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs dar. Die Umsetzung muss schnell erfolgen und kann sofort eingeleitet werden.

Der Bundesrat und die Politik müssen zu Gunsten der Gesamtrealisierung Klartext sprechen (Botschaft). Die rechtlichen und finanziellen Grundlagen dazu müssen sofort erarbeitet werden, damit sie 2010/2012 zur Verfügung stehen.

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

Das Bundesgesetz formuliert die Inhalte von ZEB und schreibt sie gesetzgeberisch fest. Das Gesetz unterwirft sich der generellen Mittelverfügbarkeit aus dem FinöV-Fonds. Dieser sieht keine Sicherung einer bestimmten, bzw. der heute vorgesehenen Summe für ZEB vor. Die KöV verlangt, dass die einst für die Bahn 2000 vorgesehenen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Art. 9 spricht von „Verwendung der noch nicht verpflichteten Mittel des FinöV-Fonds“ und wie sie für die gestrichenen Tunnelprojekte und Erweiterungsoptionen verwendet werden können. Der dazu festgelegte Termin „spätestens 2016“ ist zu spät.

In Art. 9 dieses Gesetzes ist eine Verpflichtung einzubauen, wonach der Bundesrat spätestens bis 2011 eine neue Vorlage unterbreitet, in welcher die „Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und für weitere Phasen und deren Finanzierung“ enthalten ist. Damit ist auch gesagt, dass der Bundesrat verpflichtet wird, zusätzliche Finanzierungsquellen vorzuschlagen.

Bei dieser Gesamtschau ist das ursprüngliche NEAT-Konzept respektive der Sachplan Verkehr inklusive der Zimmerbergbasistunnel, der Wisenbergtunnel, der 2. Heitersbergtunnel miteinzubeziehen.

3. Wie beurteilen Sie die Anpassungen im Alptransitbeschluss (Streichung des Zimmerberg-Basistunnels und des Hirzentunnels) und im Erlass Bahn 2000? (Streichung der Strecke Sviriez – Villars-sur-Glâne, der Strecke Olten – Liestal (Wisenbergtunnel) und der Strecke Zürich-Flughafen – Winterthur (Brüttenertunnel)?

Eine Beurteilung der einzelnen Vorhaben und deren rechtlichen Behandlung kann erst erfolgen, wenn die in Antwort 2 postulierte „Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und für weitere Phasen und deren Finanzierung“ vorliegt. Nur eine Gesamtschau über die momentanen Finanzierungsmöglichkeiten ist keine Grundlage für eine Streichung. Mit dem vorliegenden Konzept ZEB werden die in den jeweiligen Beschlüssen verankerten planerischen

Gedanken nicht umgesetzt. Die genannten Projekte können also höchstens zeitlich zurückgestellt werden, bzw. die Netzbeschlüsse müssen bestehen bleiben.

Dass dies Sinn macht, zeigt auch der Zimmerberg II. Dieser wurde als einziges, bisher finanziertes und baulich begonnenes Projekt, überprüft und aus dem NEAT-Kredit entfernt. Aus der Vorlage ist aber nicht ersichtlich, welche finanziellen Mittel dadurch effektiv freigespielt werden können. Einerseits sind einige finanzielle Mittel bereits in Vorinvestitionen gebunden und müssen abgeschrieben werden, andererseits sind im Kernangebot auf der Achse Zürich - Arth Goldau Investitionen vorgesehen, welche in Abhängigkeit zum Zimmerberg II stehen.

Auch wenn die Realisierung langfristig unbestrittenermassen wichtiger Projekte heute noch nicht möglich erscheint, ist deren Planung soweit aufzunehmen, dass die Trassen raumplanerisch abgesichert werden können. Die dazu notwendigen Mittel sollen in einem zusätzlichen Planungskredit bereitgestellt werden. Zu diesen Projekten gehören insbesondere: Zimmerbergtunnel 2, Brüttenertunnel, Wisenbergtunnel, Heitersbergtunnel 2, Strecke Lausanne-Genf.

