



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 12. Januar 2018

Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35: Vernehmlassungsantwort SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens gerne nutzen.

Zielsetzungen

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

Ja, denn mit der deutlichen Annahme der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) am 9. Februar 2014 hat die Stimmbevölkerung ein klares Signal zugunsten des öV ausgesendet. Der mit FABI geschaffene Bahninfrastrukturfonds stellt die notwendigen Mittel bereit, um die Bahninfrastruktur schrittweise auszubauen. Den notwendigen Rahmen dafür bildet das strategische Entwicklungsprogramm (STEP). Der erste Ausbauschnitt befindet sich in Umsetzung. Die nun zur Diskussion stehende Vorlage befasst sich mit dem zweiten Ausbauschnitt 2030/35. Dieser ist notwendig: Die Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr soll bis 2040 um 51 % zunehmen, in einzelnen Regionen wie Zürich–Winterthur oder am Arc lémanique soll sie sich sogar verdoppeln. Die Nachfrage beim Bahngüterverkehr steigt im gleichen Zeitraum um 45 %.

Sichere und gute Infrastrukturnetze sind zentral für Gesellschaft und Wirtschaft und stellen einen Standortvorteil dar. Eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur ermöglicht ein attraktives und intelligent vernetztes Mobilitätsangebot und die wirtschaftliche Beförderung von Gütern. Bei der 3. Generation der Agglomerationsprogramme findet die Prüfung durch den Bund gleichzeitig wie die Erarbeitung des Ausbauschnittes 2030/35 statt. Dies erlaubt eine Abstimmung der miteinander verbundenen Ausbauten beider Programme und stärkt eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung, die auch dem Klimaschutz zugutekommt.

Um die Attraktivität des öV zu erhalten, müssen Tariferhöhungen und Trassenpreiserhöhungen als Folge des Ausbaus nach Möglichkeit aber vermieden oder zumindest möglichst tief gehalten werden. Preiserhöhungen würden dem öV und dessen Wettbewerbsfähigkeit schaden. Damit würden die Angebote, die mit dieser Vorlage geschaffen werden sollen, gleich wieder geschwächt.

Der regionalen Verteilung der Projekte muss insgesamt noch grösseres Gewicht beigemessen werden. Alle Landesteile und alle Regionen sollen von diesem Ausbauschritt gleichwertig und solidarisch profitieren können, immer unter Berücksichtigung des grösstmöglichen Nutzens pro eingesetztem Franken. Die vorgelegten Projekte und Massnahmen vermögen dieser Anforderung noch nicht ausreichend gerecht zu werden. In der Westschweiz sind weniger als 25 % der Projekte geplant.

Die grossen Investitionen in die Bahninfrastrukturen, die grösstenteils mit öffentlichen Mitteln erfolgen, dürfen nicht durch Liberalisierungsschritte im Bahnbereich oder durch Fernbusangebote in Frage gestellt werden. Diese tragen nichts zur Infrastrukturfinanzierung bei und stehen in direkter Konkurrenz zu den Bahnangeboten.

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbaus 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?

Ja, die Ziele und Leitsätze unterstützen wir. Damit soll die Kapazität des Netzes erhöht werden, um Überlasten abzubauen und einen stabilen Betrieb sowie die effiziente Umsetzung des Substanzerhalts und der Erweiterungen sicherzustellen. Der Ausbau der Publikumsanlagen soll vorangetrieben werden. Im Fernverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung angestrebt. Fahrzeitverkürzungen stehen dabei nicht im Vordergrund, was wir von der Prioritätensetzung her als richtig erachten. Im Regionalverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung innerhalb urbaner Zentren angestrebt. Die Erreichbarkeit der Tourismusregionen und die Grundversorgung ländlicher Räume sind sicherzustellen. Im Güterverkehr sollen Voraussetzungen für eine wettbewerbsfähige Produktion geschaffen werden, was wir in Bezug auf die Verkehrsverlagerung ebenfalls als wichtig erachten.

Wir legen grossen Wert auf die Feststellung, dass alle Projekte und Massnahmen im Rahmen von STEP den Ansprüchen an eine haushälterische Raumplanung genügen müssen. Den natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft muss Sorge getragen werden.

