

NORDWESTSCHWEIZERISCHE KONFERENZ

DER KANTONALEN DIREKTOREN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



Herr Bundesrat
Moritz Leuenberger
Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

Aarau, 26. Juni 2007

**Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage "Gesamtschau FinöV"
speziell im Rahmen der «Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte»**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Die Nordwestschweizerische Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV NWCH) nimmt gerne zur Vernehmlassungsvorlage "Gesamtschau FinöV" Stellung. Sie begrüsst es, dass eine Gesamtschau FinöV vorgenommen wird. Das vorliegende Ergebnis ermöglicht einen wesentlichen Schritt zur Weiterentwicklung des schweizerischen Bahnsystems.

Die KöV NWCH unterstützt grundsätzlich die Stellungnahme der KöV Schweiz. Insbesondere die in deren Zusammenfassung dargestellten Punkte sind zentrale Anliegen für die Nordwestschweiz:

- ZEB ist ein von der KöV unterstützter Beitrag an den Ausbau des öV; die vorgesehenen Massnahmen müssen früher als vorgesehen umgesetzt werden.
- Das Kernangebot muss so konzipiert sein, dass allfällige negative Veränderungen gegenüber der bestehenden Angebotsqualität durch Verbesserungen kompensiert werden.
- Die Mehrkosten der NEAT sind über eine Zusatzfinanzierung zu tragen.
- Die Kapazitätsengpässe im Netz sind zu beseitigen.

Präsident: Peter C. Beyeler, Regierungsrat
Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
Telefon 062 835 32 00; Fax 062 835 32 39

Sekretariat: Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
Abteilung Verkehr, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
Telefon 062 835 33 32; Fax 062 835 33 39

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

In der vorliegenden Stellungnahme werden die Aussagen der KÖV Schweiz nicht weiter wiederholt. Sie werden jedoch aus regionaler Sicht präzisiert.

Erwartungen der NWCH an ZEB

Die Nordwestschweiz erwartet vom zukünftigen Bahnsystem Schweiz ein funktionierendes Knotensystem im Fernverkehr, speziell im Dreieck Basel - Bern - Zürich. Die Kapazitäten der Knoten innerhalb dieses Dreiecks müssen gewährleistet sein. Wichtig sind insbesondere die Anschlüsse zum/vom Regionalverkehr als auch die Gewährleistung attraktiver Durchmesserlinien.

Ebenso müssen die Kapazitäten der Strecken und der eingesetzten Züge das zukünftige Verkehrsaufkommen des Personen- und Güterverkehrs bewältigen können. Nur so ist die Anbindung der Agglomerationen innerhalb des Dreiecks an die umliegenden Wirtschaftsräume in der Schweiz und in Europa gewährleistet.

Von den grossen, in ZEB vorgesehenen Vorhaben (insbesondere Eppenberg-, Chestenbergstunnel und Entflechtungsmassnahmen in Liestal und Olten) soll auch der Regionalverkehr profitieren, im Sinne von Angebotsverbesserungen gegenüber heute.

Beurteilung von ZEB

ZEB ermöglicht einen wesentlichen Schritt zur Weiterentwicklung des schweizerischen Bahnsystems. Die Nordwestschweiz profitiert davon teilweise. Entgegen den Darstellungen in der Vernehmlassungsvorlage werden die in Kapitel 1.2.1 aufgeführten **"Ziele von ZEB" in der Nordwestschweiz nicht erreicht!**

Die beiden wichtigsten Anschlussknoten in der Nordwestschweiz (Basel und Olten) werden mit ZEB verschlechtert. Umsteigeverbindungen, insbesondere vom Regionalverkehr auf den Fernverkehr werden mit dem vorliegenden Konzept nicht mehr funktionieren. Wichtige Anschlüsse gehen verloren.

Das Zugangebot in der Nordwestschweiz wird nach 2009 (noch bevor die ersten Gelder im Rahmen von ZEB fliessen werden) nicht weiter verdichtet. ZEB bringt nördlich des Jurakammes keinen einzigen zusätzlichen Reisezug. Die Reisezeiten ab Basel werden nach 2009 bis auf die Verbindung via Gotthardbasistunnel kaum verkürzt. Doch der Gotthardbasistunnel wird auch ohne ZEB realisiert.