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

Die Vorlage des Bundesrates soll bis spätestens 2011 dem Parlament unterbreitet werden (vergl. auch Ausführungen zu Fragen 2 und 3).

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

Die NEAT muss gemäss Sachplan Alptransit (Verkehr) fertig gestellt werden. Die KöV unterstützt die NEAT, die für die Anbindung des Kantons Tessin und im gesamten europäischen Verkehrsnetz sowie für die Schweizer Güterverlagerungspolitik eine zentrale Rolle spielt.

Die KöV geht davon aus, dass zusätzliche Mittel benötigt werden. Sie sind für die Fertigstellung deshalb zur Verfügung zu stellen. Die Zusatzkosten sind bekanntlich aus verschiedenen Gründen (höhere Sicherheitsanforderungen, Verbesserungen Umwelt, Zusatzleistungen etc.) verursacht worden. Diese Zusatzleistungen dürfen nicht zu Lasten der anderen Grossprojekte realisiert werden, sondern für diese Zusatzkosten ist eine Spezialfinanzierung zu suchen.

6. Sind Sie mit der temporär höheren Verschuldung des Bundes und der Erstreckung der Rückzahlung der Bevorschussung einverstanden?

Diese Massnahme ist ein Beitrag zur Lösung der Liquiditätsprobleme für ZEB. Damit werden Mittel für ZEB früher als vorgesehen, also Mitte 2015 frei.

Die KöV unterstützt die Stossrichtung dieses Vorschlages, plädiert aber für eine noch raschere Umsetzung von ZEB.

Die KöV fordert, dass die ZEB-Finanzierung grundsätzlich von der NEAT-Finanzierung entkoppelt wird.

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir verweisen auf unsere grundsätzlichen und vertieften Ausführungen insbesondere oben bei Ziffer III. bis VI. Ergänzend ist festzuhalten, dass es grundsätzlich richtig (und auch neu) ist, den Personen- sowie Güterverkehr in einem Konzept gemeinsam zu behandeln. Dies wird anerkannt. ZEB bleibt aber ein Fernverkehrskonzept. Dieser Feststellung ist die Tatsache gegenüber zu stellen, dass der öffentliche Verkehr schliesslich nur als Gesamtnetz optimal funktioniert. Auch darum erwarten die Kantone die erwähnte Gesamtsschau öV.

Die Planung der wichtiger Projekte (ungeachtet des genauen Zeitpunktes der Realisation) ist soweit aufzunehmen, dass die Trassen raumplanerischen abgesichert werden können. Die dazu notwendigen Mittel sollen in einem zusätzlichen Planungskredit bereitgestellt werden. Zu diesen Projekten gehören insbesondere: Zimmerbergtunnel 2, Brüttenertunnel, Wisenbergtunnel, Heitersbergtunnel 2, Strecke Lausanne-Genf.

Namens der Kantone fordert die KöV den Bundesrat auf, die ZEB-Vorlage sehr schnell den Eidgenössischen Räten zur Behandlung und Genehmigung zu unterbreiten. Kernelemente und -projekte bedürfen der planerischen Sicherheit heute (unabhängig vom ganz genauen Zeitpunkt der Realisierung). Die Planungen und Projektierungen für die Erweiterungsoptionen und die weiteren Grossbauwerke müssen parallel zur ZEB-Vorlage mit Hochdruck weiter geführt werden. Gleiches gilt auch für die Erarbeitung neuer Finanzierungslösungen. Nur so können dem Parlament bis spätestens 2011 gute Entscheidungsgrundlagen (Gesamtsschau Bahnentwicklung) für die nächsten Entwicklungsschritte unterbreitet werden.

Freundliche Grüsse

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)

die Präsidentin:



Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer

der Geschäftsführer:



Dr. George Ganz