

Regierungsrat

*Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch*

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
3003 Bern

28. Juni 2011

Stellungnahme zur Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“)

Sehr geehrter Herr Direktor

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) danken wir Ihnen bestens. Gerne ergreifen wir die Gelegenheit, uns zu der Vorlage zu äussern.

Wir unterstützen vollumfänglich die Vernehmlassung der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) sowie diejenige der Regionalkonferenz Nordwestschweiz. Im Folgenden beschränken wir uns auf die für uns besonders wichtigen Punkte aus diesen Stellungnahmen und weisen zusätzlich auf weitere Punkte hin, welche für den Kanton Solothurn von Bedeutung sind.

Wir begrüssen es, dass mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) ein Gefäss für die Finanzierung der Bahninfrastruktur geschaffen wird, das zeitlich nicht befristet ist und über eine ausreichende finanzielle Ausstattung verfügen soll, um die Kosten für Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur zu tragen. Wir erachten allerdings die finanzielle Ausstattung, speziell für den ersten Ausbauschnitt des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) als zu gering, um diesen Anforderungen gerecht zu werden.

In der Vorlage ist vorgesehen, dass der Bund diejenigen Mittel, welche er heute für Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur verwendet, künftig in den BIF einspeist. In Form von Trassenpreiserhöhungen, welche die Nutzer des öffentlichen Verkehrs (öV) zu tragen haben, einer Pauschalierung der Pendlerabzüge bei der direkten Bundessteuer und von Beiträgen der Kantone ist jeweils vorgesehen, dass die Mehrkosten der Infrastruktur auf die Nutzer des öV, die Kantone sowie auf weitere Kreise abgewälzt werden. Beim Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur handelt es sich jedoch um eine nationale Aufgabe. Auch der Bund muss seinen Teil an der zusätzlichen Finanzierung der Bahninfra-

struktur tragen. Es genügt nicht, dass der Bund nur die bisherigen Mittel in den BIF einbringt, sich aber nicht an den Mehrkosten beteiligt.

Insbesondere die mangelnde finanzielle Ausstattung des ersten Ausbauschriffs von STEP ist dadurch zu beheben, dass die Verschuldung und Verzinsung des FinöV-Fonds nicht in den BIF übernommen wird, sondern dass der Bund diese „Altlasten“, welche durch die bisher zu geringe Ausstattung der Mittel für die nationale Bahninfrastruktur entstanden sind, übernimmt.

Mit der Neuregelung der Finanzierung von Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur sollten unseres Erachtens auch die Finanzierung der Massnahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) und die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur neu geregelt und in den BIF integriert werden.

Wir sind enttäuscht, dass mit der Vorlage wesentliche Abstriche am ZEB-Kernangebot, das im Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG; SR 742.140.2) festgeschrieben ist, gemacht werden. Die Eliminierung des Chestenbergtunnels führt dazu, dass die Fahrzeitverkürzung Zürich – Solothurn (von 60 auf 45 Minuten) – Biel (von 75 auf 60 Minuten) nicht umgesetzt werden kann. Alle unsere Planungen der letzten Jahre für die Räume Olten und Solothurn basieren darauf, dass im Zusammenhang mit dieser Fahrzeitverkürzung Solothurn zu einem Knoten des integralen Taktfahrplans zu den Minuten 15 und 45 wird. Sollte diese Fahrzeitverkürzung nicht realisiert werden, könnten folgende Massnahmen nicht umgesetzt werden:

