

Bern, 01. Oktober 2026

Vernehmlassung zur Vorlage Verkehr '45, Stellungnahme des VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Teil 2/4: Bahnprojekte, Antworten auf die Fragen 4 und 6

Frage 4: Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

Antwort: NEIN

Bemerkungen:

1. Gesamtbeurteilung und Angebotsausbau 2030 und 2035 im Speziellen

In Anbetracht der Kostensteigerungen und Realisierungsproblemen bei den bereits beschlossenen Projekten, unterstützen wir das Vorgehen einer Neupriorisierung.

Wir hätten uns aber gewünscht, dass in Bezug auf Ersatzmassnahmen für die WAKO-Opferstrecken Lausanne-Bern und Winterthur-St.Gallen die notwendige konzeptionelle Arbeit bereits vorliegt, um diese Erkenntnisse bei der Neupriorisierung mitberücksichtigen zu können.

Dass das sogenannte strategische Entwicklungsprogramm durch die Einführung der Projektkategorie der Ergänzungsmassnahmen möglichst von Ausbauten mit geringer strategischer Bedeutung entlastet werden soll, unterstützen wir ebenfalls (siehe auch Frage 10).

Nicht unterstützen können wir die Zweiteilung des strategischen Entwicklungsprogramms in Projekte, die in jedem Fall und solchen, die nur bei einer Verlängerung der Mehrwertsteuerfinanzierung realisiert werden sollen (siehe auch Frage 1 und 12). Auch die aus unserer Sicht nicht ausreichende Berücksichtigung des langfristigen Finanzbedarfs mit den kostenintensiven Ausbaubedarf ab der Projektliste 2031 auf fünf besonders wichtigen Abschnitten des Bahnnetzes (vier auf der Ost-West-Achse und die Durchmesserlinie Basel) können wir nicht unterstützen.

Vor allem können wir aber **den Inhalt der vorliegenden Angebotsentwicklung** insbesondere aufgrund der vier unten erwähnten Mängel ohne gewisse Korrekturen aufgrund der uns nun vorliegenden Informationen **nicht unterstützen**. Die gewählte strategischen Netzelemente unterstützen wir mehrheitlich (siehe Frage 6).

Von einer wirklichen Verknüpfung zwischen Ausbau und Angebotsentwicklung kann weniger denn je die Rede sein. Wir hoffen doch sehr, dass es sich bei Tabelle auf Seite 25 des erläuternden Berichtes lediglich um einen Auszug handelt. Ohne vollständiges Angebotskonzept 2035 verkauft der Bund den Vernehmlassungsteilnehmenden die Katze im Sack. Zu einem Preisschild von 24 Mia. eine etwas gar teure Katze, wenn man nicht genau weiss, wofür

die Katze bzw. die Ausbauten genau taugen. **Wir erwarten, dass das vollständige Angebotskonzept oder zumindest eine vollständige Liste der Strecken mit Angebotsverbesserungen deutlich vor der Botschaft veröffentlicht wird, sich die Öffentlichkeit dazu im Rahmen einer z.B. einmonatigen Vernehmlassung äussern kann und dass die Rückmeldungen in dasjenige Angebotskonzept einfließen können, das der Bundesrat zusammen mit der Botschaft zu Verkehr 45 verabschieden wird.**

Die skizzierte Angebotsentwicklung weist aus unserer Sicht erhebliche **Mängel** aus:

1. Die wichtigste aller Achsen – die West-Ost-Achse zwischen Genf über Bern, Zürich und St. Gallen bis zum Bodensee - wird trotz unbestrittenem Handlungsbedarf infrastrukturell (noch?) gar nicht angegangen. Vorgesehen ist zumindest ein Viertelstundentakt Zürich-Bern. Von Bedeutung wäre aber auch eine halbstündliche Verbindung Lausanne-Fribourg-Bern ohne zusätzliche Zwischenhalte (wie das im bisherige Angebotskonzept vorgesehen war), um die Bahn auch ohne WAKO auf dieser Strecke ein Stück weit konkurrenzfähiger zu machen. Auch die Achse Genf-Biel-Zürich-St.Gallen ist über den vorgesehene Bypasszug Genf-Biel hinaus zu verdichten und möglichst nicht zu verlangsamen, um die Linie über Fribourg-Bern und den Bahnhof Bern zu entlasten. Auch zwischen Lausanne und Genf ist der Takt unbedingt über den erwähnten Regioexpress Genf-Rennens hinaus zu verdichten. Positiv werten wir von den spärlichen im erläuternden Bericht enthaltenen Informationen, dass die Halbstundentakte im Regionalverkehr per 2035 «systematisch» möglich seien und dass sechs mittelgrosse Zentren im Aargau von Taktverdichtungen in Ost-West-Richtung zumeist bis nach Zürich profitieren werden. Das wird auch den Ausbaubedarf der N1 zwischen Aarau Ost und Birrfeld reduzieren.

2. Als Folge der (vorübergehenden?) Vernachlässigung der Ost-West-Achse beim strategischen Entwicklungsprogramm werden Landesteile mit eindeutigem Nachholbedarf wie die südliche Romandie, das Tessin und die Ostschweiz mit dieser fragwürdigen Neupriorisierung der Infrastrukturausbauten in Bezug auf ihre wichtigsten Korridore aber auch in Bezug auf die Aktualisierung ihres S-Bahnangebotes auf später, d.h. nach 2045(!) vertröstet.

3. Dem Güterverkehr wird im Gegensatz zu früheren Ausbauvorhaben mit NEAT oder Ligerzertunnel zu wenig Beachtung geschenkt. Hierzu sind Ergänzungen auf der Projektliste von 2027 (siehe Antwort auf Frage 6), zusätzliche Anstrengungen und Bekenntnisse im Allgemeinen (siehe unter Kapitel 7. unten)

4. Wir anerkennen, dass erstmalig explizit relevante Mittel für die Mitfinanzierung von Projekten für den grenzüberschreitenden Verkehr als wichtige Innovation dieser Vorlage. Uns fehlt in der Vorlage aber die Ambition, Angebotsqualität und Reisezeitverkürzungen im Sinne klimaverträglicher Flugalternative flächendeckend auf das Niveau unserer Nachbarstaaten zu heben (unter Kapitel 2. unten).

Bei den Erläuterungen zum geplanten Angebotsausbau vermissen wir auch die Achse Bern/Biel-Basel. Wegen der im Vergleich zum Strassenverkehr langen Reisezeit sind zusätzliche Angebote im Angebotskonzept vorzusehen - über die im Bericht erwähnte Verdichtung Biel-Delémont-Basel gemäss Mo Imark 24.3071 hinaus. Der Modalsplit auf diesen Korridoren fällt aktuell zuungunsten der Bahn aus.

Positiv werten wir generell (d.h. abgesehen von den oben erwähnten Fällen und den zu realisierenden Vollknoten Lausanne und St.Gallen) das Bestreben, im Inland statt in teure Neubaustrecken mit beschleunigten Verbindungen, weiterhin primär in ein zeitlich und geographisch möglichst dichtes Bahnangebot mit möglichst attraktiven Direktverbindungen und Umsteigebeziehungen zu investieren.

Flächendeckende Fahrzeitenverlängerungen (wie sie mit dem gescheiterten Angebotskonzept 2035 gemäss dem Faktenblatt Fahrzeiten Fernverkehr vom Mai 2024 quasi überall enthalten waren, sind allerdings nicht annehmbar. In Anbetracht des für die meisten Menschen stabilen Reisezeitbudgets wäre ansonsten mit einer Rückverlagerung von der Bahn auf die Strasse zu rechnen.

Dieser Fokus auf Kapazität muss auch die noch ausstehende Neuauflage des Angebotskonzeptes 2035 prägen. **Die Neuauflage des Angebotskonzeptes 2035 ist vor allem auch daran zu messen wie nahe es in Bezug auf die Anzahl der zusätzlichen Sitzplätze** der gescheiterten Vorgängerversion mit ihren mehr als + 20% zusätzlichen Sitzplätzen kommt. Neben einem stabilen Betrieb und zeitnahen Umsteigeoptionen ist die Zahl der zusätzlich zur Verfügung stehenden Sitzplätze in Zeiten des Klimawandels, länger werdender Pendlerweg und des Bevölkerungswachstum das wichtigste Kriterium an ein Angebotskonzept.

2. Bei der Mittelverwendung für den internationale Schienenverkehr sind Direktverbindungen nach Spanien und ein Infrastrukturausbau Genf-Lyon zentral

Wir unterstützen den Finanzbetrag sehr, der mit Verpflichtungskredit für die entsprechende Sammelposition beantragt wird (Art. 1 Abs.2 Bst. h des Verpflichtungskredites zum Ausbauschnitt).

Der internationale Schienenpersonenverkehr **ist in die nationalen Angebotskonzepte zu integrieren**. Das Parlament hat den Bund mit den Motionen 24.4037 und 24.4042 bereits dazu beauftragt. Weil dies bisher noch nicht geschehen ist, ist diese Motion noch nicht abzuschreiben (siehe auch Antwort auf Frage 1).