ZEB löst die Kapazitätsprobleme, die durch den internationalen Güterverkehr in der Nordwestschweiz verursacht werden nicht. Es werden keine Perspektiven aufgezeigt, wie die Kapazitätsengpässe gelöst werden können. Im Gegenteil, mit der Streichung der Neubaustrecke (NBS) Olten - Liestal aus dem Bundesgesetz vom

19. Dezember 1986 betreffend das Konzept BAHN 2000 soll die gesetzliche Grundlage für die dringend notwendige Kapazitätserweiterung verschwinden.

Durch die starke Zunahme des Bahngüterverkehrs verbleiben in der Nordwestschweiz keine Schienenkapazitäten für die Entwicklung des Regionalverkehrs.

Forderungen der NWCH

Die Mängel des Kernangebots ZEB lassen sich nur mit den folgenden Massnahmen beheben:

- Durchgehend vierspuriger Ausbau (Basel -) Liestal - Olten - Zürich mit Wisenbergstunnel und 2. Heitersbergstunnel (zusätzlich zum Eppenbergtunnel und Chertenbergstunnel). Die wichtigen Netzbeschlüsse aus früheren Vorlagen, die auf Volksentscheiden basieren, dürfen nicht gestrichen werden. Dies trifft insbesondere auf die NBS Olten - Liestal im Gesetz Bahn 2000 von 1986 zu.
- Entflechtungsmassnahmen von Güter-, Personenfern- und S-Bahnverkehr auf der östlichen Zufahrt nach Basel. Diese Massnahmen sind als zusätzliche Erweiterungsoption "Entflechtung Basel Ost" in ZEB aufzunehmen.
- Die folgenden Erweiterungsoptionen (EO) sind im Rahmen von ZEB zu realisieren und deren Finanzierung ist sicherzustellen. Die Synergien zwischen den Ergänzungsoptionen sind transparent darzustellen.
 - EO 1 "Verdichtung Jurasüdfuss"
 - EO 6 "Beschleunigung Olten - Biel"
 - EO 8 "Verdichtung Biel - Delémont - Basel"
 - EO 9 "Entlastung Güterverkehr Raum Baden"
 - Neue EO "Entflechtung Basel Ost"

Sprungkosten für Kapazitätserweiterungen dürfen nicht dem Regionalverkehr angelastet werden, wenn die Kapazitätsengpässe durch den Güter-, resp. Fernverkehr verursacht werden.

Die KöV Schweiz fordert bis spätestens 2011 eine neue Botschaft mit einer "Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und für weitere Phasen und deren Finanzierung". Dieser Forderung schliesst sich die KöV Nordwestschweiz an. In diese neue Vorlage sind die Resultate der "Trinationalen Langfristplanung Knoten Basel" (TLB) und der KANSAS-Studie einzubeziehen.

Die Planungen und Projektierungen aller wichtigen Projekte (ungeachtet des genauen Zeitpunkts der Realisierung) müssen unverzüglich und mit Hochdruck weitergeführt werden, damit die raumplanerische Sicherung gewährleistet ist.

Beantwortung des Fragenkataloges zur Vernehmlassungsvorlage "Gesamtschau FinöV"

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

Die KöV-NWCH unterstützt die in Kap. 1.2.1 der Vorlage formulierten Ziele von ZEB vollumfänglich. Es ist richtig, das Konzept nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit zu entwickeln. Dies bedingt ein marktnahes Angebot, das sorgfältig auf die zukünftige Nachfrage im Personenverkehr und Güterverkehr abgestimmt ist.

Die Fokussierung auf die beschränkten finanziellen Mittel des FinöV-Fonds lässt keine Gesamtschau über den zukünftigen Infrastrukturbedarf der Bahn zu. So kann aus der Sicht der Nordwestschweiz nur eines der in der Vorlage genannten Ziele auf der Nutzenseite erreicht werden:

- Die Reisezeiten werden kürzer (v.a. dank dem Gotthardbasistunnel).