- Knoten in Solothurn mit Anschluss zwischen dem Regionalverkehr (Minuten 15/45) und dem Fernverkehr (heute Minuten 00/30; mit Chestenbergtunnel 15/45).
- Anschluss der zumeist im Halbstundentakt verkehrenden Buslinien in Solothurn an den Bahnknoten (Fernverkehr und Regionalverkehr). Die im Halbstundentakt verkehrenden Buslinien könnten weiterhin nur einen Teil der Anschlüsse bieten.
- Verlängerung der S44 Bern – Burgdorf – Wiler nach Solothurn gemäss 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern. Eine nach Solothurn verlängerte S44 ersetzt den heutigen RE Solothurn – Thun und den Regionalzug Solothurn – Burgdorf und bindet die Achse Solothurn – Gerlafingen – Burgdorf halbstündlich umsteigefrei an Bern an (Wankdorf und Bahnhof). Diese Verlängerung kann nur dann sinnvoll umgesetzt werden, wenn – wie bisher im ZEB-Kernangebot vorgesehen – die Fahrzeit Zürich – Biel um eine Viertelstunde verkürzt wird und in Solothurn ein Knoten entsteht, mit dem die S44 Anschlüsse vom und zum Fernverkehr sichergestellt werden.

Die Auswirkungen der Eliminierung des Chestenbergtunnels auf den Knoten Olten sind uns derzeit noch nicht bekannt. Wir befürchten aber, dass sich die Vorteile des Vierspurausbaus Olten – Aarau nicht voll nutzen lassen, wenn auf der östlichen Fortsetzung dieser Strecke weiterhin massive Kapazitätsengpässe bestehen bleiben.

Das ZEB Kernangebot erachten wir als wesentliche Weiterentwicklung des Angebots auf dem Jurasüdfuss. Leider sind uns bisher für die Zwischenlösungen, sei es im Rahmen des „Concept Romandie“, 2. Stufe, oder im Rahmen des „ersten Angebotsschritts von ZEB“ mit dem Zustand mit realisiertem Eppenbergtunnel (aber noch ohne Chestenbergtunnel), nur Angebotskonzepte präsentiert worden, welche für den Kanton Solothurn unbefriedigend sind. Zum Beispiel haben die Schnellzüge aus Richtung Olten mit der zweiten Stufe des „Concept Romandie“ gemäss dem aktuellen Planungsstand in Biel nur stündlich Anschlüsse in die Westschweiz, obwohl die Achse Biel – Westschweiz zum Halbstundentakt verdichtet wird.

Bisher sind wir davon ausgegangen, dass wir während einer Übergangszeit, wenn der Vierspurausbau Olten – Aarau in Betrieb, der Chestenbergtunnel aber noch nicht realisiert ist, mit einer Übergangslösung leben müssen, während der wir gewisse Verschlechterungen in Kauf zu nehmen haben. Wenn der Chestenbergtunnel nicht mit den übrigen Massnahmen des ZEB-Kernangebots realisiert werden sollte, befürchten wir, auf unbestimmte Zeit mit einer unbefriedigenden Zwischenlösung leben zu müssen.

In der Vorlage wird anerkannt, dass zwischen Olten und Zürich ohne den Chestenbergtunnel weiterhin erhebliche Kapazitätsengpässe bestehen bleiben. Wir können daher nicht nachvollziehen, dass dieses Schlüsselprojekt aus dem ZEB-Gesetz gestrichen werden soll. Wenn sich im Verlauf der Planungen zeigt, dass eine Projektvariante eine bessere Lösung darstellt als die Realisierung des Chestenbergtunnels, sind wir gerne bereit, auch eine solche Projektvariante zu unterstützen. Wir können aber der Streichung des Chestenbergtunnels aus dem ZEB, gerade im Hinblick auf die damit verbundenen Nachteile für die Räume Solothurn und allenfalls Olten, nicht zustimmen.

Wir begrüssen die in der Vorlage aufgeführten Ziele des Ausbaus der Bahninfrastruktur. Besonders zu nennen ist dabei der in der Regel vorgesehene Halbstundentakt im Fernverkehr und der Viertelstundentakt auf stark nachgefragten Relationen, vor allem im S-Bahn-Verkehr in den Agglomerationen und auf ausgewählten Relationen im Fernverkehr. Leider vermissen wir jedoch in der Konsequenz eine adäquate Umsetzung dieser Ziele in Form eines Halbstundentakts im Fernverkehr auf der Linie Biel – Olten (– Zürich) mit Halt in Grenchen Süd und Oensingen.

Oensingen ist der Zugang der Region Thal und eines grossen Teils der Region Gäu zum Fernverkehr (Einzugsgebiet mit ca. 25'000 Einwohnern). In den letzten Jahren haben wir insbesondere den Buszulauf auf Oensingen mit heute 3 Buslinien aus dem Gäu stark ausgebaut. Die Mittelgäuachse (Olten – Neuendorf – Oensingen) ist während der gesamten Betriebszeit im Halbstundentakt mit Oensingen und dem Fernverkehr verbunden. In vielen Relationen ist die Fahrt über Oensingen mit der Bahn nach Olten und weiter Richtung Osten schneller und attraktiver als die direkten Busverbindungen. Auch die Verlängerung der Asm-Bahnlinien Solothurn – Niederbipp und Langenthal – Niederbipp nach Oensingen werden ab 2013 zusätzliches Potenzial zum Fernverkehr in Oensingen bringen.

Grenchen ist ein Industrie- und Wirtschaftsstandort mit überregionalen Arbeitsplätzen. Auch das Bundesamt für Wohnungswesen hat seinen Standort in Grenchen. Das gesamte Bussystem in Grenchen ist auf die Bedienung der beiden Bahnhöfe mit den Fernverkehrsanschlüssen ausgerichtet. Ein grosses Manko der öV-Anbindung von Grenchen ist heute jedoch der fehlende Halbstundentakt Biel – Olten – Zürich mit Halt in Grenchen Süd.

Wir fordern daher auch für die Achse Biel – Grenchen Süd – Solothurn – Oensingen – Olten, welche die Mittelzentren entlang des Jurasüdfusses untereinander und mit den grossen Agglomerationen verbindet, nicht von den Zielen der Vorlage (Halbstundentakt im Fernverkehr) abzuweichen.

Ein weiterer Konflikt zwischen Zielen und Massnahmen in der Vorlage besteht darin, dass im Bereich der Regio-S-Bahn Basel nur wenige Massnahmen vorgesehen sind, welche es nicht gestatten, in absehbarer Zeit – adäquat zu den Zielen der Vorlage – einen Viertelstundentakt auf den hochbelasteten Achsen Basel – Olten und Basel – Laufen umzusetzen. Die fehlende Infrastruktur erlaubt

ebenfalls weiterhin nicht, die Linie S3 der Regio-S-Bahn Basel so in den Knoten Olten einzubinden, dass dort weiterführende Anschlüsse erreicht würden.

Wir vermissen ferner in der Vorlage die Aufnahme des „Herzstücks“ der Regio-S-Bahn Basel. In einer derart weit vorausschauenden Vorlage ist dieses Schlüsselprojekt für die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn mit aufzunehmen, auch wenn dieses Projekt noch nicht Gegenstand des ersten Umsetzungsschrittes von STEP sein kann.

Der dritte Juradurchstich (Wisenbergertunnel) ist in die erste Dringlichkeitsstufe aufzunehmen. Auch für den Ausbau des Lötschberg-Basistunnels sind zusätzliche Mittel für die Detailprojektierung bereitzustellen.

Der erste Ausbauschnitt ist ebenfalls mit der Agglomerationsvariante zu ergänzen. Ein zügiger Ausbau des Knotens Bern ist für die Weiterentwicklung der S-Bahn Bern von zentraler Bedeutung.

Die Fragen aus dem Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) beantworten wir wie folgt:

Allgemeines

1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

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

Ja.

b) Sind Sie einverstanden, dass mit FABI der ÖV-Initiative ein direkter Gegenentwurf gegenübergestellt werden soll?

Wir halten eine grundsätzliche Regelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur für dringend notwendig. Wir sind damit einverstanden, dass mit der Vorlage „FABI“ der Gegenvorschlag zur VCS-Initiative erfolgt.

c) Sind Sie einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden soll?

Ja.

d) Sind Sie damit einverstanden, dass FABI auch eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält?

Ja. Die vorgeschlagene erste Tranche ist jedoch bei Weitem zu knapp bemessen. Zudem dürfen in der ersten Tranche keine im ZEB-Gesetz für das Kernangebot beschlossenen Massnahmen herausfallen (Chestenbergertunnel). Die erste Tranche ist mit ausreichenden Mitteln auszustatten und auf mindestens 5 bis 6 Mrd. Franken zu erhöhen.

e) Sind Sie damit einverstanden, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fliessen sollen?

Ja.

Fragen zur Finanzierung

2) *Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?*

a) *Sind Sie damit einverstanden, dass aus diesem Fonds Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden?*

Ja.

b) *Sind Sie damit einverstanden, dass dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist? Falls nicht, welche Befristung schlagen Sie vor?*

Ja.

3) *Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?*

a) *Sind Sie damit einverstanden, dass die bisher befristeten Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fließen, weiterhin im selben Umfang in den BIF fließen?*

Ja.

b) *Sind Sie damit einverstanden, dass die bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fließen?*

Ja. Ein im Hinblick auf die Kostenentwicklung für Betrieb und Substanzerhalt sachgerechter Teuerungssatz ist dabei zu berücksichtigen.

c) *Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden (Erhöhung Trassenpreise, Pauschalierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer, Beitrag Kantone)?*

Ja, mit Ausnahme der Kantonsbeiträge.

Wir lehnen die vorgeschlagenen Kantonsbeiträge in der Höhe von 300 Mio. Franken ab, zumal die Kantone nur wenig Mitsprache bei der Realisierung der Projekte erhalten sollen.

Die Erhöhung der Trassenpreise erachten wir als adäquates Mittel, auch die Nutzer des öffentlichen Verkehrs an den Kosten der Infrastruktur zu beteiligen. Dem ersten Schritt der Trassenpreiserhöhung stimmen wir zu. Die in einem zweiten Schritt geplante Erhöhung lehnen wir hingegen ab.

Der Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer stimmen wir zu.

d) *Falls Sie eine oder mehrere der vorgenannten Fragen mit Nein beantworten, welchen alternativen Finanzierungsquellen würden Sie den Vorzug geben?*

Die Finanzierung der nationalen Bahninfrastruktur ist Bundessache. Wir vermissen jedoch einen Beitrag des Bundes an den zusätzlichen Finanzbedarf für die Bahninfrastruktur. Es kann nicht sein, dass die Mehrkosten auf Fahrgäste, Pendler und Kantone verteilt werden, aber der Bund selbst sich nicht an den Mehrkosten der Bahninfrastruktur beteiligt.

Wir beantragen daher, dass auch der Bund einen wesentlichen Teil der Mehrkosten übernimmt und schlagen hierzu vor, dass der Bund auf die Rückzahlung und Verzinsung der Schulden aus dem FinöV-Fonds verzichtet und die Verschuldung des FinöV-Fonds nicht in den BIF übernommen wird.

4) *Auswirkungen auf die Kantone?*

a) *Sind Sie damit einverstanden, dass aus dem neuen BIF auch Ausbauprojekte, die primär dem Agglomerationsverkehr dienen, voll via BIF bezahlt werden sollen, wissend, dass dies so zu einer indirekten Entlastung der Kantone beiträgt?*

Da die Kantone mit 300 Mio. Franken belastet werden sollen, können wir hier keine Entlastung erkennen, selbst wenn Agglomerationsprojekte aus diesem Fonds bezahlt werden sollen.

Investitionen für den Fernverkehr und den Güterverkehr müssen weiterhin vollumfänglich durch den Bund finanziert werden. Für die Finanzierung von Investitionen des Regionalverkehrs in den Agglomerationen ist für uns sowohl das Modell denkbar, dass die Kantone Beiträge in den BIF einzahlen, dafür die Investitionen in den Agglomerationen voll aus diesem Fonds bezahlt werden und die Kantone ein Mitspracherecht bei der Priorisierung dieser Projekte haben, als auch ein Weiterführen der bisherigen Mischfinanzierung, in diesem Fall aber ohne Kantonsbeiträge in den BIF.

b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einen Beitrag von rund 300 Millionen Franken pro Jahr an den BIF leisten?

Nein.

c) Falls Sie damit nicht einverstanden sind: sollten die Kantone gar keinen, einen tieferen oder einen höheren Beitrag leisten?

Siehe unsere Antwort auf die Frage 4 a).

d) Sind Sie damit einverstanden, dass der Beitrag der Kantone nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt wird?

Wenn ein Modell mit Kantonsbeteiligung umgesetzt wird, ja.

e) Welcher Schlüssel wird aus Ihrer Sicht dem bei den Kantonen anfallenden Nutzen am ehesten gerecht?

Der Schlüssel ist in Abhängigkeit von den Regionalverkehrsprojekten, welche aus dem BIF finanziert werden, festzulegen.

f) Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer beschränkt?

Ja.

g) Soll die Finanzierung des Betriebs und der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen – mit Ausnahme der Infrastruktur nationaler Bedeutung – weiterhin gemeinsam durch Bund und Kantone finanziert werden (heutige Regelung / FABI-Regelung) oder sollte diese mit dem entsprechenden finanziellen Ausgleich durch die Kantone neu gänzlich über den BIF laufen?

Wir würden es begrüßen, wenn die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur vollumfänglich durch den BIF erfolgen würde.

5) Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone?

a) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen vorfinanzieren können?

Ja. Die Vorfinanzierung einzelner Projekte durch Kantone darf aber nicht dazu führen, dass Projekte anderer Kantone, denen keine Vorfinanzierung von Infrastrukturen möglich ist, zurückgestellt werden.

b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen mitfinanzieren können?

Ja, sofern die Kantone keinen Beitrag an den BIF leisten müssen. Wir lehnen es jedoch ab, Beiträge an den BIF zu leisten, aber bei der Realisierung einzelner Projekte nochmals mitfinanzieren zu müssen. Dies würde auch dem Ziel einer Finanzierung möglichst nur aus einem Topf entgegenstehen. Wenn die Kantone Beiträge an den BIF leisten, müssen die Projekte auch aus diesem Fonds und ohne weitere Mitfinanzierung der Kantone umgesetzt werden.

c) *Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?*

Siehe Antworten zu den Fragen 5 a) und 5 b).

Fragen zum Ausbau von Angebot und Infrastruktur der Bahn

6) *Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive?*

a) *Sind Sie mit einer Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes mit den drei Schwerpunkten „Vervollständigung des Knotensystems“, „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ und „höhere Geschwindigkeit“ einverstanden?*

Ja. Allerdings sind die bereits mit ZEB beschlossenen Geschwindigkeitserhöhungen, insbesondere Zürich – Solothurn (45 min) – Biel (60 Minuten), vollumfänglich umzusetzen. Die entsprechenden Infrastrukturen dürfen nicht aus dem ZEB-Gesetz gestrichen werden.

b) *Sind Sie damit einverstanden, dass die beiden Schwerpunkte „Vervollständigung des Knotensystems“ und „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ Vorrang haben vor einem Schwerpunkt „höhere Geschwindigkeit“?*

Was eine Geschwindigkeitserhöhung über den Rahmen von ZEB hinaus betrifft, ja. Die in ZEB beschlossenen Geschwindigkeitserhöhungen sind jedoch umzusetzen.

c) *Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden? Wenn nein, was schlagen Sie vor?*

Ja.

7) *Wie beurteilen Sie das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)?*

a) *Sind Sie mit der Stossrichtung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?*

Ja.

b) *Sind Sie einverstanden, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr ausgedehnt wird?*

Ja. Wir begrüssen dieses Ziel ausdrücklich. Der Halbstundentakt im Fernverkehr ist allerdings auch auf die Strecke Biel – Olten – Zürich mit Halten in Grenchen Süd (Industrie- und Verwaltungsstandort mit überregionalen Arbeitsplätzen) und Oensingen (Einzugsgebiet Thal, Gäu) auszudehnen.

c) *Sind Sie damit einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstunden-Takt realisiert werden soll (S-Bahn- und Fernverkehr)?*

Ja.

d) *Sind Sie einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden?*

Ja.

e) *Sind Sie mit den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zu einer nachhaltigeren Sicherung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz einverstanden?*

Ja.

f) *Sind Sie einverstanden, dass auch bei den Privatbahnen Massnahmen geplant sind?*

Ja.

g) Sind Sie damit einverstanden, dass der Ausbau in mehreren Ausbausritten geplant und realisiert werden soll?

Ja. Der erste Ausbauschritt ist jedoch nicht ausreichend mit finanziellen Mitteln ausgestattet, um den dringendsten Bedarf zu erfüllen.

8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

a) Sind Sie mit Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

Ja.

b) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Projekten des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

Wir begrüssen die im ersten Ausbauschritt enthaltenen Massnahmen. Allerdings ist das mit dem ZEB-Gesetz beschlossene ZEB-Kernangebot vollständig umzusetzen. Insbesondere die Beschleunigung Zürich – Solothurn – Biel darf nicht verschoben werden. Sofern sich statt des Chestenbergtunnels eine andere Variante als sinnvoller erweist, sind wir einverstanden, dass der Chestenbergtunnel durch diese Variante ersetzt wird. Die Beseitigung des Kapazitätsengpasses zwischen Aarau und dem Limmattal darf jedoch nicht über den in ZEB vorgesehenen Zeitraum hinaus verzögert werden.

c) Wenn nein, welche Projekte erachten Sie als dringender?

Die Umsetzung des ZEB-Kernangebotes mit dem Chestenbergtunnel bzw. einer Projektalternative. Siehe auch Antwort auf Frage 8 b).

d) Sind Sie mit dem Umfang des Ausbauschrittes 2025 einverstanden (3.5 Mrd. Fr.)?

Nein. Es sind für diesen Ausbauschritt mindestens 5 – 6 Mrd. Franken erforderlich.

e) Wenn Sie einen umfangreicheren Ausbauschritt vorziehen, welcher wäre das? Und mit welchen zusätzlichen Mitteln sollte er finanziert werden?

Die Realisierung des ZEB-Kernangebotes mit der Beschleunigung Zürich – Solothurn – Biel.

Die Finanzierung müsste dadurch erfolgen, dass der Bund für die Mehrkosten der Bahninfrastruktur nicht nur Kantone, Bahnbenutzer und Pendler zur Kasse bittet, sondern selbst den wesentlichen Teil der zusätzlich erforderlichen Mittel für den Ausbau der Bahninfrastruktur beisteuert.

9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

Nein. Die Realisierung des ZEB-Kernangebotes mit der Beschleunigung Zürich – Biel ist planmässig umzusetzen und darf nicht aus ZEB ausgegliedert und auf einen Zeitraum nach dem ersten Ausbauschritt verschoben werden.

Weitere Bemerkungen

10) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir verweisen hierzu auf den ersten Teil unserer Stellungnahme.

Für die Berücksichtigung der oben vorgebrachten Anliegen danken wir Ihnen bestens.

10

Mit freundlichen Grüßen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig. Christian Wanner
Landammann

sig. Andreas Eng
Staatsschreiber