3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?

a. Variante Ausbauschritt 2030 (7 Milliarden Franken)

b. Variante Ausbauschritt 2035 (11,5 Milliarden Franken)

Wir bevorzugen klar die Variante b, Ausbauschritt 2035 (11,5 Milliarden Franken). Der grössere Schritt ist notwendig. Das Schienennetz hat die Kapazitätsgrenze in verschiedenen Regionen erreicht. Störungen beeinträchtigen grosse Teile des Netzes. Auch bei vielen Publikums- und Güterverkehrsanlagen sind die Kapazitäten ungenügend. Die im Ausbauschritt 2030 verfügbaren Mittel lassen es zudem auch nicht zu, den Umbau aller Publikumsanlagen zu realisieren. **Wir halten an dieser Stelle aber deutlich fest, dass wir auch einen höheren Beitrag als 11.5 Milliarden Franken unterstützen bzw. fordern, sofern dies im Sinne des Gesamtsystems ist und den Bedürfnissen der Kantone bzw. der Regionen entspricht. Wichtiger als die konkrete Höhe des Betrags für STEP 2035 ist für uns, dass die für das Bahnsystem Schweiz notwendigen Ausbauten und Massnahmen rasch an die Hand genommen werden.**

Der Vernehmlassungsbericht weist darauf hin, dass das Ergebnis der volkswirtschaftlichen Betrachtung zeigt, dass der Ausbauschritt 2035 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1.6 aufweist und trotz höheren Investitionen ein besseres Ergebnis und eine bessere Netzwerke erzielt als der Ausbauschritt

2030. Auch der Güterverkehr schliesst in der Variante Ausbauschritt 2035 am besten ab. Die Attraktivität des Personen- und Güterverkehrs erhöht sich mit Variante b insgesamt. Die Variante Ausbauschritt 2035 enthält auch zusätzliche Angebotsverbesserung bei den Privatbahnen, was wir aus Gründen der Gesamtentwicklung des Bahnsystems ebenfalls als wichtig erachten.

Als wichtig erachten wir auch, dass die Stabilität des Netzes insgesamt zunimmt und dass Redundanzen geschaffen werden, was mit dem Ausbauschritt 2035 eher erreicht werden kann als mit der tieferen Variante. Der Ausbauschritt 2035 führt zu dichteren Takten, damit steigert sich die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse und die Effizienz der Bahn steigt, was verkehrspolitisch erwünscht ist. Auch die Einnahmen aus den Trassengebühren fallen höher aus.

Mit der Inbetriebnahme der Ausbauschritte entstehen aber auch Folgekosten für Betrieb und Substanzerhalt. Die BIF-Langfristplanung rechnet mit einer Steigerung des Mittelbedarfs um rund 2 % pro Jahr. Die Vollständigkeit der Investitionen bzw. deren Folgekosten für die Infrastruktur müssten aber allenfalls noch einmal genauer überprüft werden. Bei der Variantenwahl müsste zudem verglichen werden, wie der Nutzen-Kostenvergleich insgesamt aussieht und dass dabei auch der langfristige Unterhaltsbedarf miteinbezogen wird.

Der Vernehmlassungsbericht geht zudem davon aus, dass die Kosten, die durch den Ausbau entstehen, mit Effizienzsteigerungen kompensiert werden können. Es stellt sich aber die Frage, ob Effizienzsteigerungen in diesem Ausmass möglich sind, zumal aus unserer Sicht die Vorgaben bezüglich Sicherheit und Arbeitsbedingungen keinesfalls reduziert werden dürfen. Es muss deshalb sichergestellt sein, dass der Substanzerhalt sowohl der bestehenden Infrastruktur als auch der mit STEP neu gebauten langfristig finanziert werden kann. Zusätzliche Erneuerungsinvestitionen bei der Infrastruktur als Folge der Ausbauten müssen in der BIF-Simulation zur Sicherung künftiger Finanzierungen über Leistungsvereinbarungen ausreichend berücksichtigt werden.

Die Abgeltungen für den Regionalverkehr fallen mit der Variante Ausbauschritt 2035 höher aus, insbesondere als Folge des Ausbaus der S-Bahn Zürich. Der Bund beabsichtigt, die zusätzlichen Kosten in den Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des Regionalverkehrs aufzunehmen. Aus unserer Sicht sollten die Folgen für die Abgeltungen im Regionalverkehr auf Stufe Bund und Kantone aus Transparenzgründen noch quantifiziert und ergänzt werden.

4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? Und zwar:

a. Beim Personenverkehr

b. Beim Güterverkehr

c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr

d. Bei den betrieblichen Anlagen

e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig?