Die übrigen Ziele werden nicht erreicht:

- Das Knotensystem mit guten Anschlüssen wird zwar gesamtschweizerisch ausgebaut. Die beiden für die Nordwestschweiz wichtigsten Knoten Basel und Olten werden aber verschlechtert, so dass wichtige Anschlüsse verloren gehen.
- In der Nordwestschweiz wird das Zugsangebot nördlich des Jurakammes nicht verdichtet.
- Der Fernverkehr wird weiter systematisiert, hingegen verbleibt auf den stark belasteten Strecken für den Regionalverkehr keinerlei Spielraum mehr.

Ob die für die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs auf die Schiene vorhandenen Kapazitäten juraquerend vorhanden sind, wird die Zukunft zeigen. Tatsache ist, dass trotz sehr optimistischen Annahmen über die zeitliche Verteilung der Güterzüge keinerlei Spielräume bestehen, falls die vorgesehene Anzahl Güterzüge nicht ausreicht. Gemäss Kapitel 1.1.2 der Vorlage gehen die Prognosen des UVEK von höheren Zunahmen der Güterverkehrsleistung aus, als in ZEB zugrunde gelegt wurde. Der zusätzliche Trassenbedarf des Güterverkehrs darf den regionalen Personenverkehr nicht behindern oder gar verhindern!

Die KöV NWCH unterstützt die angewendete Planungsphilosophie, dass die (erwartete) Nachfrage das Angebot definiert und das Angebot die notwendige Infrastruktur begründet, ausdrücklich. Leider konnte diese Philosophie aus Geldmangel und dem vorgegebenen Verzicht auf Grossprojekte nicht überall angewendet werden, insbesondere nicht auf der Verbindung Basel - Olten. Hier bestimmt die vorhandene Infrastruktur das Angebot und damit auch die Nachfrage!

Die Vorlage ist also primär von der Finanzierung über die Restmittel FinöV geprägt und richtet sich nur stark beschränkt nach dem Ziel, das eine eigentliche Gesamtschau haben müsste: die zukünftigen Verkehrsbedürfnisse bewältigen zu können.

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

Das ZEB-Kernangebot muss im ZEB-Gesetz mit einer Ergänzung des Art. 1 festgeschrieben werden:

"Die Infrastruktur- und Angebotsentwicklung ist aufeinander abgestimmt. Nach Fertigstellung aller Infrastrukturprojekte gemäss Art. 4 des ZEB-Gesetzes entspricht die zukünftige Angebotsqualität des Personenfernverkehrs mindestens den konzeptionellen Festlegungen, Stand Oktober 2006."

Die Verbesserungen gemäss ZEB-Kernangebot sind Planungsgrundlage und Richtschnur für die zukünftige Qualität von Fahrzeiten, Angebotsdichte und Anschlussqualität.

Mit den Infrastrukturmassnahmen gemäss Art. 4 können Verbesserungen auch in der Nordwestschweiz erreicht werden. Die KöV NWCH unterstützt diese Massnahmen. Allerdings werden damit die Ziele gemäss Art. 1 insbesondere in der NWCH noch nicht erreicht. Dazu ist einerseits Art. 4b mit den obgenannten Erweiterungsoptionen zu ergänzen. Andererseits ist eine neue Vorlage gemäss Art. 9 notwendig. In diesen Art. 9 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. Darin sind zusätzliche Finanzierungsquellen vorzuschlagen. Neben dem Zimmerberg-Basistunnel und dem Wisenbergtunnel ist in Art. 9 auch der 2. Heitersbergtunnel aufzunehmen.