Dabei **hat sich das Angebot konsequent an die grössten Potentiale** zu orientieren. Sowohl an die absolut grössten als **auch an jene mit dem grössten Verlagerungspotential vom Flugverkehr zur Bahn**. Daraus ergibt sich neben dem Fokus auf städtische Zentren mit Reisedistanzen von einigen hundert Kilometern auch einen Fokus auf weiter entfernte Ziele u.a. in Spanien und Grossbritannien. Die angestrebte Direktverbindung nach London ist als erster notwendige Schritt in diesem Sinne zu verstehen. Reisende ab der Schweiz überschätzen oft die Bahnreiszeiten an solche Destinationen mit hohem Fluganteil unter den Reisenden. Dass sowohl Spanien als auch Grossbritannien ein leistungsfähiges Hochgeschwindigkeitsnetz aufweisen, geht ob den umständlichen und zu langsamen Verbindungen nach Barcelona oder London oft vergessen. Entsprechend diesen aktuellen Informationsdefiziten wird auch von möglichen Betreibern das langfristige Potential von Zugreisen ab der Schweiz in diese Destinationen tendenziell als zu tief eingeschätzt.

Bei Destinationen mit in Relation zur Reisedistanz sehr überdurchschnittlichem Finanzbedarf pro Reisenden (z.B. aufgrund hoher Trassengebühren) ist auf Angebote hinzuwirken die einen wechselseitigen Nutzen für Destinationen auf verschiedenen Abschnitten der Verbindung hinzuwirken und es ist jeweils **zu prüfen, ob die finanziellen Lasten für ein entsprechendes Angebot zwischen dem Bund, den ebenfalls von der Verbindung**

profitierenden Staaten, Kantonen, Gemeinden und ausländischen Teilstaaten aufgeteilt werden könnten. So ist es zum Beispiel unverständlich, dass der Bund für die letztes Jahr vorgeschlagene Nachtzugsverbindung nach Kopenhagen und Malmö unseres Wissens nicht in Erfahrung gebracht hat, ob die Städte Kopenhagen, Malmö, Zürich und Basel und die Teilstaaten Seeland, Fünen und Skane bereit gewesen wären, sich finanziell an den Kosten zu beteiligten. Dieses Angebot war bekanntlich so konzipiert, dass ein bedeutender Teil der Zielgruppe in Skandinavien wohnhaft gewesen wäre und zu Ferienzwecken in die Schweizer Tourismusregionen hätte reisen sollen. Wie die Diskussion in der Stadt Zürich im Nachgang zum finanziellen Verzicht durch das Bundesparlament gezeigt haben, sind von den Gesuchstellern und dem BAV auch Schweizer Städte für eine bescheidene Mitfinanzierung grundsätzlich in Betracht zu ziehen, obwohl wir hier, da es sich um ein nationales Angebot handelt, mehr noch als im Schweizer Fernverkehr den Bund in der Pflicht sehen, zumal auch im CO₂-Gesetz die entsprechende Förderung von internationalen Tag- und Nachtzügen verankert ist. **Im Falle von gesicherten Trassen aber gescheiterter Finanzierung oder gescheiterter Rollmaterialbeschaffung sind auch potenzielle alternative Besteller und Betreiber** in Betracht zu ziehen und vom Bund aktiv zu involvieren.

Sollten die finanziellen Mittel dieser Sammelposition des Verpflichtungskredit zur Projektliste 2027 nicht ausgeschöpft werden oder der Mittelbedarf für den internationalen Verkehr hinter den Erwartungen zurückblieben, **sind durch den Bund Ausschreibungen für internationale Bahnverbindungen ab der Schweiz an jene Destinationen mit dem grössten Nachfrage- und Flugverlagerungspotential durchzuführen.** Ein besseres Angebot ab der Schweiz ist ebenso zentral wie der innerschweizerische Fernverkehr, so dass das Instrument einer Ausschreibung sicher nicht von Beginn weg auszuschliessen ist.

Dass je nach Destination häufig Tagzüge ein grösseres Potential als Nachtzüge haben, haben Bund und SBB erfreulicherweise erkannt wie die Beispiele London und Brüssel zeigen. Um die Reisezeiten attraktiver zu machen, ist europaweit **systematisch nach Beschleunigungspotential zu suchen.** Einerseits durch **direktere Linienführungen** in grosse Metropolen (z.B. kurzfristig Angebotsausbau Basel-Lille mit Anschluss nach London, analog dem neuen Angebot Basel-Brüssel mit Umsteigemöglichkeit in Lille statt Paris). Andererseits durch **Tangentialverbindungen**, wie sie die SBB bereits für die kommenden Jahre plant: etwa eine Direktverbindung von Genf nach Barcelona mit Halt in Lyon-Saint-Exupéry statt im Stadtzentrum von Lyon oder eine Direktverbindung von Zürich nach Florenz beziehungsweise Rom ohne Halt in Milano Centrale. Schliesslich ist auch die Möglichkeit von **Flügelzügen**, wie sie die ÖBB bei den Nachtzügen ab der Schweiz zum Teil betreibt, systematisch zu prüfen, um zusätzliche Destinationen anzubinden, ohne besonders stark ausgelastete Trassenabschnitte zusätzlich in Anspruch nehmen zu müssen (z.B. durch den Gotthard oder nach Deutschland).

Wo betriebliche Massnahmen nicht möglich sind, sind auch infrastrukturelle Massnahmen zu ergreifen. **Hochgeschwindigkeitsanschlüsse ab der Schweiz ins Ausland, müssen** wieder zu jener **Priorität der Schweizer Bahnpolitik werden**, die sie zu Zeiten des FinöV-Fonds einmal waren. Entsprechend hat der Bund ein neues **Paket an HGV-Massnahmen auszuarbeiten und mit dem im Verpflichtungskredit zum Ausbauschnitt 2027 enthaltenen Betrag** zumindest teilweise **zu finanzieren.** Es ist nicht einsichtig, weshalb der Bund bei Agglomerationsprogrammen auf französischem oder deutschem Boden und bei der Verladestationenfinanzierung in Norditalien vom Territorialitätsprinzip abweicht, beim grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr aber keine öffentlichen Mittel investiert. Auch beim

grenzüberschreitenden Fernverkehr fällt der Nutzen vor allem auch in der Schweiz an. Entsprechend **hat die Schweiz entsprechend dem Nutzen, der ihr und ihrer Bevölkerung entsteht, sich an der Finanzierung zu beteiligen**. Der Verpflichtungskredit schafft den finanziellen Spielraum für eine Praxisänderung bezüglich der Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen, die nicht anderweitig finanziert sind.

Neben der Strecke Genf-Lyon ist auch die Strecke Basel-Strassburg so weiterzuentwickeln, dass sie mit den gängigen Geschwindigkeiten von TGV-Zügen befahren werden kann.

Kurz- und Mittelfristig sind insbesondere folgende Angebotsausbauten ab der Schweiz anzustreben und frühzeitig im Angebotskonzept zu verankern:

- **Direktverbindung Genf-Barcelona via Lyon St. Exupéry**
- **Direktverbindung Basel-London**
- **Direktverbindung Genf-London**
- **Angebotsausbau Direktverbindung Basel-Lille mit Anschluss nach London**
- **Direktverbindungen Zürich-Rom und Zürich-Florenz**
- Angebotsausbau Lausanne - Milano Centrale, um die Romandie ähnlich gut wie die Deutschschweiz an italienische Grossstädte anzubinden
- Taktverdichtung Zürich-München alternierend zur Direktverbindung Zürich-Innsbruck-Wien bzw. Zürich-Wien mit Umsteigen in Salzburg, da eine Reise von Zürich nach Wien mit Umsteigen in München bzgl. Fahrzeit konkurrenzfähig ist
- Taktverdichtung Zürich-München am frühen Abend mit Anschluss an die internationalen Nachtzugverbindungen ab München

Infrastrukturseitig ist **ein Teil des nun beantragten Kredites für Ausbauten auf der Strecke Genf-Lyon** einzusetzen.

Neben Basel ist mittelfristig auch Genf als Ausgangspunkt internationaler Bahnverbindungen zu stärken und Nachtzugsverbindungen ab Genf sind zu prüfen.

Im Folgenden begründen wir unsere Auswahl an vordringlichen Angeboten und Ausbauten:

Die **Direktverbindung Genf-Barcelona** ist aus folgenden Gründen prioritär: Barcelona ist ab Zürich die sechst- und ab Genf die siebthäufigste Flugdestination. Wird die Verbindung nach Barcelona durch direkte Tag- oder Nachtzüge angeschlossen, gewinnt auch die Reise in weitere Destinationen Spaniens an Attraktivität, die ebenfalls zu den beliebtesten Flugdestinationen ab der Schweiz zählen. Alle anderen europäischen Metropolen die bezüglich Flugpassagierzahlen und Reisedistanz mit Barcelona vergleichbar sind, verfügen längst über Direktverbindungen ab der Schweiz und die Reise dauert auch nicht 15 Stunden wie momentan nach Barcelona, sondern 10 oder 11 Stunden. Für dieses Vorhaben hat das BAV verschiedene Anbieter zu prüfen, um geeignete Trassen anbieten zu können (SBB, TGV Lyria, Kooperationen mit spanischen Bahnunternehmen).

Der **Infrastrukturausbau Genf-Lyon** mit u.a. Mittel aus der Schweiz bringt für drei verschiedenen Zielgruppen bedeutenden Nutzen. 1. Verbindung mit dem Standort Lyon: Die Metropolitanräume Genf und Lyon sind wirtschaftlich und gesellschaftlich je länger je stärker verflochten. Entsprechend ist eine schnellere und regelmässige Zugverbindung auch volkswirtschaftlich bedeutend. Es dürfte kaum im Interesse der Schweiz sein, dass Lyon in andere Himmelsrichtung als in Richtung Schweiz verkehrlich deutlich besser angebunden ist.

2. Fernreisen ab der Schweiz nach Spanien (siehe oben Argumente für die Direktverbindung Genf-Barcelona).
3. Fernreisen ins südliche Frankreich. Südfrankreich verfügt über für die Schweizer Bevölkerung relevante Ferienregionen. Die Kapazitäten auf der Strasse oder mit dem Flugzeug ab Genf sind vor allem in den Sommermonaten knapp. Das Bahnpotential aus der Schweiz in Richtung Marseille, Nizza oder Nîmes ist noch nicht ausgeschöpft.

Direktverbindungen Zürich-Rom und Zürich-Florenz sind einerseits touristisch und gesellschaftlich relevant. Die Flugpassagierzahlen ab der Schweiz nach Rom sind in Relation zu Reisedistanz sehr hoch, so dass sich ein neues Angebot eine Nachfrage schaffen dürfte und es nicht zutrifft, dass die schnelleren Verbindungen ab Mailand die Bahnreisen ab der Schweiz bereits hinreichend konkurrenzfähig gemacht haben.

Ebenso relevant ist, dass Neubaustrecken geplant sind, die Rom sowohl mit Paris als auch mit Berlin schneller verbinden. Die Schweiz hat ein volkswirtschaftliches Interesse daran, dass die schnellsten alpenquerenden Bahnverbindungen nach Rom auch weiterhin über die Schweiz führen.

In Bezug auf Verbindungen nach London hat der Bundesrat das Potential und die Klimarelevanz bereits erkannt. Mit Bahnhofswechsel wie bisher in Paris würde die Zugreise nach Grossbritannien ein Nischenprodukt bleiben. Ergänzend und bereits kurzfristig ist das Angebot mit bahnhofgleichem Umsteigen in Lille zu intensivieren.

3. Die Ost-West-Achse hat 2031 zusätzlich finanzreife Projekte und ab 2035 eine prioritäre Berücksichtigung beim Erstellen von Projektlisten verdient

Wir sehen einen eklatanten Widerspruch darin, dass Verkehr 45 die zentrale Rolle der Ost-West-Achse anerkennt, aber gleichzeitig deren finanzielle Bedürfnisse nicht in die **mittelfristige Planung der Fondsausgaben** miteinzubeziehen scheint.

Das Angebot auf der Achse zwischen Genf und dem Bodensee ist nämlich zwingend vor 2045 wesentlich zu verbessern, ist doch der Verbesserungsbedarf für vier Abschnitte dieser Achse kaum bestritten. 2012 hat die Politik bereits mit dem Ausbauschritt 2025 verbindlich zugesagt und gegenüber der Stimmbevölkerung anlässlich der FABI-Abstimmung versprochen, Kapazität und Beschleunigung auf den Abschnitten Lausanne-Bern und Winterthur-St.Gallen in dem Ausmass zu verbessern, wie es für einen Vollknoten in Lausanne und St.Gallen notwendig ist. Für die Strecke Aarau-Zürich besteht im Ausbauschritt 2035 bereits eine Verpflichtung zur Kapazitätssteigerung, wobei wir die Alternativvariante von Gutachter Weidmann und BAV unterstützen. Und auf den Abschnitt Lausanne-Genf ist der Bedarf dermassen offensichtlich, dass ein erster Ausbau bereits beschlossen und vom Bund für die Projektliste 2031 in Aussicht gestellt wurde.

Seither hat die Volksabstimmung von 2024 deutlich gezeigt, dass ein Nationalstrassenausbau entlang dieser Achse nicht mehrheitsfähig ist. Auch die grosse Mehrheit der an dieser Achse liegenden Kantone und alle Grossstädte haben den Ausbauschritt abgelehnt, bei dem vor allem die N1 hätte ausgebaut werden sollen. **Verkehr 45 erkennt diese politischen Realitäten, wenn nun auf der Ost-West-Achse bis 2045 vor allem Nationalstrassen ausgebaut werden sollen. Stattdessen sind mit Hochdruck die entsprechenden strategischen und planerischen Grundlagen zu erarbeiten, damit 2031 über finanzreife Projekte auf der Ost-West-Achse befunden werden kann. Sicher nicht in Frage zu stellen**

ist im Rahmen dieser Arbeiten, dass möglichst bald auch in Lausanne und St.Gallen ein Vollknoten zu etablieren ist, so dass auch West- und Ostschweiz von einem funktionierenden Taktfahrplan werden profitieren können wie er längst in Zürich, Bern, Basel, Olten oder Visp selbstverständlich ist. Ohne verbesserte Anschlüsse zwischen Fern- und Regionalverkehr ist die Bahn in der West- und Ostschweiz ausserhalb der Kernstädte in Bezug auf die Reisezeit zum Teil schlicht nicht konkurrenzfähig. **Ab 2035 sind Massnahmen auf den vier oben erwähnten Abschnitten der Ost-West-Achse** (Genf-Lausanne, Lausanne-Bern, Aarau-Zürich, Winterthur-St.Gallen) **bei der Erstellung der Projektliste priorisiert zu behandeln.**

4. Die Romandie ist mit Reisezeitverlängerungen, nicht eingehaltenen Versprechen und Nachholbedarf konfrontiert

In der Deutschschweiz konnten in den letzten 20 Jahren dank weitsichtiger Infrastrukturausbauten fast flächendeckend leichte Reisezeitverkürzungen zwischen den Grossagglomerationen realisiert werden: Ab Zürich sind die schnellsten Fahrzeiten in den letzten 20 Jahren auf sechs der acht wichtigsten Achsen mindestens um einige wenige Minuten gesunken und werden dank Zimmerberg- und Brüttenertunnel weiter reduziert. Einzig nach Basel, Olten und Chur ist die Fahrzeit unverändert geblieben. Ab Bern wurden auf den wichtigsten Deutschschweizer Fernverkehrsachsen ausnahmslos Fahrzeitverkürzungen realisiert. Ab Basel sind die Reisezeiten auf den wichtigsten Deutschschweizer Strecken konstant geblieben. So konnte der Taktfahrplan ab Zürich, Bern, Olten und Basel perfektioniert werden.

Die Romandie hingegen **wartet auch Jahrzehnte nach seiner Einführung für die Deutschschweiz noch auf einen Taktfahrplan mit schlanken Umsteigebeziehungen von wenigen Minuten in fast alle Richtungen.** Die Fahrzeitverbesserungen der Deutschschweiz gingen gar mit Fahrzeitverlängerungen auf sämtlichen wichtigen Strecken der Romandie einher. Ab Lausanne ist die Fahrzeit im Fernverkehr in den letzten 20 Jahren in sämtliche vier wichtige Richtungen angestiegen, so dass sich Lausanne je länger je mehr weg vom Ziel eines Vollknotens mit Taktfahrplan nach Deutschschweizer Vorbild wegbewegt, obwohl dieser seit 2012 politisch zugesagt ist.

Eigentlich wäre es aus einer ganzheitlichen Perspektive offenkundig, dass als allernächstes die Verschlechterungen, die die Romandie in Bezug auf die Fernverkehrsfahrzeiten und damit gegenüber dem Individualverkehr über sich ergehen lassen musste, zumindest teilweise wieder rückgängig gemacht werden sollten. Stattdessen präsentiert der Bund einen Ausbauschritt ohne jegliche strategische Netzelemente auf den wichtigsten Strecken der Romandie (die Strecke Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds ist nun mal keine der wichtigsten und der Ausbau des Bahnhofs Genf Cointrin nur die letzte Etappe schon in die Wege geleiteter Renovationen).

Hinzu kommt, dass der südwestliche Teil der Romandie durch ein überdurchschnittliches Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum geprägt ist, die Zersiedelung in der für die regionale und nationale Identität wichtigen Kulturlandschaften voranschreitet und die Bevölkerung des Arc Lémanique ausgeprägter als die Gesamtschweiz Ausbauten des öffentlichen Verkehrs gegenüber Ausbauten von Nationalstrassen vorzieht, wie zuletzt die Abstimmung 2024 gezeigt hat. Insofern **ist von einer systematischen Vernachlässigung der Romandie in Bezug auf den Fernverkehr zu sprechen, die mit dem aktuellen Ausbauschritt ihre Fortsetzung findet**, während im Regionalverkehrsangebot ein Teil des Verbesserungspotential realisiert wurde (z.B. CEVA in Genf).

Die Bilanz zu Ungunsten der Romandie trüben zusätzlich die Planungsfehler, welche die beschlossenen Projekte WAKO vollständig verunmöglichen und den Umbau des Bahnhofs Lausanne massiv verzögern. In der Kombination sind die beiden Fehlleistungen verehrend und werfen den mit Abstand wichtigsten Eisenbahnknotenpunkt der Romandie zusätzlich zurück.

Die Angebotsverschlechterungen der letzten zwanzig Jahre in einem Landesteil mit Aufholbedarf werden dadurch noch potenziert. **Aus verkehrlicher, staatspolitischer und wirtschaftlicher Sicht ist es deshalb nötig in der Romandie in den nächsten Jahrzehnten weit überdurchschnittlich zu investieren**, was diese Vorlage bedauerlicherweise verpasst und zum grössten Teil in die Zukunft verschiebt.

5. Vollständig fehlende Massnahmen im Tessin

Mit Erstaunen mussten wir feststellen, dass Verkehr 45, das für sich in Anspruch nimmt, alle Landesteile abzudecken, im Tessin keine einzige Eisenbahnmassnahme enthält. Das ist auch im Hinblick auf allfällige oder angekündigte Volksabstimmungen bedeutend. Einerseits für die Akzeptanz der Mehrwertsteuerfinanzierung im Tessin. Andererseits im Hinblick auf die Akzeptanz eines möglichen späteren Nationalstrassenausbaus mit einem oder zwei Tessiner Grossprojekten.

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb der Bund bisher keine Projekte zu berücksichtigen gedenkt, die für das kantonale Angebotskonzept 2050 notwendig sind, die das kantonale Amt für Raumentwicklung und Mobilität erarbeitet hat. Die noch recht neue Tessiner S-Bahn hat ihre Erwartungen übertroffen, so dass ohne kontinuierliche Planung eine ähnliche Situation wie bei der CEVA eintreten könnte und neue Angebote rekordschnell mehr als ausgelastet sein könnten.

Aufgrund der Zehntausenden von Grenzgängerinnen und Grenzgänger und der guten Zusammenarbeit mit Trenord bietet es sich insbesondere an, die grenzüberschreitenden Verbindungen weiter zu verbessern. Aus Sicht des Fahrgastpotentials denken wir hier beispielsweise an eine neuerdings **direkte Verbindung zwischen der Agglomeration Lecco und dem Südtessin**, zumal die Strecke Lecco-Como in den nächsten Jahren elektrifiziert wird. Kurzfristig bedeutend ist auch der **Ausbau des Tunnels Tunnel Monte Olimpino 1 auf 4 Meter** damit die S11 aus Mailand, die mittlerweile Doppelstockzüge einsetzt, wieder bis Chiasso verkehren kann. Heute endet die Linie in Como. Es ist zu prüfen, ob dieses Projekt der Projektliste 2027 hinzugefügt, als strategisches Netzelement mit regionaler Wirkung realisiert oder via den 4-Meter-Korridor-Kredit finanziert werden kann.

6. Nicht ausgeschöpftes Verlagerungspotential hin zur Bahn in der Ostschweiz

Obwohl die Ostschweiz in Bezug auf ihr öV-Angebot im Vergleich zu anderen Landesteilen einen Aufholbedarf aufweist, sieht der Bund weder für diesen noch für den nächsten Ausbauschnitt strategische Netzelemente mit nationaler Wirkung vor, die sich vor allem auch in der Ostschweiz positiv auswirken. Das Ziel von eines **Vollknotens St.Gallen** wird gar nicht erst erwähnt, obwohl dieser schon 2012 mit dem Ausbauschnitt 2025 zugesichert wurde. Um mit dem Individualverkehr konkurrenzfähig zu sein, haben sich Projekte und Angebotskonzepte daran zu messen, inwiefern sie in St.Gallen die Umsteigebeziehungen zwischen Regional- und Fernverkehr verbessern. In gewisser Weise ähnelt die Ausgangslage jener im Kan-

ton Freiburg, wo zumindest mit dem gescheiterten Angebotskonzept 2035 ein halbstündliches Angebot ohne Zwischenhalte in den regionalen Zentren Romont und Palezieux hätte sichergestellt werden sollen. Insofern können wir anerkennen, dass ein einheitliches Konzept für die gesamte Ost-West-Achse bis hin zum Bodensee sinnvolle Lösungsansätze aufzeigen könnte. Als Flugalternative wichtig sind auch Verbesserungen auf der Strecke Zürich – München. Mit dem Projekt Rorschach – Rorschach Stadt, auf das nicht verzichtet werden soll (siehe auch Fragen 1, 6 und 8), bieten sich neue Möglichkeiten, die vor allem auch in den frühen Abendstunden genutzt werden sollten. Denn ab München besteht ein attraktives Nachtzugnetz, was in der Hochsaison, wenn die Nachtzüge ab Basel stark ausgelastet sind, für die Deutschschweiz und den süddeutschen Raum eine Alternative zur Reise ab der Schweiz sein kann. Ähnlich wie zwischen dem Südtessin und der Lombardei besteht auch in Bezug auf die Pendlerströme ein Verlagerungspotential weg vom Individualverkehr zwischen dem St. Galler Rheintal/der oberen Bodenseeregion und Vorarlberg, das in Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen und den Nachbarstaaten besser zu nutzen ist. Wie in den Fragen 6, 8 und 9 angetönt, können wir dem Ansinnen des Bundes, Ostschweizer Projekte, die auf bereits beschlossene Projektlisten aufgeführt sind und das Potential zu strategischen Netzelementen mit regionaler Wirkung haben, von bereits beschlossenen Projektlisten zu streichen aufgrund der aktuell verfügbaren Informationen nur dann etwas abgewinnen, wenn diese trotzdem als Ergänzungsmassnahmen weiterverfolgt werden (Rorschach – Rorschach Stadt, Mühlehorn-Tiefenwinkel).

7. Beim Güterverkehr sind verbindliche Zusagen statt Vernachlässigung angebracht

Wir haben den Eindruck gewonnen, dass der Bundesrat den Güterverkehr noch stärker als sein Gutachter Weidmann depriorisieren will. Es scheinen neue strategische Netzelemente, die vor allem auch dem Güterverkehr dienen sollen auf der Projektliste 2027 vollständig zu fehlen. In Anbetracht der massiven preislichen und operativen Schwierigkeiten, mit denen der Güterverkehr auf der Schiene und zu Wasser in seinem Konkurrenzkampf mit der Strasse seit einigen Jahren konfrontiert ist, wäre das eine fatale Fehlentwicklung, die auch im Widerspruch zu wesentlichen politischen Entscheiden stehen würde. Angefangen vom Alpenschutzartikel in der Verfassung und dem gesetzlichen Verlagerungsziel bis hin zum vor kurzem reformierten Güterverkehrsgesetz, das u.a. mit dem Verladebonus oder den Beiträgen für eine automatische Kupplung zusätzliche Anreize schafft, die freilich nur in Kombination mit attraktiven Trassen ihre Wirkung entfalten können.

Neben punktuellen Ergänzungen der nächstjährigen und der übernächsten Projektliste (siehe Antwort auf Frage 6 bzw. hier unter 8.) ist auch eine weitreichende Trassensicherung in den Angebotskonzepten, den Netznutzungskonzepten und den Netznutzungsplänen notwendig. Die Vorlage und die nachfolgenden Arbeiten müssen die Güterverlagerung auf die Schiene unterstützen, indem sie die dafür notwendigen Trassen zur Verfügung stellen. Die aktuell dem Güterverkehr zur Verfügung stehenden Trassen dürfen im ganzen Zeitraum bis 2045 keinesfalls auf gewissen Strecken reduziert werden.

8. Bemerkungen zu Projekten, die auf der Projektliste von 2031 Aufnahme finden sollten

Das Projekt **Durchgangsbahnhof Luzern 2. Etappe** muss als Folgeprojekt der ersten Etappe (Kopftiefbahnhof und Dreilindentunnel) Eingang auf die Projektliste von 2031 finden.

Denn nur im Endausbau bringt das Projekt den angestrebten Nutzen. Ansonsten würde die Region Luzern für ihre Bereitschaft bestraft, das Projekt etappieren zu lassen und damit zusätzlichen Grossprojekten Platz auf der Projektliste für 2017 zu verschaffen.

Auch der Abschnitt **Morges – Perroy** muss Aufnahme auf die Liste zum Ausbauschnitt 2027 finden können. Bereits im **Rahmen der Beratungen zum Ausbauschnitt 2027** braucht es dazu jedoch **klare Zusagen zum finanziellen Ausmass und zum Zeitplan bis zur Inbetriebnahme**. Das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, die fehlende Redundanz und die gesamtschweizerische Bedeutung des Arc lémanique machen diesen Ausbau zwingend notwendig, zumal Verkehr 45 auf der Achse Lausanne-Genf und insbesondere im Raum Morges (Contounment de Morges) auf die Bahn als hauptsächliches Verkehrsmittel setzt um das prognostizierte Verkehrswachstum zu absorbieren und im Einklang mit den politischen Präferenzen der lokalen Bevölkerung mehrere Autobahnausbauten depriorisiert oder auf sie definitiv verzichtet, was wir sehr begrüssen. Wie bei Frage 10 erwähnt, ist es die neue Bestimmung, gemäss der das Projekte noch nicht über die neu notwendige Projektreife verfügt in diesem Fall nicht relevant, weil dieser Ausbau bereits auf einer bestehenden Projektliste aufgeführt ist und dort gemäss Bundesrat aufgeführt bleiben soll. Auch ist dieses Projekt aufgrund des unbestrittenen Handlungsbedarfs auch nicht von der noch zu erarbeitenden Strategie zur Ost-West-Achse abhängig zu machen und schon gar nicht zu Gunsten andere Projekte auf dieser Achse zu depriorisieren. Weitere Infrastrukturausbauten auf der Strecke Lausanne-Genf, die den Nutzen des neuen Abschnitts zusätzlich steigern, sind voranzutreiben, so dass sie bis 2031 entscheidungsreif wären.