Weshalb?

a. Beim Personenverkehr: Wir sind mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen grundsätzlich einverstanden. Auf einer übergeordneten Ebene erwarten wir die Vervollständigung des Knotensystems mit einem integrierten Taktfahrplan und den Erhalt des freien Zugangs zum System.

b. Beim Güterverkehr: Für die produktive Abwicklung des Güterverkehrs sowohl im Binnengüter- wie im Transitverkehr müssen die Anlagen in ausreichendem Mass zur Verfügung stehen und wir unterstützen alle Massnahmen, die dieser Zielsetzung dienen. Aus unserer Sicht braucht es noch zusätzliche Massnahmen für die langfristige Sicherung der Trassen für den Güterverkehr. Das Ziel beim Gütertransitverkehr und der Verlagerungspolitik, wie es durch Artikel 84 der Bundesverfassung und das Güterverkehrsverlagerungsgesetz vorgeschrieben ist, muss auch im Ausbauschritt 2030/2035 festgeschrieben und verfolgt werden. Es müssen die Voraussetzungen dazu geschaffen werden, das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagen langfristig einzuhalten.

c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr: Bei den ausgewählten Modulen entsteht ein Nutzen für die Schweiz und eine Mitfinanzierung trägt dazu bei, die Interessen der Schweiz in grenznahen Räumen wahrzunehmen. Wir erachten diese Vernetzung mit dem Ausland als wichtig, vor allem auch vor dem Hintergrund, dass die Bahn gegenüber dem Flugverkehr attraktiver werden sollte.

d. Bei den betrieblichen Anlagen: Der Ausbauschnitt 2035 ermöglicht bei den Publikumsanlagen die dringendsten Kapazitätsengpässe sowie die Problematik des barrierefreien und sicheren Bahnzugangs zu lösen. Insbesondere erwarten wir, dass der flüssige und barrierefreie Zugang zur Bahn gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in Publikumsanlagen so rasch als möglich realisiert wird und dass alle Bahnhöfe den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes genügen.

e. Weitere Bemerkungen

Eine rollende Planung beim Ausbau der Bahninfrastruktur erachten wir als wichtig. Sie soll es ermöglichen, auf Veränderungen flexibel reagieren zu können. Es braucht u.E. auch nochmals eine kritische Hinterfragung von Projektideen mit dem Ziel, Module zu verbessern und wo möglich effizientere Lösungen zu finden. Insbesondere die Lösungsansätze der SBB zum Angebotskonzept Zürich–Zug–Luzern (Viertelstundentakt), zum Ausbau der direkten Verbindung von Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds sowie zum Angebotskonzept Genève–Neuchâtel–Delémont–Basel via Bypass Bussigny sollten ernsthaft in die weiteren Überlegungen des nächsten Ausbauschnitts einbezogen werden. Eine direkte Verbindung pro Stunde zwischen Genf und Basel via Delémont sollte gemäss der "Convention de Grellingen", die von SBB, BAV sowie den Kantonen Basel Land und Jura unterzeichnet wurde, bis 2021 realisiert werden.

Ebenfalls bereits für STEP 2030/2035 zu prüfen wäre die Umsetzung des Vollknotens St. Gallen. Das setzt die Beschleunigung auf der Strecke Winterthur–St. Gallen voraus. Diese Beschleunigung ist auch Voraussetzung dafür, dass Fahrzeitgewinne auf der Strecke Zürich–St. Gallen–München–Berlin realisiert werden können, um so eine attraktive Alternative zu Flügen und Fernbussen zu bieten.

Vollausbau Lötschberg in STEP 2030/2035: Wir beantragen die Aufnahme des Vollausbaus des Lötschberg-Basis-Tunnels in STEP 2030/2035, vor allem auch mit Blick auf die anstehenden Unterhaltsarbeiten, die im einspurigen Abschnitt zu Totalsperrungen führen dürften. Der Lötschberg-Basis-Tunnel würde den Halbstundentakt Bern–Brig ermöglichen, die Effizienz im Transitgüterverkehr durch die Führung aller Züge im Basistunnel steigern, die Netzstabilität erhöhen und eine Redundanz zur Gotthardachse bilden. Die Wichtigkeit von Redundanzen hat sich bei Rastatt sehr deutlich gezeigt. **Für dieses insbesondere auch für den Güterverkehr wichtige Projekt sind im Ausbauschnitt 2030/2035 zusätzliche Mittel einzuplanen.**

Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?

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

Aufgrund des starken Interesses der Planungsregionen soll im Ausbauschnitt 2030/35 für die Projekte Durchgangsbahnhof Luzern und Herzstück Basel eine Lösung vorgeschlagen werden. Die Kantone könnten diese Projekte im Sinne von Artikel 58b Eisenbahngesetz als zusätzliche Massnahmen finanzieren. Für den Durchgangsbahnhof Luzern, bei dem die Projektierungsarbeiten weiter fortgeschritten sind, kann die Realisierung als zusätzliche Massnahme durch Dritte finanziert werden. Beim Herzstück Basel beschränkt sich die Drittfinanzierung auf die Projektierung. Das Risiko würden die Kantone tragen. Nach geltendem Recht darf ihre Beteiligung weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu einer Mehrbelastung des Bundes führen. Für eine Übernahme dieser Investitionskosten müssen zuerst die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden.