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

Die Grossprojekte wie Wisenberg-, Zimmerberg- und Brüttener-Tunnel beruhen auf Volksentscheiden und dürfen somit nicht einfach in einem neuen ZEB-Gesetz gestrichen werden, selbst wenn dieser Bundesbeschluss dem fakultativen Referendum unterliegen wird. Die Ausgangslage hat sich seit den seinerzeitigen Beschlüssen grundsätzlich nicht geändert, im Gegenteil: die Verkehrsentwicklung hat stärker zugenommen als damals erwartet. Die damaligen Forderungen sind nach wie vor aktuell. Insbesondere der Wisenbergtunnel ist ein Schlüsselprojekt für die wirtschaftliche Entwicklung und die Bewältigung der zukünftigen Verkehrsvolumina. Der Wisenbergtunnel ist Bestandteil internationaler Verträge. Eine Streichung dieses Projektes würde die politische Glaubwürdigkeit der Schweiz im europäischen Umland in Frage stellen.

Eine Beurteilung der einzelnen Vorhaben und deren rechtliche Behandlung kann erst erfolgen, wenn eine echte "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, d.h. die Netzbeschlüsse müssen bestehen bleiben.

Zum Wisenbergtunnel erinnert die KöV NWCH daran, dass sich die Schweiz 1996 gegenüber Deutschland vertraglich verpflichtet hat, die Leistungsfähigkeit auf den nördlichen NEAT-Zulaufstrecken schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage sicherzustellen. Als Massnahme auf schweizerischer Seite ist in der Vereinbarung explizit der "Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel durch den Jura" genannt. Dass die Schweiz mit einem Verzicht auf den Wisenbergtunnel Vertragsbruch begeht, ist nicht von der Hand zu weisen.

Beide Basel und der Kanton Aargau haben im April bzw. Juni dieses Jahres gleichlautende Standesinitiativen eingereicht. Damit soll vermieden werden, dass die Neubaustrecke Olten - Liestal aus dem Bahn 2000-Gesetz von 1986 im ZEB-Gesetz gestrichen wird.

— Dass die Notwendigkeit nach einem neuen Juradurchstich mittelfristig auch für den Fern- und Güterverkehr mehr denn je notwendig ist, zeigen insbesondere die in jüngster Zeit sich häufenden Streckenunterbrüche, Zugsausfälle und Verspätungen zwischen Liestal und Olten. In der Vernehmlassungsvorlage (in der Rubrik auf Seite 74 im 2. Abs.) wird der Wisenbergtunnel zum einen als Idealzustand in der Verkehrsführung, zum anderen aber auch als absolut notwendiges Vorhaben dargestellt. Die Planung für einen neuen Juradurchstich ist deshalb bereits jetzt wieder aufzunehmen.

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 ist dringend notwendig und soll bis spätestens 2011 dem Parlament unterbreitet werden. Der 2. Heitersberg tunnel ist auch namentlich aufzuführen. Die Resultate der "Trinationalen Langfristplanung Knoten Basel" (TLB) und der KANSAS-Studie sind in diese neue Vorlage einzubeziehen.

Artikel 9 des ZEB-Gesetzes muss wie folgt umformuliert werden:

"Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung spätestens im Jahr 2011 eine Vorlage für eine Gesamtschau der Bahnentwicklung mit den Erweiterungsoptionen sowie weiterer notwendiger Infrastrukturmassnahmen wie zum Beispiel der Zimmerberg-Basistunnel, der Wisenbergtunnel, der 2. Heitersberg tunnel usw."

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

Die NEAT muss fertig gestellt werden. Die KöV NWCH unterstützt die NEAT, da sie für die schweizerische Güterverkehrs-Verlagerungspolitik eine zentrale Rolle spielt. Die KöV NWCH 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 usw.) verursacht worden. Diese Zusatzleistungen dürfen nicht zu Lasten der anderen Grossprojekte realisiert werden, vielmehr ist eine Zusatzfinanzierung für die Zusatzkosten zu suchen.

Im ZEB-Gesetz ist ein zusätzlicher Artikel mit folgendem Wortlaut aufzunehmen:

"Für die Zusatzleistungen bei der NEAT unterbreitet der Bundesrat der Bundesversammlung eine separate Kreditbotschaft".

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 frei. Die KöV NWCH unterstützt diesen Vorschlag. Sie fordert jedoch, dass die ZEB-Finanzierung grundsätzlich von der NEAT-Finanzierung entkoppelt wird.

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Erweiterungsoptionen (EO) sind in sehr unterschiedlicher Qualität dargestellt. Von den aufgeführten neun EO sind vier "noch in Bearbeitung". Es fällt auf, dass drei dieser vier noch nicht fertig bearbeiteten EO die Nordwestschweiz betreffen. Mangels Informationen kann sich die KöV NWCH zu diesen Vorhaben nicht adäquat äussern. Die KöV NWCH akzeptiert diese Benachteiligung nicht!

Die Planungen zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) machen deutlich, dass für eine Weiterentwicklung des Personenverkehrs in der Nordwestschweiz keine Schienenkapazitäten mehr zur Verfügung stehen werden. Die noch vorhandenen Kapazitäten werden dem Güterverkehr zugesprochen. Wie die parallel zu den Arbeiten zur ZEB vorangetriebenen Untersuchungen des Planungsauftrags "Angebotsplanung NWCH / Regio-S-Bahn" zeigen, sind darum für die Weiterentwicklung des Regio-S-Bahnverkehrs auch ohne Wisenbergtunnel Infrastrukturinvestitionen notwendig, die der Entflechtung von Personen- und Güterverkehr dienen. Wenn die Region weniger stark vom Güterverkehr belastet wäre, wären solche Investitionen nicht nötig.

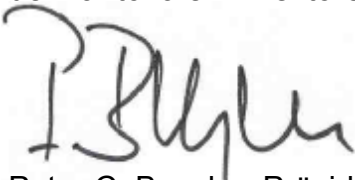
Die Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs beantragt die Aufnahme einer Erweiterungsoption "Entflechtung Basel Ost" in die ZEB-Botschaft. Die dazugehörenden Entflechtungsbauwerke im Raum MuttENZ - Pratteln dienen sowohl dem regionalen Personenverkehr als auch dem Güterverkehr. Dank der verbesserten Betriebsflexibilität kann auch der

auch dem Güterverkehr. Dank der verbesserten Betriebsflexibilität kann auch der Personenfernverkehr davon profitieren. Dies trifft auch auf die notwendigen Entflechtungsbauwerke im Zulauf zum Bahnhof Basel SBB zu. Die KöV Nordwestschweiz ist deshalb der Meinung, dass die Massnahmen für die Entwicklung des Regionalverkehrs, welche wegen der starken Entwicklung des Fern- und Güterverkehrs notwendig werden, nicht auf den Regionalverkehr abgewälzt werden dürfen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, die namens der 6 in der Nordwestschweizerischen Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs zusammengeschlossenen Kantone vorgebrachten Einwände und Forderungen zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Nordwestschweizerische Konferenz
der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'P. Beyeler', is positioned above the printed name.

Peter C. Beyeler, Präsident
Regierungsrat Kanton Aargau

—

Kopie z.K. an:

Frau Regierungsrätin **Elsbeth Schneider-Kenel**, Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

Frau Regierungsrätin **Barbara Egger-Jenzer**, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Herrn Regierungsrat **Dr. Ralph Lewin**, Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Rathaus, Marktplatz 9, 4001 Basel

Monsieur le Président **Laurent Schaffter**, République et canton du Jura, Département de l'environnement et de l'équipement, 2, Rue des Moulins, 2800 Delémont

Herrn Regierungsrat **Walter Straumann**, Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn

Bundesamt für Verkehr, Herr **Hauke Fehlberg**, Sektionschef Planung, 3003 Bern

Schweizerische Bundesbahnen, Herr **Andreas Meyer**, Geschäftsleitung, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65

Schweizerische Bundesbahnen, Herr **Hansjörg Hess**, Leiter Infrastruktur, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65

Schweizerische Bundesbahnen, Herr **Paul Blumenthal**, Leiter Division Personenverkehr, Brückfeldstrasse 16, 3000 Bern 65

Schweizerische Bundesbahnen, Herr **Daniel Nordmann**, Leiter Division Güterverkehr, Elsässertor, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel

Schweizerische Bundesbahnen, Herr **Ulrich Landolt**, Regionalleiter Nordwestschweiz, St. Jakob-Str. 17, 4052 Basel