In Bezug auf die **Durchmesserlinie Basel** möchten wir dem Bund danken, dass in solch kurzer Zeit, das ursprüngliche und von Weidmann begutachtete Projekt des Herzstück Basel derart gewinnbringend redimensioniert werden konnte. Wie in diesem Fall und für den Korridor Aarau-Zürich sollte es auch für andere neuralgische Orte dem Anspruch des Bundes entsprechen, zeitnah Alternativen skizzieren zu können. Beispielsweise für die verbleibenden Abschnitte der Strecke Lausanne-Genf und für die beiden WAKO-Opfer-Strecken Bern-Lausanne und Winterthur - St.Gallen, für die der Auftrag der Projektliste STEP 2025 bestehen bleibt, eine umsteigerelevante Beschleunigung in die Wege zu leiten.

Die Basler Durchmesserlinie ist zentral für die künftige Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Basel mit seiner wichtigen Rolle im internationalen Verkehr für die gesamte Schweiz, dem Schweizer Fernverkehr für die Nordwestschweiz, als Güterverkehrsstandort auf der Nord-Süd-Achse inkl. Güterumschlag sowie für den vermehrt grenzüberschreitenden S-Bahn-Verkehr im Dreiländereck. Am Bahnknoten Basel kommen so viele Funktionen wie sonst kaum wo auf dem Schweizer Eisenbahnnetz zusammen. Durch die zusätzliche Kapazität der Durchmesserlinie ergeben sich auf dem bestehenden Netz wertvolle neue Möglichkeiten. Nicht zu vergessen ist auch, dass die lokale Bevölkerung anstelle eines Nationalstrassenausbaus eindeutig einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs wünscht, wie die Abstimmung 2024 zum letzten Ausbauschnitt inklusive Rheintunnel gezeigt hat.

In der Stadt Basel und im benachbarten Elsass und Marktgräflerland ist eine bessere Erschliessung per trinationale S-Bahn notwendig, die dank der Durchmesserlinie erreicht werden kann - als Ergänzung zum Ausbau des Tramangebotes, wovon einige Projekte mit der aktuellen fünften Generation der Agglomerationsprogramme dieser Vorlage finanzierungsreif werden.

Wegen der langen Planungs- und Bauzeiten für solch aufwändige Projekte wie die Durchmesserlinie ist es wichtig, dass bereits bis Ende 2030 die Grundlagen für einen Entscheid bereit sind und die Durchmesserlinie in die Botschaft 2031 aufgenommen werden kann.

Die Durchmesserlinie soll möglichst nicht etappiert werden, weil aus heutiger Sicht keine für sich genommen sinnvollen und wirksamen Etappen definieren lassen.

Auf der Strecke **Bellinzona – Luino** ein **Infrastrukturausbau ernsthaft zu prüfen**, so dass 2031 über einen allfälligen Ausbau auf dieser Strecke entschieden werden kann. Nicht zuletzt weil die südliche NEAT-Zufahrt auf der Achse Como – Bellinzona als Folge der Einführung der grenzüberschreitenden Tessiner S-Bahn viel stärker als ursprünglich geplant von Personenverkehrszügen unterschiedlichster Geschwindigkeiten beansprucht wird, ist es essenziell, dass auf der Alternativroute Bellinzona – Luino **allermindestens 90 Güterzüge pro Tag und Richtung verkehren können**. Die Schweiz hat international mehrfach zugesichert, diese Mindestmenge an Kapazität bereitzustellen, hält sich aber nicht an dieses Versprechen. Ohne infrastrukturelle Massnahmen droht die heute ungenügende Trassenverfügbarkeit auf dieser Strecke weiter reduziert zu werden. So gerechtfertigt aus lokaler Perspektive aufgrund der wachsenden Zahl von Grenzgänger ins Tessin die Taktintensivierung der aktuell alle zwei Stunden verkehrenden S-Bahn am Lago Maggiore entlang zwischen Cadenazzo und Luino erscheinen mag, die Güterverkehrspolitik ist aus nationaler und internationaler Sicht als gewichtiger einzustufen, nicht zuletzt auch aufgrund des Verlagerungsauftrags für den alpenquerenden Verkehr in Verfassung und Gesetz. Als willkommene Alternativen zur Umverteilung von Trassen zu Gunsten des Güterverkehrs, indem Ausmass, wie es für die Erreichung von 90 Güterzügen je Tag und Richtung notwendig ist, sind mögliche Infrastrukturausbauprojekte in hoher Priorität voranzutreiben, damit allfällige Infrastrukturausbauten bis 2031 entscheidungsreif sind.

Wie oben erwähnt messen wir einer Angebotsverbesserung zwischen Genf/Lausanne und Biel eine grosse Bedeutung zu (zur Entlastung der hauptsächlichen Ost-West-Achse über Bern und als Teil der relativ wenig konkurrenzfähigen Korridors Basel/Biel-Bern). In diesem Zusammenhang sind wir auch mangels Begründung noch nicht überzeugt, ob der Entscheidung, die Studienarbeiten zum **Bypass Bussigny** einzustellen, richtig ist, welcher auf der Liste der gestrichenen Projekte im Faktenblatt 3 enthalten ist.

9. Ergänzende gesetzliche Bestimmung notwendig, wie bei verschärfter Mittelkonkurrenz zu verfahren ist

Damit der Infrastrukturausbau im Sinne der Angebotskonzepte seinen vollständigen Nutzen zeitgerecht stiften kann, ist nicht als Ersatz, sondern als Ergänzung des Vorrangs des Unterhalts vor dem Ausbau gemäss Art. 4 Abs. 2 BIFG eine zusätzliche Bestimmung in Artikel 4 BIFG aufzunehmen, wie zu verfahren ist, wenn nicht allen finanziellen Bedürfnisse wie ursprünglich vorgesehen entsprochen werden kann. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass die im BIF verfügbaren Mittel knapper wurden als prognostiziert. Dazu können erfahrungsgemäss einerseits exogene Faktoren beitragen wie die Erhöhung der LSVA-Rabattierung für elektrische LKWs im Vergleich zum Bundesratsvorschlag, die das Parlament im Rahmen der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» vorgenommen hat, die Reduktion der BIF-Einlagen, die das Parlament vorgenommen hat, damit ihre Version des Voranschlages 2025 die Schuldenbremse einhalten konnte oder allfällige künftige Entlastungsprogramme, wie das EP 27 eines war. Andererseits sind bahinfrastrukturendogene Faktoren wie die massiven Kostensteigerungen bei bereits beschlossenen Projekten oder eine über Erwarten hohe Bauteuerung zu nennen.

Die gesetzlich zu verankernde Kaskade der finanziellen Ansprüche hat die Wirkung in Bezug auf das Angebot abzubilden. Mit diesem Vorgehen wird die Planungssicherheit gestärkt und bereits getroffene politische Entscheide erhalten einen demokratiepolitisch berechtigten Vorrang. Allenfalls könnte der hier skizzierte Vorschlag noch durch eine Bestimmung ergänzt werden, die bei Kostensteigerungen bereits beschlossener Projekte je nach prozentualem Ausmass der Kostensteigerung differenziert.

Mit dem hier enthaltenen Vorschlag wird auch vermieden, dass bei aus finanzieller Sicht zu vielen Begehrlichkeiten für neue Projekte eine Umwidmung zu Lasten von notwendigen Ergänzungsmassnahmen bereits beschlossener Projekte erfolgen kann. Würde sich zeigen, dass Massnahmen der ERMTS-Strategie hinter den ursprünglichen Erwartungen in Bezug auf das Ausmass an Kapazitätssteigerungen zurückblieben, müsste jedoch z.B. per Verordnung ermöglicht werden, dass Mittel nach Ziffer 4 (zu Gunsten von bereits beschlossenen Massnahmen an anderer Stelle des Netzes) oder zu Gunsten von Infrastrukturmassnahmen als Ersatz für einst geplante ERMTS-Kapazitätssteigerungen, die sich als nicht als vollständig umsetzbar erwiesen haben, umgeschichtet werden können.

Antrag:

Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetz BIFG)

Art. 4 Abs. 1 Entnahmen

b. Ausbau: Innerhalb des Ausbaus gilt folgende Prioritätenordnung

1. Infrastrukturprojekte, die sich in Bau oder Plangenehmigungsverfahren befinden.
 2. Für das Angebotskonzept im mittelfristigen Realisierungshorizont notwendige Ergänzungsmassnahmen [z.B. *Ergänzungsmassnahmen für den Horizont 2035 im Rahmen der Botschaft 2027*].
 3. Massnahmen zur Umsetzung der ERTMS-Strategie gemäss Auftrag BAV (Digitalisierung), sofern diese einen engen Bezug zur Kapazitätssteigerung aufweisen.
 4. Bereits beschlossene strategische Netzelemente, welche noch nicht in Bau oder Plangenehmigungsverfahren sind.
 5. Zusätzliche Ergänzungsmassnahmen, welche zur vollständigen Realisierung des Nutzens bereits beschlossener, strategischer Netzelemente notwendig sind.
 6. Weitere, neue Ausbaumassnahmen
- bbis(neu). der Bund kann Kriterien für Ausnahmen von dieser Priorisierung definieren.

Frage Frage 6: Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Bemerkungen:

1. Allgemeine Bemerkungen

Mit einer gewichtigen Ausnahme beurteilen wir die Auswahl der Grossprojekte sehr positiv. Bei den kleineren und mittelgrossen Projekten sind wir jedoch zum Teil der Ansicht, dass am falschen Ort gespart werden soll, so dass wir vorschlagen, die Liste der strategischen Netzelemente mit regionaler Wirkung oder die Projektliste zu ergänzen.

Auch mussten wir feststellen, dass im Gegensatz zu früheren Eisenbahnvorlagen (NEAT, Ausbauschritt 2025 mit dem Ligerzertunnel) keinerlei Projekte vorgesehen zu sein scheinen, die vor allem auch dem Güterverkehr Nutzen stiften. Es scheint uns, dass der Bund sich mitunter gegen Güterverkehrsprojekte ausgesprochen hat, die von Gutachter Weidmann für den Ausbauschritt dieser 24 Mia. vorgeschlagen worden sind, ohne dass dies in der Auflistung der Unterschiede zum Gutachten Weidmann auf Seiten 37-38 des erläuternden Berichtes ausgewiesen worden wäre. Auf diese Projekte soll nicht verzichtet und die Projektliste des Ausbauschrittes und die Liste strategischer Netzelemente ist entsprechend zu ergänzen.

Fragwürdig erachten wir, dass bei der Auswahl strategischen Netzelemente und im Rahmen des Auftrags an Gutachter Weidmann anscheinend nicht systematisch geprüft wurde, ob Trassen generierende Infrastrukturausbauten nicht auch durch den vermehrten Einsatz von **Flügelzügen** substituiert werden könnten. Flügelzüge haben sich bei Privatbahnen bewährt, so dass uns nicht verständlich ist, weshalb der Bund als Eigner die SBB nicht auch die Nutzung dieses Konzeptes nahelegt.

Auch ein systematischer Einsatz von **Bypasszügen** als potenzielles Substitut von herkömmlichen Taktverdichtungen oder gar Bahnhofausbauten scheinen im Realisierungshorizont 2035 gemäss Tabelle auf Seite 25 des erläuternden Berichtes nur vereinzelt vorgesehen zu sein.

Der Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen messen wir eine mindestens so wichtige strategische Bedeutung wie den strategischen Netzelementen bei. Da es sich dabei aber vor allem auch um Fragen des Angebotskonzeptes handelt, verweisen wir für Art. 1 Abs. 2 Bst. b Ziffer 6 der nächstjährigen Projektliste auf die Ausführungen bei Frage 4.

Ziffer 7 desselben Buchstabens (Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion) unterstützen wir ebenfalls und würden es begrüßen, wenn das BAV in Zusammenarbeit mit ARE und ASTRA künftig systematisch Nahverkehrsprojekte des Landverkehrs daraufhin überprüfen würde, ob alternativ auch eine Erschliessung per Seilbahn in Frage käme.

2. Auf der Ost-West-Achse, in Basel und in Luzern ist der Bedarf besser ausgewiesen als am Grimsel

Antrag:

Art. 1 Abs. 2 Bst. a Ziffer 2: streichen

Die Einstufung des Grimseltunnel als Projekt mit oberster Priorität lässt sich unseres Erachtens aus verschiedensten Gründen nicht rechtfertigen. Die anderen Projekte stellen sicher, dass in Grossagglomerationen die Hauptbahnhöfe und besonders wichtige Achsen ihre Funktion im Fernverkehr und Pendlerverkehr weiterhin wahrnehmen können. Einzige Ausnahme ist die Direktverbindung Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, wo zwei mittelgrosse Agglomerationen endlich so miteinander verbunden werden, dass die Bahn keinen nicht mehr zeitgemässen Zusatzstopp für den Richtungswechsel mehr einlegen muss. Der Nutzen des Grimseltunnels ist wesentlich bescheidener, das Kosten-Nutzen-Verhältnis in einer rein ökonomischen Betrachtung gar negativ. Es besteht kein Individualverkehr, der teilweise auf die Bahn verlagert werden könnte und die beiden Talschaften verfügen auch nicht über Ortsteile, die in Bezug auf Arbeitsplätze oder Wohngebiete eine Dichte aufweisen, die ein relevantes Mobilitätsbedürfnis erkennen lassen. Dass das Berner Oberland und das Oberwallis **noch mit einem dritten Bahntunnel** verbunden werden sollen oder dass die touristisch bedeutende öV-Verbindung per Postauto über den Grimselpass durch eine Bahnverbindung konkurrenziert werden soll, **ist kein Ansinnen von nationaler Bedeutung. Entsprechend kann es nicht als strategisches Netzelement mit nationaler Wirkung eingestuft werden. Seine Wirkung ist nicht national, sondern beschränkt sich auf das Goms und das Haslital.** Haltepunkte mit nationaler Wirkung - weil Direktverbindung in diverse Landesteile - sind zwischen diesen Landesteilen Interlaken und Brig.

Diese Fehleinschätzung ist umso stossender, als dass in überlasteten Räumen mit Verlagerungspotential und ökonomisch nationaler Bedeutung nicht ausgebaut werden kann, weil bereits jetzt die finanziellen Mittel für Grossprojekte und bereits beschlossene kleinere Projekte fehlen. Ab 2031 drohen Zustände, die es finanziell nicht erlauben könnten, innerstädtische Projekte in Basel und Luzern und die allerwichtigste Achse Genf-Bern-Zürich-St.Gallen zeitgemäss auszubauen. In einer vorausschauenden Ausbauschritt übergreifenden Perspektive hätte zu erkennen gewesen sein müssen, dass die Ost-West-Achse eine grössere nationale Bedeutung hat als die Strecke Innerkirchen-Oberwald. Entsprechend sind die nicht für den Grimseltunnel verwendeten Mittel teilweise für kleinere Projekte, die der Bund nun streichen möchte, einzusetzen und vor **allem** um **einen finanziellen Beitrag zu leisten**, dass ab der Projektliste **2031** neben den beiden Grossprojekten in Basel und Luzern auch die **Ost-West-Achse** modernisiert werden kann. Mit **Genf-Lausanne, Lausanne-Bern, Aarau-Zürich** und **Winterthur- St.Gallen** sind gleich vier Abschnitte vorhanden, mit längst identifiziertem Verbesserungsbedarf, der in zwei Fällen gar bereits 2012 mit der WAKO politisch verbindlich zugesagt worden war.

Das Projekt des Grimseltunnels unterscheidet sich grundlegend von den übrigen unterbreiteten Projekte und von den aus finanziellen Gründen nicht oder noch nicht berücksichtigten Projekte. Es dient nicht bestehenden Mobilitätsbedürfnissen der ständigen Schweizer Wohnbevölkerung, sondern schafft primär für die Zielgruppe der ausländischen Touristen neue Mobilitätsbedürfnisse. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass in der Schweiz garantiert kein

Mangel an inneralpinen Bahnreisen auf spektakulären Routen besteht, so dass nicht von der Hand zu weisen ist, dass es mit einem zusätzlichen Angebot unter Umständen primär zu Verlagerungseffekten kommt: Ein Teil der Glacierexpress-Fahrten St. Moritz – Zermatt würden durch Fahrten St. Moritz – Interlaken oder Zermatt – Interlaken substituiert. Auch die Auslastung der ebenfalls touristisch positionierten Lötschberg-Bergstrecke oder der Zentralbahn auf der Strecke Luzern – Interlaken könnte zurückgehen, zu Gunsten von längeren touristischen Bahnerlebnissen mit Fahrt durch den Grimseltunnel. **Vorteile für einige Tourismusregionen wären mit Nachteilen für andere Tourismusregionen verbunden**, da der Markt für touristisch interessante Routen wohl bereits mehr als gesättigt ist. Auch die Wertschöpfungseffekte im Obergoms oder Haslital könnten überschätzt worden sein, bieten sich auf einer ganztägigen Bahnreise durch die Alpen doch auf dieser Strecke auch diverse andere Destinationen, die mit etablierten Sehenswürdigkeiten aufwarten können, für einen Zwischenhalt an (Aareschlucht, Beatushöhlen, Aletschregion, Stockalperschloss Brig).

Wir wenden uns nicht grundsätzlich gegen einen multifunktionalen Grimseltunnel, sondern anerkennen den innovativen Charakter und den ökologischen Mehrwert einer Erdverlegung der Stromleitungen auf dieser Strecke. Eine Finanzierung oder wie vorgeschlagen gar eine vollständige **Finanzierung des Bahnteils aus dem BIF lehnen wir jedoch ab**. Es scheint uns, dass **andere gut dotierte Finanzierungsgefässe wie die neue Regionalpolitik oder auch kantonale Mittel** als mögliche Quellen einer Mitfinanzierung gar nicht erst in Erwägung gezogen worden sind.

Weiter möchten wir auch darauf hinweisen, dass technische Fragen von grosser Relevanz offenbar noch nicht endgültig geklärt sind, insbesondere in Bezug auf zu berücksichtigende Normen bei dieser wohl bisher einmaligen räumlichen Kombination von Bahnstrom und Stromnetz-Erdverlegung und deren Auswirkungen auf die notwendigen Sicherheitsstollen. Auch als Lehre aus den massiven Mehrkosten bereits beschlossener Bahnprojekte, die die Vorlage Verkehr 45 erst notwendig gemacht haben, ist bei den finanziellen Risiken von noch ungeklärten technischen Fragen Vorsicht geboten (normenbedingten Kostensteigerungen, komplexes Bauprojekt Bahnhof Lausanne).

In diesem Fall fällt das finanzielle Risiko umso grösser aus, als dass noch kein Angebotskonzept vorliegt, was belastbaren Berechnungen des zu erwartenden Nutzens nicht zuträglich ist. **Wir möchten daran erinnern, dass der Fernverkehr per Bundesgesetz kostendeckend zu betreiben ist**. Im Fall des Grimseltunnels mit den hohen zu erwartenden Betriebskosten, bedeutet dies, dass entweder ausländische Touristen mit nicht sonderlich attraktiven Angeboten mit Halt an allen Stationen durch den Grimseltunnel transportiert werden, die Ticketpreise hoch sein müssten und bei den Kantonen hohe Folgekosten für die Abgeltung ungedeckter Kosten entstehen werden.

Hellhörig sollte in diesem Zusammenhang auch machen, dass die EFK in ihrem Bericht zu Verkehr 45 festhält, dass der Grimseltunnel gemäss BAV ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweist, was bedeute, dass selbst wenn gar keine Investitionskosten anfielen - die EFK bezeichnet dieses **Szenario** explizit als **«Gratistunnel»** - der Betrieb mit direkten und indirekten Kosten für die Allgemeinheit verbunden wäre, den der Tunnel nicht tragen würde (siehe Seite 28 des französischen Originals). Entsprechend müsste man selbst dann aus finanzieller Sicht **vor einer Inbetriebnahme des Tunnels warnen**, wenn man die Entstehungskosten dieser Fehlinvestition vollständig ausblendet und verdrängt.

Wir sehen den Grimseltunnel auch nicht als Projekt, das im ländlichen Raum flächendeckend Akzeptanz für die Projektliste und die damit zusammenhängende Mehrwertsteuerabstim-

mung schafft. Wenn mit der gleichen Vorlage von Signau im Emmental über die Kreuzungsstelle Aebebi-Weid bei Zweisimmen bis Orbe und Tägerschen/TG auf bereits zugesagte Projekte verzichtet wird, dürfe auch die Aussicht auf einen Grimseltunnel die lokale Skepsis nicht entscheidend reduzieren. Umgekehrt dürfte für viele Oberwalliserinnen und Oberwalliser die Berücksichtigung des Ausbaus Täsch-Zermatt für ihr Mobilitätsverhalten und damit für ihre Meinungsbildung zur Vorlage das relevantere Tunnelprojekt darstellen.

3. Bemerkungen zu vorgeschlagenen Projekten mit nationaler Wirkung, die wir unterstützen

Das Zürcher Projekt «**4. Gleis Zürich Stadelhofen**» halten wir für besonders zentral. Der VCS Zürich hat bereits 2012 eine eigene Volksinitiative für dieses Projekt eingereicht.

Ganz im Sinne der bundesrätlichen Strategie Bahn 2050 und dem Sachplan Verkehr können wichtige, sich schnell entwickelnde Teile der Agglomeration und regionale Zentren im Zürcher Oberland besser angebunden werden. Auch die Verbindungen in Richtung Winterthur und in die Ostschweiz profitieren massgeblich. Damit erschliesst das Projekt jene Teile des Kantons, in denen der Bundesrat richtigerweise auf bisher geplante Nationalstrassen wie die Glattalautobahn und die Umfahrung Winterthur verzichten wird.

Zum Beispiel in Bezug auf die Fahrplanstabilität profitiert auch das Gesamtsystem der Zürcher S-Bahn, das auch aus nationaler Perspektive besonders bedeutend ist (Modalsplit- und damit Klimaschutz-Potential, finanzielle Relevanz aufgrund der hohen Eigenwirtschaftlichkeit und Flächeneffizienz im innerstädtischen Raum der grössten Agglomeration). **Eine Inbetriebnahme 2038 halten wir für unverhältnismässig spät**, beispielsweise im Verhältnis zu den 15 Jahren zwischen Initiative und Inbetriebnahme für die Durchmesserlinie/Bahnhof Löwenstrasse.

Wir können die Etappierung des **Tiefbahnhofs Luzern** nachvollziehen, erwarten aber wie in der Antwort auf Frage 4 im Abschnitt zu strategischen Netzelementen des Ausbaus schrittweise 2031 ausgeführt, dass der zweite Projektteil zwingend 2031 dem Parlament unterbreitet wird. Würde der zweiten Etappe bei der Erstellung der Projektliste von 2031 nicht ein gewisser Vorrang eingeräumt, würde die Etappierung faktisch zu einer massiven Verzögerung führen, denn relevant ist der Zeitpunkt, ab dem der Gesamtnutzen des Projektes zur Verfügung steht. Wir könnten uns vorstellen, dass diese **spezielle Konstellation bei Projekten mit Etappierung** eines zusätzlichen Absatzes entweder im Eisenbahnrecht oder auf der Projektliste 2027 durch Referenzierung auf den folgenden Ausbauschritt Nachdruck verliehen werden sollte.

Der Luzerner Durchgangsbahnhof in seiner Gesamtwirkung ist eine Voraussetzung, dass in der Zentralschweiz genügend Kapazitäten und ein Bahnangebot von einer Qualität entstehen kann, wie es in anderen Landesteilen längst Realität ist. Mit Ausnahme der Tieferlegung der Zentralbahn wurde in den letzten Jahrzehnten im Raum Luzern nämlich kaum in die Bahninfrastruktur investiert. Auch im nationalen Verkehr werden bedeutende Zusatzkapazitäten und attraktivere Verbindungen geschaffen.

Das komplexe Bauwerk **Basel SBB Ausbau Publikumsanlage Neubau Margaretenbrücke** zeigt unseres Erachtens, dass es richtig war, im Rahmen der FABI-Reform die Erstellung von Publikumsanlagen von Seiten Bund eng zu begleiten und nicht einfach den Kantonen zu überlassen, da je nach Bahnhof die finanzielle Betroffenheit sehr verschieden ist. Entstanden ist ein Projekt mit dreifachem Nutzen: eine zusätzliche Passerelle, ein Ersatzbauwerk,

das neu von mehreren Trams gleichzeitig befahren werden kann und eine verbesserte Verbindung zwischen Bahn- und Tramgleisen.

4. Unterstützung von vorgeschlagen Projekten mit nationaler Wirkung ohne zusätzliche Bemerkungen

Wir unterstützen auch die Projekte, **Genève Cornavin aménagement, Direktverbindung Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds** und **Zürich – Zug Zimmerbergbasistunnel II** als für ein weiterhin ausreichend funktionierendes Gesamtsystem sehr bedeutende und lohnenswerte Investitionen.

5. Für die Projektliste von 2027 relevante Bemerkungen zu nicht vorgeschlagenen Projekten mit nationaler Wirkung

Wie anlässlich der Frage 10 ausgeführt, hat dem Projekt **Morges-Perroy** die **Möglichkeit offenzustehen, auf die Projektliste von 2027 gesetzt werden zu können**. Dieses Projekt ist altrechtlich zu behandeln, da mit dem Ausbauschnitt 2035 bereits ein entsprechender Beschluss vorhanden ist, so dass die neuen Bestimmungen im Eisenbahngesetz auf dieses Projekt nicht anzuwenden sind. Des Weiteren sind für dieses Projekt bereits **anlässlich der Entscheidung nächstes Jahr Zusagen bezüglich des vollständigen Zeitplans und der Kosten nötig**, da dies bereits für die aktuellen Entscheid z.B. hinsichtlich zu ettapierenden Projekten kostenrelevant ist (siehe Antwort auf Frage 4).

Für weitere Bemerkungen zu nicht vorgeschlagenen Projekten mit nationaler Wirkung, welche nicht die Projektliste 2027, sondern jene von 2031 betreffen, verweisen wir auf die Ausführungen bei Frage 4 (Durchmesserlinie Basel, Güterverkehr Luino-Linie, Bussigny).

6. Vorgeschlagene Projekten mit regionaler Wirkung

Bei den strategischen Netzelementen mit regionaler Wirkung unterstützen wir sämtliche Projekte.

Für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem sind Projekte mit regionaler Wirkung oft ebenso wichtig wie solche mit nationaler Wirkung. Die bevölkerungsmässig stark wachsenden Wohngebiete an der politischen Grenze zwischen Kernstadt und Vorortsgemeinden sind diesem Wachstum entsprechend besser anzubinden. Die Regionalbahnprojekte von RBS und SZU aber auch das Projekt **Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz**, dass unseres Erachtens möglichst nicht gestrichen werden sollte (siehe Frage 8), übernehmen diese Funktion. Um Pendlerdistanzen vergleichsweise kurz zu halten und für den Fernverkehr erstellte Infrastrukturen nicht zusätzlich zu belasten, sind die beiden Regionalbahnprojekte wichtig. *Nationalstrassen* und *Bundesbahnen* weisen ja in ihrer Begrifflichkeit bereits darauf hin, dass sie für den überregionalen Verkehr erstellt wurden, heute aber viel zu häufig zusätzlich zu diesem auch den regionalen Verkehr von wenigen Kilometern Länge absorbieren müssen, was der eigentliche Grund für den Ausbaubedarf darstellt. Wer im Pendlerverkehr andere Verkehrsträger wie ein E-Bike oder eine Regionalbahn für Wege von der Agglomeration in die Innenstadt oder in ein städtisches Quartier nutzt, leistet einen höchstwillkommenen Beitrag,

regionale und nationale Verkehrsströme getrennt zu halten und so die Ausbauten nationaler Infrastrukturen zu limitieren. Der etappenweise Ausbau der **zentrumsnahmen Regionalbahninfrastruktur** wie er mit den Projekten **Zürich – Sihlwald/Uetliberg, Bern – Solothurn/Worb, Deisswil – Bolligen, Boll-Utzen – Stettlen** vollzogen wird, ist deshalb im Sinne der Klimapolitik, Raumpolitik und auch der Strategie Bahn 2050 des Bundesrates durchaus von nationaler Relevanz. Die finanziell bezifferbaren und gesellschaftlichen, kaum bezifferbaren, Opportunitätskosten wären um ein Vielfaches höher.

Dem Projekt **Leistungssteigerung des Bahnhofs St.Gallen** (dem Teilprojekt mit der Nummer 15a) messen wir nationale Wirkung zu und möchten es deshalb hier hervorheben. Die Verlängerung der Gleise 6 und 7 im Bahnhof St.Gallen ist die bauliche Grundvoraussetzung für einen späteren Vollknoten St.Gallen (für welchen im Ausbauschnitt 2031 die notwendigen Projekte vorzulegen sind, siehe auch Frage 1 und 4) und damit für die Entschärfung der Zielkonflikte zwischen Fern- und Regionalverkehr in grossen Teilen der Ostschweiz. Die gesamte Massnahme 15 mit ihren drei Teilen ist jedoch unbedingt unverändert beizubehalten. Denn trotz Aufholbedarf ist die Ostschweiz neben dem Tessin jener Landesteil, der am wenigsten von der Vorlage profitiert.

Eine besondere Stellung nimmt auch das Projekt **Täsch – Zermatt: Tunnel Unnerchriz (MGB)** ein, denn die heutige Bahnsituation ist sicherheitstechnisch unzureichend. Die Naturgefahren (Lawinen, Steinschläge und Felsstürze) nehmen mit dem Fortschreiten des Klimawandels, insbesondere durch das Auftauen des Permafrostes, zu. Unfälle mit beschädigten Zügen und Unterbrechungen aufgrund von Naturgewalten häufen sich. Um eine sichere und ganzjährige ÖV-Verbindung zu schaffen und das Angebot fahrplansicher auszubauen, ist ein durchgängiger Tunnel zwingend. Zermatt autofrei, die Strasse von Täsch nach Zermatt ist nur Personen mit einem Wohnsitz in Zermatt und einer Fahrbewilligung vorbehalten. Entsprechend steht in diesem Fall die öffentliche Hand mehr als bei anderen Siedlungen in der Pflicht, eine Erschliessung per Bahn möglichst aufrechterhalten zu können. Positiv würdigen wir auch, dass auf Vorschlag von uns und anderen Umweltschutzorganisationen hin, Verbesserung am Projekt vorgenommen worden sind (vollständiger Rückbau bestehender Verbauungen, Abtransport des Aushubmaterials per Bahn).

Schliesslich sei darauf verwiesen, dass wir abweichend von der zum Teil noch nicht definitiven Einschätzung des Bundes auch Projekte für notwendig halten, die sich durchaus **auch als strategische Netzelemente von mindestens regionaler Bedeutung qualifizieren** und deren Aufrechterhaltung der Erwähnung auf den bereits beschlossenen Projektlisten 2025 und 2035 oder deren Aufnahme auf die Projektliste 2027 wir klar unterstützen, falls sich ihr Nutzen bestätigt und sie nicht als Ergänzungsmassnahmen vorangetrieben würden. **Rorschach – Rorschach Stadt** und **Vouvry** dienen neben dem regionalen auch dem internationalen Verkehr. **Langenthal West Spange Önz, Mühlehorn - Tiefenwinkel, Bowil – Signau** und die **Kreuzungsstelle Glarus Süd** betreffen die Anbindung ganzer Regionen in Kombination mit neuen Verbindungen zwischen Landesteilen. **Biel Anpassung Westkopf** dient dem wichtigsten Bahnhof einer Agglomeration mit sechsstelliger Einwohnerzahl (siehe auch Antworten auf die Fragen 8 und 9).

7. Fehlende Projekte mit regionaler Wirkung

Antrag:

Strategische Netzelemente mit regionaler Wirkung:

...

18. Estavayer-le-Lac - Sévaz

Dieses Projekt dient dem geplanten intermodalen Verteilzentrum der Broye, das für den Lebensmittel- und Konsumgütertransport verschiedener Detailhändler in der gesamten Romandie von Bedeutung ist, was es **als strategisches Netzelement mit regionaler Wirkung qualifiziert**. Da der Binnengüterverkehr momentan mit der Schliessung von Verteilzentren und dem Trend zur Rückverlagerung auf die Strasse in einer sehr schwierigen Situation ist, ist es infrastrukturseitig in Übereinstimmung mit dem Angebotskonzept 2035 nötig, diesen geeigneten Standort zeitnah als Umschlagzentrum nutzen zu können. Das Projekt bringt neben zusätzlichen Kapazitäten auch eine Entastung von Estavayer von Lärm und Rangiervorgängen. Der Verpflichtungskredit ist entsprechend um gut 70 Mio. zu erhöhen.

8. Auf der Projektliste von 2027 zu ergänzende Projekte

Antrag:

Art. 1 Abs. 2 Bst b Ziffern 10, 11 und 12

10. Güterverkehr Nationalbahn – Rangierbahnhof Limmattal und Entflechtung AVA Oberentfelden

11. Transitgüterverkehr Lötschberg - Simplon; Leistungssteigerungen Brig

12. Transitgüterverkehr Gotthard: Kapazitätsausbauten Brunnen und Chiasso

Die **Nationalbahn Zofingen-Olten für den Güterverkehr** halten wir aufgrund der schwierigen Lage des Binnenschienengüterverkehrs im Vergleich zu seiner Konkurrenz auf der Strasse (u.a. Abbau von Bedienpunkten) für notwendig. Gutachter Weidmann weist dieses Projekt denn auch der 24-Milliarden-Variante zu. Aufgrund seiner finanziellen und verkehrlichen Relevanz auf der Ost-West-Achse kann das Projekt wohl kaum als Ergänzungsmassnahme gelten. Im Gegensatz zum Personenverkehr müssen beim Schienenverkehr auf der Ost-West-Achse nicht erst konzeptionelle Arbeiten abgewartet werden. Die Entflechtung der Infrastrukturen von SBB und der Aargauer Verkehrs AG AVA bringt auch fahrplantechnisch eine Trennung. Das Projekt dient neben der Kapazitätssteigerung auch der Netzredundanz. Oberentfelden profitiert davon, dass die Ortsdurchfahrt entfällt und der Strassenraum neu genutzt werden kann.

Der alpenquerende Schienengüterverkehr ist massiv unter Druck, die Schweiz entfernt sich immer mehr von gesetzlichen Verlagerungsziel, dass sie sich als Umsetzung light der Alpeninitiative gegeben hat. Nicht nur in Bezug auf die effektiven Durchfahrten, sondern auch in

Bezug auf den Modalsplit im Güterverkehr sind Rückschritte festzustellen (Rückverlagerung auf die Strasse). In den kommenden Jahren wird die Situation tendenziell sicher nicht einfacher (u.a. Verbilligung des Strassengüterverkehrs durch Rabattierung des zunehmend relevanten Teils der elektrifizierten Fahrzeuge, Niedrigwasser des Rheins in den Sommermonaten). Gegenmassnahmen im Rahmen der Projektliste 2027 sind deshalb zwingend, da **das gesetzliche Verlagerungsziel nach wie vor verbindlich** ist. Gemäss unseren Informationen will der Bund auf **von Gutachter Weidmann als prioritär eingestufte Massnahmen auf der Lötschberg- und der Gotthard-Achse** verzichten. Diese beiden als BAV-Grundmodule bezeichneten Projekte sind deshalb der Projektliste hinzuzufügen, sind sie doch ganz im Sinne der ursprünglichen Absicht der NEAT, den alpenquerenden Güterverkehr zu stärken. Für die Gotthardachse kann vorerst auf die Erwähnung der Teilprojekte in Arth-Goldau und Othmarsingen verzichtet werden, womit die Redimensionierungsaufforderung von Gutachter Weidman erfüllt wird.

Weiter ist zu prüfen, ob der **Ausbau des Tunnels Monte Olimpino 1 auf 4 Meter** der Projektliste hinzugefügt werden könnte, damit die S11 wie vor dem Wechsel auf doppelstöckiges Rollmaterial wieder bis Chiasso verkehren kann, statt in Como zu enden (siehe auch Antwort auf Frage 4).