Wir stehen der Möglichkeit der Drittfinanzierung grundsätzlich positiv gegenüber. Sie entspricht einem Bedürfnis der Kantone und bringt die Entwicklung des öV voran. Wir halten aber fest, dass wir unter Drittfinanzierung ausschliesslich die Kantone verstehen. Eine allfällige Drittfinanzierung durch

andere Akteure würden wir ablehnen. Zu klären wäre die Frage, was mit der Finanzierung der aus der Vorfinanzierung resultierenden Betriebs- und Unterhaltskosten ist. Werden die Abgeltungen ebenfalls vorfinanziert? Im Weiteren dürfen die durch Dritte finanzierten Projekte nicht dazu führen, dass andere Projekte mit hoher Priorität verzögert realisiert werden. Drittfinanzierte Projekte sind als zusätzliche Projekte gleichzeitig mit den im Zeitplan vorgesehenen Projekten zu realisieren.

Ergänzend zu einer Drittfinanzierung könnte geprüft werden, wie Mittel, die für ein Projekt oder eine Massnahme im Rahmen von STEP gesprochen wurden, die aber aus irgendwelchen Gründen nicht im vorgesehenen Zeitraum eingesetzt werden können, für Projekte, bei denen ein grosses kantonales Interesse besteht und die die Kriterien erfüllen, genutzt werden können.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?

Grundsätzlich sind wir mit der Schaffung einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage einverstanden. Wir geben aber folgendes zu bedenken: Mit dem Vorschlag einer Drittfinanzierung mit allfälliger Rückerstattungsmöglichkeit würden tendenziell eher reichere Regionen bevorzugt, die sich eine Drittfinanzierung leisten können. Das kann aus Gründen der Solidarität heikel sein. Eine nachträgliche Rückerstattungsmöglichkeit sollte zudem nicht dazu führen, dass ein substanzieller Teil der Mittel, die für künftige Ausbauschritte nötig wären, für die Rückerstattung von durch Dritten finanzierte Projekte gebunden wäre. Das würde die Möglichkeiten, in einem nächsten Ausbauschritt ein regional ausgewogenes Massnahmenpaket zu definieren, einschränken. Eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund müsste u.E. demnach so ausgestaltet werden, dass Projekte oder Massnahmen einer späteren Etappe nicht konkurrenziert werden.

Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

- Mit dem Ausbauschritt wird der Energiebedarf zur Deckung der Nachfrage seitens des Gesamtverkehrs gemäss Vernehmlassungsbericht deutlich gedrosselt. Gleichzeitig führt der Ausbau zu Mehrbedarf an Bahnstrom. Der Mehrbedarf kann ausgeglichen werden, indem das im Ausbauschritt zusätzliche Angebot mit den Energieeffizienzprogrammen des BAV und der Verkehrsunternehmen gekoppelt ist. Je stärker die Bahnunternehmen, die heute rund 90 % ihres Stroms aus erneuerbaren Energien beziehen, diesen Anteil ausbauen, desto günstiger wirkt sich dies auf die CO₂-Emissionen aus. Dem Thema Energieverbrauch, Effizienz und Anteil erneuerbarer Energien muss aus unserer Sicht grosse Beachtung geschenkt werden. Die Bahn muss einen wichtigen Beitrag zur Energiewende leisten und das Potential ausschöpfen, auch im Interesse des Klimaschutzes.

8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

- Die Digitalisierung der Gesellschaft beeinflusst die Mobilität und muss grossen Stellenwert bei allen künftigen Entwicklungen haben. Damit können Infrastrukturen und Fahrzeuge besser ausgelastet und Nachfragespitzen gedämpft werden. Neue Technologien können die Ausnutzung der Kapazität verbessern, die Effizienz beim Substanzerhalt steigern und die Anfälligkeit für Störungen mindern. Die Ausschöpfung des Potentials kann Kosten senken, bei gleichzeitiger Verdichtung des Angebots und Erhöhung der Zuverlässigkeit auf der bestehenden Infrastruktur. Gemäss Vernehmlassungsvorlage soll die Finanzierung technologischer Entwicklungen nun aber praktisch ausschliesslich über die Leistungsvereinbarungen vorgesehen werden. Angesichts des Investitionsbedarfs stellt sich aus unserer Sicht die Frage, ob die Finanzierung dieses wichtigen Bereichs nicht ebenfalls Teil des Ausbauschritts sein sollte. Falls die Finanzierung dennoch primär über die Leistungsvereinbarung vorgenommen wer-

den sollte, müsste es sich um *zusätzliche* Mittel handeln, die nicht zu Lasten des Substanzerhalts gehen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen
SP Schweiz

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Levrat', written in a cursive style.

Christian Levrat
Präsident SP Schweiz

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Chantal Gahlinger', written in a cursive style.

Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz