

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

Per E-Mail an: [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

12. Januar 2018

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch)

## Stellungnahme der Grünliberalen zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlagen und den Erläuternden Bericht zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 und nehmen dazu wie folgt Stellung:

### 1. Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Die Grünliberalen unterstützen insgesamt die Variante Ausbauschnitt 2035. Sie führt in die richtige Richtung. Mit der Variante Ausbauschnitt 2035 kann in den meisten Regionen der Grossteil der kapazitätsmässigen Überlastungen abgebaut werden, was mit der kleineren Variante Ausbauschnitt 2030 nur regional möglich wäre.

Die Grünliberalen haben folgende allgemeine Bemerkungen und Anregungen zur Vorlage:

- a. Die Grünliberalen setzen sich dafür ein, dass möglichst wenige neue Infrastrukturen geschaffen und nach dem Grundsatz «Intelligenz vor Beton» Kapazitätserhöhungen ohne teure Bauprojekte realisiert werden. Ein Beispiel dafür ist die Weiterentwicklung des ETCS. Mit ETCS Level 3 könnte gemäss ersten Berechnungen von Experten die Kapazität bei einer stark verminderten festen Infrastruktur erhöht werden, ohne die bestehende Infrastruktur auszubauen. Des Weiteren soll sich der Bund nicht nur für intelligente und digitale Kapazitätserhöhungen einsetzen, sondern genauso für eine aktive Dämpfung der Nachfrage während der Hauptverkehrszeit. Dadurch würden gewisse Ausbaumassnahmen der Infrastruktur hinfällig, die explizit nur für die Nachfrage während der Hauptverkehrszeit geplant sind.
- b. Weiter ist es nötig, das Gesamtprodukt „Eisenbahn“ günstiger zu machen, wenn es weiterhin seine Stärken ausspielen will. Die Kosten müssen gesenkt und Regulierungen vereinfacht und abgebaut werden. Nur so kann die Eisenbahn im Personen- und Güterverkehr die nötige Kapazität zu einem vernünftigen Preis zur Verfügung stellen und als Massentransportmittel produktiv sein. Dank sinkender Kosten werden weitere Projekte ermöglicht und der Substanzerhalt der Infrastruktur refinanziert.

Für die Grünliberalen gilt der Grundsatz, dass die Mittel zuerst in den Betrieb und Substanzerhalt und erst in letzter Priorität in den Ausbau fliessen sollen. Wichtig ist zu bedenken, dass jeder Tunnel und jeder Meter Schiene, der zusätzlich gebaut wird, hohe Kosten verursacht. Häufig geht vergessen, dass nicht nur der Bau von Infrastruktur hohe Kosten verursacht, sondern auch der Unterhalt. Deshalb ist es aus Sicht der Grünliberalen essenziell, dass die Bewilligung für eine neue Infrastruktur erst erteilt wird, wenn sie nicht durch eine digitale Lösung oder eine günstigere Version ersetzt werden kann. In diesem

Sinn begrüßen die Grünliberalen ebenso die Nebennutzung von Infrastrukturen, die aus bahnfernen Gründen errichtet werden (wie bspw. Grimselfbahn).

- c. Das Ziel hinter dem Ausbau der Bahninfrastruktur muss die Bahn als Massenverkehrsmittel sein. So sollten alle Haltestellen mit einer Frequenz von weniger als 100 Personen pro Tag durch den Bund und die betroffenen Kantone auf ihr Kosten-/Nutzen-Verhältnis hin überprüft werden. Besonderes Augenmerk muss auf Haltestellen gelegt werden, die sich an Hauptachsen befinden und weniger als 50 Ein- und Aussteiger aufweisen. Beeinträchtigen solche schwach frequentierten Haltepunkte die Fahrplanstabilität anderer Züge, müssen diese Haltestellen aufgehoben werden.
- d. Das Szenario, dass der regionale Personenverkehr in Zukunft umweltfreundlich auf der Strasse stattfinden kann, wurde bei dieser Vorlage ausgeklammert. Mit der Digitalisierung und Elektrifizierung gibt es aber neue Möglichkeiten, was die nachhaltige Fortbewegung auf der Strasse betrifft. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) muss sich gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) umgehend mit diesen neuen Perspektiven auseinandersetzen, damit Bahnprojekte frühzeitig und besser plan- und steuerbar sind.

Die Grünliberalen unterstützen im Grundsatz die Variante Ausbauschritt 2035.

Die Grünliberalen befürworten den Ausbau der Infrastruktur nur dort, wo dies dem gesamtheitlichen Interesse der meisten Bahnbenutzer dient. Mittels neuer Technologien kann das bestehende Bahnnetz aufgewertet werden.

Das Gesamtsystem Bahn muss insgesamt günstiger werden und soll in erster Linie als Massenverkehrsmittel dienen.

## **2. Sind die Grünliberalen mit den Zielen/Leitsätzen des Ausbauschrittes 2030/2035 einverstanden?**

Die Leitsätze sind aus Sicht der Grünliberalen grossmehrheitlich stimmig und werden begrüsst. Im Personenverkehr darf jedoch keine «teure» Infrastruktur gebaut werden, die nur während der Hauptverkehrszeit zum Tragen kommt. Angesichts der knappen finanziellen Ressourcen müssen die Ausbauschritte dem integralen Halbstundtakt auf allen Fernverkehrslinien der Schweiz dienen.

Der Leitsatz, welcher den Kapazitätsausbau während den Hauptverkehrszeiten anspricht, ist zu passiv formuliert. Die Nachfrage während den Hauptverkehrszeiten kann und soll durch geeignete Anreize beeinflusst (reduziert) werden. Der Bund soll das Nachfragewachstum nicht als gegeben hinnehmen, um in der Folge in voreilem Gehorsam neue Infrastrukturen zu bauen. Die Grünliberalen fordern hier ein Umdenken. Die Spitzennachfrage ist im Ausbauschritt 2035 mittels Anreizen aktiv zu dämpfen.

Im Güterverkehr müssen die nötigen Trassenkapazitäten geschaffen werden, um die Nachfrage ausreichend und rund um die Uhr abzudecken. Die Grünliberalen begrüßen insbesondere, dass keine Fahrzeitverkürzungen, sondern Kapazitätserweiterungen umgesetzt werden.

Die Grünliberalen fordern, dass mit dem Ausbauschritt 2035 rund um die Uhr ausreichende Trassenkapazitäten für den Personen- und Güterverkehr zur Verfügung gestellt werden.

## **3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? (Nach Regionen gegliedert)**

### **Raum Zentralschweiz**

Für den Raum Zentralschweiz ist der Ausbauschritt 2035 eine ausgewogene und pragmatische Lösung. Die Zugzahlen zwischen Zürich und Zug-Ebikon-Luzern werden erhöht, aber die Infrastruktur nur soweit ausgebaut, damit ein stabiler Betrieb möglich ist. Ein sofortiger Ausbau der engen Zufahrt nach Luzern wäre zwar wünschenswert. Die Finanzierung im Ausbauschritt 2035 ist jedoch nicht gewährleistet, wenn das Kostendach von 11,5 Milliarden Franken nicht massiv überschritten werden soll, was wir aus finanzpolitischer Sicht ablehnen.

Wichtig ist aus Sicht der Grünliberalen, dass das aktuelle Projekt ohne Tiefbahnhof so ausgestaltet wird, dass ein zukünftiger Ausbau des Bahnhofes Luzern günstig und einfach realisierbar ist (Aufwärtskompatibilität). Der Vorschlag des Bundesrates mit der Variante des Zimmerberg-Basistunnels II (Variante ZKÖV) ist daher richtig. Im nächsten Ausbauschnitt 2040 soll das Projekt Tiefbahnhof enthalten sein.

Die Grünliberalen können sich eine Vorfinanzierung der Realisierung des Tiefbahnhofs durch die Kantone vorstellen. Sollen entsprechende gesetzliche Voraussetzungen geschaffen werden, muss die Gesamtverantwortung jedoch klar beim Bund liegen. Das bedeutet im konkreten Beispiel, dass der Kanton Luzern zwar die Finanzierung durch Dritte organisieren kann, der Bund aber im Voraus offenlegt, welche Projektteile durch den Bund in einer späteren Phase rückerstattet werden und welche nicht. So bleibt gewährleistet, dass die Oberaufsicht beim Bund bleibt, die Kantone aber regional und überregional wichtige Projekte trotzdem forcieren können (wie schon beim Durchgangsbahnhof Zürich). Um mögliche Varianten im Voraus seriös und unabhängig abzuklären, sollen die Kantone für Studien und Variantenabklärungen die Aufwände erstattet erhalten, sobald ein entsprechendes Projekt durch den Bund grünes Licht erhält. Auf diese Weise können die Kantone ein späteres Bauprojekt beeinflussen, was dem Gesamtprojekt dient.

In der Planungsregion Zentralschweiz soll der Zimmerberg-Basistunnel II (Variante ZKÖV) finanziert und gebaut werden.

Der Tiefbahnhof Luzern soll im nächsten Ausbauschnitt 2040 verwirklicht werden.

### **Raum Zürich**

Die Grünliberalen unterstützen einen Kapazitätsausbau zwischen Zürich und Winterthur. Die Kosten des Projekts «Brüttener-Tunnel» sind jedoch zu hoch. Es wird empfohlen, das aktuelle Projekt zu redimensionieren. Im bestehenden Kostendach von schweizweit 11,5 Milliarden Franken müssen alle Projekte auf mögliche Kostensenkungen hin überprüft werden, damit eine hohe Kapazitätssteigerung bei möglichst tiefen Kosten realisiert werden kann. So stellt sich beispielsweise die Frage, ob alle Über- und Unterwerfungen aus fahrplantechnischer Sicht wirklich nötig sind. Wichtig ist insbesondere, Luxuslösungen zu vermeiden.

Das Projekt eines vierten Gleises in Zürich Stadelhofen und weitere kleinere Ausbauten zur Kapazitätserhöhung im Kernnetz der S-Bahn Zürich entsprechen der Nachfrage und sollen finanziert werden.

Für eine zukünftige Ausbaustufe (STEP 2040/2050) wird im Erläuternden Bericht ein direkter Tunnel zwischen Aarau und Zürich erwähnt. Der Bedarf eines solchen Tunnels ist kaum nachgewiesen, und die massiven Kosten sprechen gegen ein solches Tunnelprojekt. Zusätzlich würde der Bau die Folgekosten für den Unterhalt erneut stark ansteigen lassen. Daher ist es dringend angebracht, günstigere alternative Varianten auszuarbeiten. Denkbar wäre etwa ein zweiter Heitersberg-Tunnel (zweiter Tunnel von Mellingen nach Killwangen). Dadurch könnten der Fernverkehr und der Güterverkehr grösstenteils entflechtet verkehren, und der geforderte Kapazitätsausbau wäre gewährleistet.

Die Grünliberalen beantragen, die Kapazität der Strecke Zürich-Winterthur mit dem Brüttener-Tunnel und einem vierten Gleis in Zürich Stadelhofen auszubauen. Eine Senkung der aktuell sehr hohen Projektkosten ist zwingend.

### **Raum Bern / Wallis**

Die Grünliberalen unterstützen den bahntechnischen Ausbau des bestehenden Teils des Lötschberg-Basistunnels. Heute verlieren die Züge bei einer Verspätung von mehr als 10 Minuten ab Visp ihren «Slot» im Einspurabschnitt und verkehren anschliessend mit ca. 20-25 Minuten Verspätung weiter in Richtung Mittelland. Die Standzeit der Güterzüge vor den beiden Tunnelportalen für die Einfahrt in den Lötschberg-Basistunnel ist teilweise sehr lang (bis zu 60 Minuten), was höchst unproduktiv ist und die langfristige Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene auf der Lötschbergachse gefährdet. Die bereits ausgebrochenen Kilometer im Perimeter des Lötschberg-Basistunnels sollten daher unbedingt im Ausbauschnitt 2035 bahntechnisch ausgebaut werden.

Die verbleibenden sieben Kilometer sollten auch langfristig für das gewünschte Angebotskonzept kapazitätsmässig stabil produzierbar bleiben. Der Ausbau ermöglicht einen integralen Halbstundentakt Bern-Brig, eine deutlich kürzere Standzeit der Güterzüge vor den Tunnelportalen und als Folge davon eine starke Steigerung der Trassenkapazitäten im Güterverkehr. Ein weiterer Vorteil wären effizientere Unterhaltfenster mit deutlich kleineren Auswirkungen auf den Fahrplan als heute. Dass sich zwei unabhängige, leistungsfähige Gütertransitachsen auszahlen, hat sich nicht zuletzt durch die Streckenunterbrechung in Rastatt im vergangenen Jahr deutlich gezeigt. Dank einem Ausbau des Lötschberg-Basistunnels könnten die Züge bei Ereignissen rascher und unkomplizierter auf die Gotthard-Linie umgeleitet werden (und umgekehrt), ohne unlösbare Kapazitätsengpässe zu verursachen.

Das Projekt muss unbedingt auf Kostenreduktionen hin überprüft werden. Beispielsweise ist zu prüfen, ob der gleichzeitige Ausbau in Brig/Visp wirklich unabdingbar ist für eine effiziente Kapazitätserhöhung.

Weiter soll gemeinsam mit Italien ein kostengünstiger Ausbau zwischen Brig und Domodossola 2 geprüft werden, damit dem Güterverkehr auch südlich des Simplons genügend Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können. Die Infrastruktur ist heute zum einen auf der Südseite des Simplon-Tunnels stark veraltet und personalintensiv, zum anderen ist das Profil der Tunnels und der Fahrleitung nicht hoch genug, um für 4-Meter-Züge durchgängig befahrbar zu sein. Mit einem solchen Ausbau könnte der Güterverkehr leistungsfähiger abgewickelt werden.

Die Grünliberalen fordern, die bahntechnische Ausrüstung des Lötschberg-Basistunnels in den Ausbauschnitt 2035 aufzunehmen, um die Effizienz im Güterverkehr zu erhöhen und mehr Kapazität zu schaffen.

### **Raum Basel / Nordwestschweiz**

Die Grünliberalen anerkennen den Bedarf eines leistungsfähigen S-Bahn-Netzes in der Region Basel. Als starker Wirtschaftsstandort mit einer Bevölkerung, welche die Bahn rege benutzt, ist auch ein Ausbau der Bahninfrastruktur berechtigt. Das Projekt des sogenannten «Herzstücks Basel» kann jedoch aufgrund der hohen Kosten (2 bis 4 Milliarden Franken) nicht im laufenden Ausbauschnitt 2030/2035 finanziert werden. Alternativfinanzierungen (beispielsweise wie in Luzern) und eine langfristige Projektbegleitung sind gemeinsam durch das BAV und den Kantonen zu finden und umzusetzen.

Es bedarf allerdings – wie bei allen anderen Projekten – einer erneuten Abwägung der Alternativen. Der Bund sollte gemeinsam mit den betroffenen Nordwestschweizer Kantonen einen gemeinsamen mittelfristigen Plan erstellen, in welchem günstigere und innovative Alternativvarianten (beispielsweise in Form einer métro) untersucht werden. Es ist zentral, dass die Baslerinnen und Basler von einem attraktiven, gut erschlossenen und in hohem Takt fahrenden Öffentlichen Verkehr profitieren und dass die nötige Kapazität zur Verfügung gestellt wird. Wichtig ist eine Gesamtschau von Bund, Kantonen, Infrastrukturbetreibern und allen weiteren Stakeholdern, damit ein gutes und leistungsfähiges Projekt mit möglichst tiefen Kosten erstellt werden kann, die Bahn als Massentransportmittel gestärkt und eine nachhaltige Verkehrspolitik in der Region Basel sicherstellt wird. Relevante Faktoren für eine allfällige Alternativvariante zum Herzstück Basel müssen neben der gewünschten Qualität in erster Linie die Pünktlichkeit, die Fahrplan- und Netzstabilität, sowie der Takt und die benötigte Infrastruktur sein.

Für die Sicherung der Trassen im Transitgüterverkehr ist ausserdem der Ausbau der Bahnhöfe Sissach und Langenthal elementar

Die Grünliberalen beantragen das Herzstück Basel aus finanziellen Gründen nicht in den Ausbauschnitt 2035 zu integrieren. Der berechtigte Anspruch der Region Basel auf ein leistungsfähiges ÖV-System soll gemeinsam von Bund und Kantonen vertieft abgeklärt werden. Insbesondere sind alternative Finanzierungsmodelle zu prüfen.

## Raum Westschweiz

Die Grünliberalen unterstützen im Grundsatz die angestrebte Modernisierung zwischen Neuchâtel und La-Chaux-de-Fonds. Aus finanziellen Gründen wird es jedoch im laufenden Ausbauschnitt nicht möglich sein, die Direktvariante (mit einem neuen Tunnel) zu unterstützen. Ähnlich wie in den Regionen Basel und Luzern sind jedoch alternative Finanzierungsmodelle denkbar. So könnte beispielsweise der Kanton Neuenburg einen Teil vorfinanzieren, sofern der Bund das entsprechende Projekt als (mittel- und langfristig) unterstützenswert erachtet.

Falls das nicht möglich ist und das Projekt ausschliesslich via das STEP-Programm finanziert werden muss, werden die Grünliberalen den Vorschlag unterstützen, die bestehende Strecke Neuchâtel-La-Chaux-de-Fonds zu modernisieren, da dies deutlich weniger kostet (ca. 300 Mio. statt 900 Mio.) und ebenfalls einer Kapazitätserhöhung der Strecke dient. Beide Varianten (Modernisierung versus Direktführung) sollten nochmals gegeneinander abgewogen werden. Die Sicherheit im Ereignisfall muss ein zentrales Element zur Beurteilung der Modernisierung der Strecke sein. Der Kanton Neuchâtel ist in diesen Entscheidungsprozess aktiv einzubeziehen.

Wir begrüssen den Ausbau der stark befahrenen Abschnitte Genève-Lausanne und weiter in Richtung Wallis. Im Rahmen des Ausbaus der Kapazitäten ist zu prüfen, ob der zusätzliche Personen- und Güterverkehr mit der bestehenden Doppelspur-Infrastruktur bewältigt werden kann.

Um die nötigen Güterzugkapazitäten auf der Jura-Südfuss-Linie zu schaffen, ist ein Ausbau zwischen Bussigny und Daillens sehr wünschenswert (mindestens auf Teilstrecken).

In der Broye plant der Bundesrat einen Hub für den Güterverkehr in Sévaz. Dieser befindet sich auf einer Einspurstrecke (Nähe Estavayer-le-Lac). Es stellt sich die Frage, ob dies wirklich der geeignetste Platz ist. Entspricht ein solches Terminal einem überregionalen Interesse, sollte es möglichst an einer Doppelspurstrecke errichtet werden, um einen stabilen Fahrplan und genügende Kapazitäten zu gewährleisten. Muss der Güterverkehrshub in Sévaz gebaut werden, erscheint uns daher ein Doppelspurausbau der betroffenen Strecke als notwendig.

Die Grünliberalen beantragen, in der Westschweiz die Kapazitäten für Güter- und Personenzüge zu erhöhen, und unterstützen die Modernisierung der Strecke zwischen Neuchâtel und La-Chaux-de-Fonds.

## Betrieblichen Anlagen

Bei den betrieblichen Anlagen ist für die Grünliberalen zentral, dass die bestehenden Anlagen so unterhalten, modernisiert und ausgebaut werden, dass ein langfristiger Betrieb sichergestellt ist. Die entsprechenden Probleme werden bei mittleren Bahnhöfen wie Lenzburg, Morges und Nyon sichtbar oder auch im Raum Zürich, wo die Sicherheitsverhältnisse in den Hauptverkehrszeiten teilweise suboptimal sind. Die Perron- und Publikumsanlagen müssen im laufenden Ausbauschnitt ausgebaut werden, damit die Sicherheit in der ganzen Schweiz gewährleistet bleibt. Wenn die Anzahl der Reisenden erneut stark zunimmt, würden ohne entsprechende Massnahmen bei den Publikumsanlagen Geschwindigkeitseinschränkungen die Stabilität des Fahrplans negativ beeinträchtigen. Zudem sind Lösungen für ein schnelleres Zu- und Aussteigen zu entwickeln.

Die Grünliberalen begrüssen den benötigten Substanzerhalt, sowie den Ausbau von Publikumsanlagen, damit alle Reisenden die Bahn als Massenverkehrsmittel benutzen können. Dadurch bleibt die Stabilität des Fahrplans gewährleistet, und die geforderte Kapazität kann rund um die Uhr garantiert werden.

## 4. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden kann?

Mit Annahme der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) an der Volksabstimmung im Februar 2014 wurden Projekte in dieser Grössenordnung an den Bund abgetreten. Die Grünliberalen stehen weiterhin hinter dieser finanzpolitischen Lösung. Es ist daher folgerichtig, dass Grossprojekte wie der Durchgangsbahnhof Luzern über das Bundesbudget realisiert werden.

Hingegen sollte es möglich sein, dass die Kantone Projekte eigenständig vorfinanzieren, sofern der Bund die Gesamtprojektverantwortung behält und die Kantone erst dann mit dem Bau entsprechenden Projekte beginnen (oder konkreter planen), wenn der Bund für das Gesamtkonzept grünes Licht gegeben hat. Im Beispiel des Tiefbahnhofs Luzern ist diese Voraussetzung erfüllt, da der Bund dieses Projekt nur aus finanziellen Gründen in den nächsten Ausbauschnitt verschoben hat. Die Region Zentralschweiz könnte jedoch mit dem Bau des Projekts im gegenseitigen Interesse von Bund und Kantonen bereits viel früher beginnen.

2040

**5. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliches Erstaten dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?**

Die Grünliberalen können sich ein nachträgliches Erstaten von Investitionskosten durch den Bund gemäss den vorstehenden Ausführungen unter Punkt 4 vorstellen.

Die Grünliberalen können sich ein nachträgliches Erstaten von Investitionskosten in den Ausbau der Bahninfrastruktur vorstellen, sofern der Bund die Gesamtprojektverantwortung behält und die Kantone erst dann mit dem Ausbau beginnen, wenn alle nötigen Abklärungen getroffen wurden und die endgültige Bestvariante eines Projekts definiert wurde.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge. Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen  
Parteipräsident



Ahmet Kut  
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion