

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizera per las regiuns da muntogna (SAB)

3001 Bern / Seilerstrasse 4 / Postfach / Tel. 031/ 382 10 10 / Fax 031/ 382 10 16
www.sab.ch info@sab.ch Postkonto 50-6480-3



Bern, 5. Dezember 2017
TE / H10

Frau Bundespräsidentin
Doris Leuthard
Vorsteherin UVEK
Kochergasse 10

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum obenstehenden Geschäft. Die SAB vertritt als gesamtschweizerische Dachorganisation die Interessen der Berggebiete in wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, 41 Regionen, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

1. Zielsetzungen

Die SAB unterstützt die generelle Stossrichtung der Vorlage und teilt die Auffassung des Bundesrates, wonach die Qualität der Infrastrukturen des Schienenverkehrs für die wirtschaftliche, räumliche und touristische Entwicklung des Landes von entscheidender Bedeutung ist. Sie begrüsst deswegen, dass der Bundesrat mit der Vernehmlassung zur Bahninfrastruktur 2030/35 einen weiteren Ausbauschnitt vorlegt, um die Ziele des strategischen Entwicklungsprogramms der Eisenbahninfrastruktur (STEP) zu erreichen. Sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr sind diese für die Berggebiete besonders wichtig.

Die Prioritäten der SAB betreffend den Ausbau der Bahninfrastruktur und die Verbesserung der Angebote ergeben sich aus den übergeordneten Zielsetzungen, die sie im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Berggebiete und ländlichen Räume verfolgt. Im Vordergrund stehen günstige Rahmenbedingungen, die es den Berggebieten erlauben, ihr wirtschaftliches Potenzial auch in Zukunft auszuschöpfen. Die Verfügbarkeit von leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen spielt dabei eine wichtige Rolle. In Bezug auf die Planung des Ausbaus schritt 2030/35 ergeben sich daraus folgende zentrale Anliegen:

- 1) Grossräumige Erschliessung der Berggebiete über die Anbindung an die Metropolitanregionen sowie Anbindung an die Hauptachsen des nationalen und internationalen Eisenbahnverkehrs
- 2) Verbesserte Erreichbarkeit der Tourismusorte und ländlichen Zentren mittels geeigneter Infrastrukturmassnahmen und eines Ausbaus des Angebots
- 3) Fortführung der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr
- 4) Entwicklung der Infrastruktur und des Angebots innerhalb der Berggebiete zur Stärkung der bestehenden Lebens- und Wirtschaftsräume, sowohl interkantonal wie auch grenzüberschreitend

Die im Ausbaus schritt 2030/35 vorgeschlagenen Massnahmen und Infrastrukturprojekte wurden in der vorliegenden Stellungnahme prioritär auf der Grundlage dieser vier Kriterien beurteilt. Diese stehen im Einklang mit den räumlichen Entwicklungszielen der Schweiz, wie sie unter anderem im Raumkonzept Schweiz definiert wurden.

2. Beurteilung des Ausbaus schritt 2030/35

Ziele des Ausbaus schritt 2030/35

Der erläuternde Bericht des Bundesrates erwähnt für den Ausbaus schritt die folgenden vier Leitsätze:

- 1) Der Infrastrukturausbau richtet sich nach der zu erwartenden Nachfrage während der Hauptverkehrszeit im Umsetzungshorizont 2030/35. Die Kapazität des Netzes wird erhöht, um einen stabilen Betrieb sowie die effiziente Umsetzung des Substanzerhalts und der Erweiterungen sicherzustellen. Der Ausbau der Publikumsanlagen ist voranzutreiben.
- 2) Im Fernverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung in ausgewählten Korridoren angestrebt. Fahrzeitverkürzungen sind nicht prioritär.
- 3) Im Regionalverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung innerhalb urbaner Zentren angestrebt. Die Erreichbarkeit der Tourismusregionen und die Grundversorgung ländlicher Räume sind sicherzustellen.
- 4) Im Güterverkehr werden Voraussetzungen für eine attraktive, wettbewerbsfähige und wirtschaftliche Produktion geschaffen. Der Fokus liegt auf der Sicherstellung der benötigten Anlagen sowie der Trassenkapazität und -qualität im Binnen-, Import- und Exportverkehr.

Im Grundsatz begrüsst die SAB die vier Leitsätze des Ausbaus schritt 2030/35. Insbesondere die explizite Erwähnung der Tourismusregionen sowie der Grundversorgung ländlicher Räume erachtet sie als positiv. Dennoch ist die derzeitige Formulierung der Leitsätze nicht zufriedenstellend. Im Hinblick auf die Verabschiedung der

Botschaft hält es die SAB für wünschenswert, folgende Verbesserungen anzubringen:

- Leitsatz 1

Die SAB ist gegenüber dem Ziel, den Infrastrukturausbau an der Nachfrage während der Hauptverkehrszeit auszurichten, kritisch eingestellt. Sie erinnert daran, dass zahlreiche politische Massnahmen dazu beitragen könnten, das Verkehrsaufkommen während der sogenannten Belastungsspitzen im Agglomerationsverkehr und zwischen den städtischen Zentren einzudämmen. Die einseitige Fokussierung der Infrastrukturmassnahmen auf die Nachfrage während der Hauptverkehrszeit birgt das Risiko, dass das Angebotsgefälle im öffentlichen Verkehr zwischen den Regionen weiter zunimmt. Die SAB hat bereits verschiedentlich auf dieses Problem hingewiesen, unter anderem in ihrer Stellungnahme zum Konzeptbericht Mobility pricing vom 9. Juli 2015.

- Leitsatz 2

Die Frage der Fahrzeitverkürzungen muss nach Planungsräumen und Landesregionen differenziert beurteilt werden. Der Ausbau der Bahninfrastruktur seit den 1990er Jahren führte auf den Fernstrecken des Mittellandes zu einer beträchtlichen Effizienzsteigerung und zu kürzeren Reisezeiten, insbesondere auf der West-Ost-Achse (Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist, Durchgangsbahnhof Zürich). Auch im Alpenraum wurden Infrastrukturprojekte realisiert, mit denen teilweise eine massive Verkürzung der Reisezeiten erreicht werden konnten. Dazu gehören der Bau und die erfolgreiche Inbetriebnahme des Vereina- sowie des Lötschberg-Basistunnels. Diese Beispiele zeigen, dass effizientere Verbindungen vor allem in den Berggebieten äusserst positive gesamtwirtschaftliche Auswirkungen haben und neue Entwicklungsperspektiven eröffnen. Die SAB erachtet es deswegen als verfehlt, auf das Ziel der Fahrzeitverkürzungen im Ausbauschnitt 2030/35 zu verzichten. In den alpinen Regionen sowie im Jura-bogen und in den Randgebieten sind diese nach wie vor ein dringendes Anliegen. Anders als im Mittelland fällt zudem der Fahrzeitvergleich zwischen Bahnverkehr und individuellem Motorverkehr in den Berggebieten oft sehr deutlich zuungunsten des ersteren aus. Dies hat negative Auswirkungen auf die Nutzung des Angebots. Es ist deswegen wichtig, das Ziel der Fahrzeitverkürzungen regional zu differenzieren und in Bezug auf die Berggebiete weiterhin als prioritär anzusehen.

- Leitsatz 3

Die SAB weist darauf hin, dass die Erreichbarkeit der Tourismusregionen, insbesondere der Berggebiete, nicht nur in Bezug auf deren Anbindung an die Metropolitanregionen verstanden werden sollte. Neben dem Anschluss an die Hauptachsen des nationalen und internationalen Eisenbahnnetzes sind auch die Verbindungen innerhalb der Tourismusregionen selbst von Bedeutung, beispielsweise im Alpenraum auf der Ost-West-Achse sowie innerhalb der grenzüberschreitenden Tourismusregionen. Dieser Ansatz entspricht den Prioritäten, die unter anderem im Raumkonzept Schweiz für den Alpenraum festgelegt wurden.

- Leitsatz 4

Die SAB erachtet es als wichtig, dass das Verlagerungsziel im Einklang mit der Bundesverfassung explizit erwähnt wird. Sie erinnert daran, dass die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs ein wichtiges Ziel der Langfristper-

spektiven ist, die aus dem Raumkonzept Schweiz abgeleitet wurden. Zudem steht die einseitige Fokussierung auf den Binnen- sowie den Import- und Exportverkehr im Widerspruch zur Analyse, die der Bundesrat im erläuternden Bericht selbst erstellt hat. So hält er fest, dass sich das Verlagerungsziel im Transitverkehr «ohne zusätzliche Massnahmen nicht erreichen lässt» (S. 6). Die Bedarfsanalyse ergab für den Zeithorizont 2030 eine Überlast auf den Zulaufstrecken zum Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel (S. 13). Die SAB bedauert, dass Verbesserungen im Bereich der Transitkorridore nicht einmal als möglicher Schwerpunkt des nächsten Ausbauschnittes Erwähnung finden. Eine Berücksichtigung dieses Anliegens in der Botschaft ist zwingend notwendig.

Varianten für den Ausbauschnitt 2030/35

Die SAB teilt die Auffassung des Bundesrates, wonach es zweckmässig ist, die nötigen Angebots- und Kapazitätsverbesserungen in der Bahninfrastruktur auf der Basis einer längeren Vorausplanung vorzunehmen. Der Planungszeitraum 2035 ist unter diesem Blickwinkel angemessen. Neben dem zusätzlichen Angebotsausbau und der besseren Wirkung auf die Engpassbeseitigung sowie auf die Stabilität des Fahrplans ergibt sich aus diesem Ansatz eine höhere Planungssicherheit in den Regionen, die gemäss den erstellten Prognosen in naher Zukunft von Kapazitätsengpässen betroffen sein werden. Die SAB begrüsst die punktuellen Verbesserungen, die mit dem Ausbauschnitt 2035 unter anderem in den Kantonen Neuenburg und Glarus erreicht werden. Da verschiedene weitere Projekte, die für die alpinen Regionen, den Jurabogen und die ländlichen Regionen von besonderer Bedeutung sind, nicht in die Vorlage aufgenommen wurden, erachtet sie allerdings den Ausbauschnitt 2035 insgesamt als ungenügend. Sie beantragt deswegen eine Überarbeitung der Vorlage und die Berücksichtigung der Projekte, die unter Punkt e) namentlich aufgeführt sind, im Rahmen eines erweiterten Ausbauschnittes 2035.

Vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen

a) Beim Personenverkehr

Gemäss dem erläuternden Bericht des Bundesrates ist der Ausbauschnitt 2030/35 im Fernverkehr auf die Hauptverkehrszeiten ausgerichtet und zielt auf eine Verdichtung des Angebots in ausgewählten Korridoren sowie auf eine Steigerung der Attraktivität. Im Regionalverkehr wird eine Verdichtung des Angebots innerhalb der urbanen Zentren angestrebt (S-Bahn). Zudem verweist der Bericht auf das Ziel, «in den Tourismusregionen die Erreichbarkeit und in den ländlichen Gebieten die Grundversorgung sicherzustellen» (S. 15).

In Bezug auf das Ziel der *Fahrplanverdichtung* macht die Analyse der vorgesehenen Massnahmen und Projekte deutlich, dass der Ausbauschnitt 2030/35 gemäss jetziger Planung die bereits heute bestehende Diskrepanz zwischen den Metropolitanregionen des Mittellandes und den Berggebieten und ländlichen Räumen weiter verstärken wird. Die Neuerungen im Fernverkehr führen zudem in gewissen Regionen wie dem Jurabogen und der Ostschweiz zu Anpassungsbedarf oder zu einer Verschlechterung des Angebots im Regionalverkehr. Negative Auswirkungen dieser Art sollten in der überarbeiteten Vorlage ausgeräumt werden. Die SAB erachtet es auch als wichtig, den Mittelbedarf für allfällige Anpassungen im Regionalverkehr präzise abzuschätzen und die entsprechenden Kosten in die Planung des Ausbauschnittes aufzunehmen.

Die Taktverdichtungen auf den wichtigen Achsen des Mittellandes, auf denen neu ein Viertelstundentakt vorgesehen ist, sind grundsätzlich zu begrüssen, da sie dank verbesserter Verbindungen allen Landesteilen zugutekommen. Gleichzeitig bedauert die SAB, dass im Ausbauschnitt 2030/35 nur wenige Massnahmen vorgesehen sind, die die Qualität des Angebots zwischen dem Mittelland sowie den Berggebieten, dem Jurabogen und den ländlichen Räumen angleichen. Verschiedene projektierte Massnahmen, die diesbezüglich Verbesserungen erlaubt hätten, wurden nicht berücksichtigt. Dazu gehören unter anderem der Angebotsausbau auf der Intercity-Strecke zwischen Bern und Brig, die Direktverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds sowie mehrere Verbindungen in der Ostschweiz. Die SAB weist darauf hin, dass Massnahmen zur Fahrplanverdichtung für die Anbindung der Berggebiete und ländlichen Räume an die Hauptachsen des Schienenverkehrs sowie für die Verbindungen innerhalb dieser Räume von grosser Bedeutung sind. Es ist zentral, dass der Ausbauschnitt 2030/35 bestehende Ungleichheiten nicht weiter verstärkt, sondern im Gegenteil so weit wie möglich abbaut. Dieses Anliegen betrifft auch das Netz der Privatbahnen.

Die SAB begrüsst ausdrücklich die Massnahmen, die zu einer *besseren Erreichbarkeit der Tourismusregionen* sowie zur grossräumigen Erschliessung der Berggebiete beitragen. Dazu gehören namentlich der vorgesehene Kapazitätsausbau auf den Linien Lausanne-Brig, Bern-Frutigen, Luzern-Zürich, Luzern-Interlaken-Ost, Luzern-Engelberg sowie die diversen Projekte in den Kantonen Wallis, Glarus und Graubünden. Dennoch erachtet die SAB die Verbesserungen, die mit dem Ausbauschnitt 2030/35 insgesamt erreicht werden, als unzureichend. Verschiedene Massnahmen, die als weniger dringlich angesehen wurden, sind für die Erreichbarkeit der Tourismusregionen sowie für das Entwicklungspotenzial in den Berggebieten zentral. In diesem Zusammenhang verweist die SAB insbesondere auf den Ausbau des Lötschberg-Basistunnels, die Grimselbahn, die doppelte Spurführung auf der Linie Ziegelbrücke-Sargans, den Ausbau Altstätten-Sargans sowie die Porta Alpina. Sie beantragt, diese Projekte prioritär zu berücksichtigen und den Finanzrahmen des Ausbauschnittes 2030/35 entsprechend anzupassen.

In Bezug auf die *Erschliessung innerhalb der Berggebiete* begrüsst die SAB die Verbesserungen, die mit dem Ausbauschnitt auf der Ost-West-Achse durch den Alpenraum zwischen St. Moritz und Visp-Zermatt erreicht werden. Sie bedauert, dass andere Strecken, die im Hinblick auf die gleiche Zielsetzung ebenfalls von Bedeutung sind, nicht in die Überlegungen miteinbezogen wurden. Insbesondere weist sie darauf hin, dass der Ausbauschnitt 2030/35 hätte genutzt werden können, um eine Entwicklungsstrategie der Bergstrecken am Lötschberg und am Gotthard zu entwerfen. Die Inbetriebnahme der NEAT-Basistunnel auf den beiden Alpentransversalen birgt das Risiko, dass die Gebiete entlang der Bergstrecken an Attraktivität einbüßen. Die freigewordenen Kapazitäten auf den Bergstrecken ermöglichen gleichzeitig die Entwicklung eines touristischen Mobilitätsangebots, aus dem sich neue Chancen ergeben können. Es wäre wünschenswert gewesen, diese Frage im Rahmen des Ausbauschnittes 2030/35 zu thematisieren und entsprechende Strategien zu entwickeln. Auch die Realisierung der seit Jahren projektierten Porta Alpina ist im Hinblick auf die innere Erschliessung der Berggebiete ein wichtiges Anliegen.

b) Beim Güterverkehr

Gemäss dem erläuternden Bericht des Bundesrates zielt der Ausbauschnitt 2030/35 im Güterverkehr darauf, die Voraussetzungen für eine «attraktive, wettbewerbsfähige und wirtschaftliche Produktion» zu schaffen. Dazu ist vorgesehen, bestehende Lücken im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu schliessen.

Wie bereits dargelegt, erachtet die SAB die Prioritätensetzung im Bereich des Güterverkehrs als unbefriedigend. Im Ost-West-Verkehr ist die Behebung des Engpasses von Vauseyon beim Bahnhof Neuenburg von besonderer Bedeutung. Obschon der gesamte Jurafussverkehr in Richtung Lausanne-Genf und Basel-Zürich sowie La Chaux-de-Fonds, la Béroche, Val-de-Travers und Frankreich diese Stelle passiert, stehen derzeit nur zwei Gleise zur Verfügung. Ein Ausbau ist daher dringend notwendig. Neben der Verbesserung der Anlagen für den Binnenverkehr auf der Ost-West-Achse müssen zudem die Projekte für den alpenquerenden Güterverkehr stärker berücksichtigt werden, als dies derzeit der Fall ist. Dies gilt sowohl für die Gotthardstrecke mit dem Korridor Thalwil – Arth-Goldau – Brunnen – Gotthard wie auch für die doppelte Spurführung im Lötschberg-Basistunnel. Aus der Sicht der SAB ist nicht nachvollziehbar, dass in keiner der beiden Varianten diesbezüglich substantielle Verbesserungen vorgesehen sind. Die im Rahmen des STEP bereits projektierten Gütertrassen für den Kapazitätsausbau auf diesen Strecken sollten in den Ausbauschnitt aufgenommen werden.

c) Beim grenzüberschreitenden Verkehr

Die im Bericht erwähnten Projekte im grenzüberschreitenden Verkehr betreffen hauptsächlich den Regionalverkehr in den grenznahen städtischen Agglomerationen. Die SAB ist daher der Auffassung, dass der Frage der grenzüberschreitenden Verbindungen bei der Planung des Ausbauschnittes 2030/35 nur ungenügend Rechnung getragen wurde. Die Langzeitperspektiven für die Bahninfrastruktur, auf die sich der erläuternde Bericht bezieht, erwähnen ausdrücklich das Ziel der direkten internationalen Verbindungen in die wichtigen Tourismusregionen. Die Erläuterungen zum grenzüberschreitenden Verkehr geben keinen Aufschluss darüber, wie dieses Ziel erreicht werden soll.

Zudem erinnert die SAB daran, dass das Raumkonzept Schweiz in Zusammenhang mit den sogenannten alpinen Handlungsräumen des Gotthardgebietes, der West- und der Ostalpen auf die grosse Bedeutung der grenzüberschreitenden Verbindungen hinwies. Explizit erwähnt wurden die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Raum Mont-Blanc, in der Region Domodossola-Val d'Aosta und die Verbindungen aus den Ostalpen zum Bodensee, in den Grossraum München und Stuttgart, nach Liechtenstein und Vorarlberg und in die benachbarten italienischen Regionen des Südtirols und des Veneto. Verbesserungen im Bereich der Bahninfrastruktur wären wichtig, um das wirtschaftliche Potenzial der Zusammenarbeit über die Grenzen auszuschöpfen und die bereits bestehenden Handlungsräume zu stärken. Die SAB verlangt, dass diesem Anliegen im Einklang mit dem Raumkonzept Schweiz mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird, als dies im Ausbauschnitt 2030/35 der Fall ist. Die grenzüberschreitenden Verbindungen sind nicht nur für die grenznahen Städte, sondern auch für die Berggebiete von grosser Bedeutung.

d) Bei den betrieblichen Anlagen

Die SAB begrüsst die Massnahmen, die im Bereich der betrieblichen Anlagen vorgesehen sind. Sie erachtet die Erhöhung der Kapazität in ausgewählten Bahnhöfen und die Gewährleistung eines flüssigen, sicheren und barrierefreien Zugangs zur Bahn als wichtiges Element des Ausbaus 2030/35.

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

Aufgrund der unter a. und b. aufgeführten Kommentare und Prioritäten beantragt die SAB, folgende Projekte in den Ausbaus 2030/35 aufzunehmen:

Lötschberg-Basistunnel

Der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels im Rahmen des Ausbaus 2035 ist aus folgenden Gründen notwendig:

- Im Fernverkehr zwischen den Kantonen Bern und Wallis bestehen bereits seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels insbesondere während der Hauptverkehrszeiten Kapazitätsprobleme. Gemäss den vorliegenden Analysen zum Verkehrsaufkommen ist weiterhin eine starke Zunahme der Nachfrage zu erwarten. Eine Taktverdichtung im Personenverkehr analog zu den anderen Fernverkehrslinien ist daher dringend notwendig. Dies bedingt eine durchgehende doppelte Spurführung im Lötschberg-Basistunnel. Ein Verzicht auf diesen Ausbau würde bedeuten, dass die Verbindung durch den Lötschberg-Basistunnel in absehbarer Zeit schweizweit die einzige Fernverkehrslinie ohne Halbstundentakt wäre.
- Bei einem Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels kann die Anzahl Güterzüge auf fünf pro Stunde und Richtung erhöht werden. Derzeit verkehrt nur die Hälfte der Güterzüge durch den Lötschberg-Basistunnel, die übrigen Züge werden über die Bergstrecke geführt. Eine Erhöhung der verfügbaren Gütertrassen durch den Basistunnel erlaubt es, die Produktionskosten im Schienengüterverkehr erheblich zu senken. Dies ist im Hinblick auf die Stärkung der Verlagerungspolitik wichtig.
- Mit der NEAT verfügt die Schweiz über zwei sich ergänzende Nord-Süd-Transitachsen am Gotthard und am Lötschberg. Ein Ausbau des Lötschberg-Basistunnels stellt die angestrebte Achsenredundanz der NEAT sicher. Die teilweise einspurige Linienführung im Lötschberg-Basistunnel führt sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr zu einer hohen Störungsanfälligkeit. Ein Ausbau ermöglicht es zudem, periodisch notwendige Erneuerungs- und Sanierungsarbeiten der Tunnelinfrastruktur durchzuführen, ohne den Verkehr für längere Zeit zu unterbrechen.
- Der Kapazitätsausbau verbessert dank der höheren jährlichen Trasseneinnahmen die Wirtschaftlichkeit des Lötschberg-Basistunnels markant.

SIM-Trassen Lötschbergachse

Der Kapazitätsausbau ist unerlässlich, um das Verlagerungsziel zu erreichen. Auf der Transitachse Basel-Bern-Lötschberg-Simplon bestehen bereits heute Engpässe. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Güterverkehr auf der Lötschbergachse in den kommenden Jahren weiter zunehmen wird.

Grimselbahn

Anders als der Lötschberg-Basistunnel, der prioritär als Transitachse von Bedeutung ist, dient die Grimselbahn der inneren Erschliessung der Berggebiete. Er ermöglicht eine ganzjährige verkehrssichere Verbindung zwischen dem östlichen Berner Oberland und dem Goms. Zudem verbindet er die bestehenden Schmalspurnetze in den Kantonen Waadt, Freiburg, Bern, Obwalden, Nidwalden, Luzern, Wallis, Uri und Graubünden. Dies verbessert die Erreichbarkeit der Tourismusorte und ermöglicht die Einführung neuer touristischer Angebote. Damit stärkt die Grimselbahn das wirtschaftliche Potenzial in tendenziell strukturschwachen Gebieten der Zentralalpen.

Da der Grimseltunnel neben einer Bahnlinie auch eine Kabelanlage enthält, ist es wichtig, die beiden Vorhaben koordiniert zu realisieren. Dies entspricht auch den Vorgaben des Bundes, wonach bei der Bündelung von Infrastrukturmassnahmen die Verfahren aufeinander abgestimmt werden müssen. Swissgrid plant, die Verlegung der heute bestehenden Freileitung über den Grimselpass 2027 in Angriff zu nehmen. Wird die Grimselbahn nicht in den Ausbauschritt 2030/35 aufgenommen, besteht die Gefahr, dass die optimale Variante eines Kabel-Bahn-Tunnels nicht realisiert werden kann.

Angesichts des Innovationscharakters des Projektes, des Mehrwerts für den Landschaftsschutz und des starken Rückhaltes, den es in der Bevölkerung genießt, wäre es aus Sicht der SAB bedauerlich, wenn der Bund im Rahmen des Ausbaus der Bahninfrastruktur auf eine Unterstützung verzichten würde.

Beseitigung Engpass Vauseyon und Direktverbindung Neuenburg-La Chaux-de-Fonds

Die Jurafusslinie spielt eine zentrale Rolle für den Ost-West-Transit im Personen- und Güterverkehr. Der Engpass in Vauseyon, im Westen des Bahnhofs Neuenburg, verfügt nur über zwei Bahngleise, obwohl der gesamte Jurafussverkehr in Richtung Lausanne-Genf und Basel-Zürich sowie in Richtung La Chaux-de-Fonds, Val-de-Travers und Frankreich diese Stelle passiert. Die im Rahmen des Ausbauschrittes 2030/35 vorgesehenen Neuerungen, insbesondere der Intercity Basel-Delémont-Biel-Neuenburg-Yverdon-Genfersee und die schnellen Trassen für einen effizienten Güterverkehr können nicht ohne eine substantielle Verschlechterung des bestehenden regionalen Angebots realisiert werden. So sieht die Planung anstelle des Halbstundentakts zwischen La Chaux-de-Fonds und Bern nur noch einen Stundentakt vor. Diese Herabstufung ist für die SAB nicht akzeptabel. Um den geplanten Halbstundentakt beizubehalten, ist der Bau der Direktverbindung Neuenburg-La Chaux-de-Fonds oder eines dritten Gleises bei Vauseyon notwendig. Sowohl aus Kosten- wie auch aus Effizienzgründen spricht sich die SAB für den Bau der Direktverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds aus. Im Vergleich zur anstehenden Modernisierung der bestehenden Linie, die ausserhalb des Ausbauschrittes 2030/35 über den Bahninfrastrukturfonds im Rahmen einer Leistungsvereinbarung finanziert wird, lässt sich die Direktverbindung nahezu kostenneutral verwirklichen. Die Vorlage zum Ausbauschritt 2030/35 muss entsprechend angepasst werden.

Bypass Bussigny

Der Bau des sogenannten Bypasses von Bussigny ist dringend notwendig, um im Personenverkehr durch den Jurabogen auf der Linie Basel-Delémont-Biel-Genf ein angemessenes Angebot zu gewährleisten. Ergänzend zum vorgesehenen Halbstundentakt auf der Linie Zürich-Biel-Lausanne-Genf muss stündlich ein drittes Produkt in Form einer Direktverbindung Basel-Delémont-Biel-Genf zur Verfügung stehen. Dies bedingt als Infrastrukturmassnahme den Ausbau der Umfahrung von Lausanne.

Doppelspurausbau und Taktverdichtung Altstätten-Sargans

Der Doppelspurausbau im Rheintal und die Angebotsverbesserungen auf der Linie Bregenz-Chur sind für die Anbindung der Ostschweiz an die Bodenseeregion und die Städte Stuttgart und München, die Erreichbarkeit der Tourismusorte in der Südostschweiz sowie den Regionalverkehr im Rheintal wichtig.

Doppelspurausbau und Taktverdichtung Sargans-Ziegelbrücke

Der Kapazitätsausbau am Walensee ermöglicht eine bedeutende Verbesserung der Anbindung der Südostschweiz an die Metropolitanregion Zürich und den Flughafen Zürich sowie wichtige Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr im Raum Walensee-Sargans.

Weiterführung der zweiten Rheintal-Verbindung St. Gallen-Sargans bis Chur

Die Verlängerung des zweiten Rheintal-Expresses von St. Gallen bis Chur ermöglicht eine umsteigefreie Transportkette von und nach Graubünden. Daraus ergibt sich ein neues touristisches Marktpotenzial. Für die vielen Reisenden mit erhöhtem Gepäckvolumen in diesem Korridor sind umsteigefreie Transportketten besonders wichtig.

Porta Alpina

Die NEAT wurde als Netzlösung konzipiert, die allen Landesteilen Vorteile bringen soll. Allerdings profitiert der Kanton Graubünden mit seinem grossen touristischen Potenzial bis anhin nicht von den Reisezeitverkürzungen, die in anderen Regionen erreicht wurden. Aus diesem Grund befürwortet die SAB die Verwirklichung der Porta Alpina im Rahmen des Ausbauschlusses 2030/35. Verkehrstechnisch ermöglicht dies die Anbindung der Region Surselva an überregionale Zentren sowie des inneralpinen Bahnverkehrs auf der Linie St. Moritz-Zermatt an den alpenquerenden Verkehr auf der Linie Zürich-Mailand. Die Reisezeitverkürzungen und Angebotsverbesserungen, die auf diese Weise erreicht werden, entsprechen den Prioritäten der räumlichen Entwicklungsstrategien des Bundes und der Neuen Regionalpolitik. Der Bau der Porta Alpina leistet einen wichtigen Beitrag an die Aufrechterhaltung einer dezentralen Besiedlung und an die Stärkung des Wirtschaftspotenzials in einer tendenziell strukturschwachen Region. Dank der hohen Vorinvestitionen in die sogenannte NEAT-Multifunktionsstelle Sedrun kann die Tunnelstation Porta Alpina vergleichsweise kostengünstig realisiert werden.

3. Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte

- a) Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko

Die SAB verschliesst sich nicht grundsätzlich der Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte. Allerdings ist sie der Auffassung, dass eine solche Möglichkeit auf die Planungskredite beschränkt werden sollte. Folgende Grundsätze müssen zudem beachtet werden:

- Die Möglichkeit der Vorfinanzierung von Planungskrediten muss allen Regionen diskriminierungsfrei offenstehen. Eine explizite Nennung zweier spezifischer Projekte ist in diesem Zusammenhang nicht zweckmässig.
- Es dürfen nur Projekte berücksichtigt werden, die mit den Prioritäten des strategischen Entwicklungsprogramms der Eisenbahninfrastruktur im Einklang stehen und den diesbezüglichen Prioritäten entsprechen.
- Die Vorfinanzierung der Planungskredite durch Dritte muss in gleicher Weise wie die Ausbauschritte im Rahmen eines Bundesbeschlusses bewilligt werden.
- Das Verfahren ist so auszugestalten, dass die drittfinanzierten Planungskredite keinen Einfluss auf die Prioritätensetzung der weiteren Ausbauschritte haben.

- b) Gesetzliche Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung der Investitionskosten durch den Bund

In Übereinstimmung mit den oben aufgeführten Grundsätzen vertritt die SAB die Auffassung, dass sich die gesetzliche Grundlage auf die Möglichkeit einer nachträglichen Erstattung der Planungskredite beschränken muss. Die Vorfinanzierung von Infrastrukturvorhaben steht grundsätzlich nur ressourcenstarken Kantonen offen. Eine Ausweitung der nachträglichen Erstattung auf Investitionskosten läuft daher dem Ziel einer ausgewogenen und solidarischen Verteilung der vorhandenen Ressourcen auf alle Landesregionen entgegen. Zudem würde der Handlungsspielraum des Parlaments bei der Planung der weiteren Ausbauschritte stark eingeschränkt.

4. Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

Folgende weitere Themen, die in der Vorlage angesprochen werden, erachtet die SAB als wichtig:

- a) Bedarfsanalyse

Die SAB vermisst bei den Prognosen zur Verkehrsentwicklung, die im Hinblick auf den Ausbauschritt 2030/35 durchgeführt wurde, eine kritische Analyse der raumpolitischen Entwicklungen. Zudem tragen aus Sicht der SAB die verschiedenen Szenarien den Möglichkeiten, die sich aus den neuen Technologien ergeben, ungenügend Rechnung. Das «überdurchschnittlich hohe Wachstum» (S. 11) des öffentlichen Verkehrs, das gemäss Bundesrat im Mittelland zu erwarten ist, erklärt sich in erster Linie durch die räumliche Konzentration der Arbeitsplätze in den urbanen Agglomerationen und die immer längeren Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort. Auf politischer Ebene sind zahlreiche Massnahmen denkbar, um dieser raumpolitisch fragwürdigen Entwicklung entgegen-

zuwirken. Insbesondere die Digitalisierung schafft neue Möglichkeiten, dezentral in ländlichen Regionen und in den Berggebieten Arbeitsplätze zu schaffen. Auch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten und die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe könnten das Wachstum der Verkehrsströme auf den heute bereits überlasteten Linien einschränken. Angesichts des langen Planungshorizonts von 2010 bis 2040 wäre es wünschenswert und interessant gewesen, die Auswirkungen geeigneter politischer Massnahmen auf die Verkehrsentwicklung zu analysieren. Dies hätte es unter Umständen erlaubt, die Ausbaumassnahmen auf den sogenannten Hauptverkehrsachsen zu optimieren und gleichzeitig die Regionen vermehrt zu berücksichtigen, die in Bezug auf den Ausbau der Bahninfrastruktur heute immer noch benachteiligt sind.

b) Auswirkungen auf Energie und CO₂-Emissionen

Die SAB nimmt von der Koppelung des Ausbauschnittes 2030/35 mit den Energieeffizienzprogrammen des BAV und der wichtigsten Verkehrsunternehmen Kenntnis. Es wäre wünschenswert gewesen, die entsprechenden Erläuterungen zu vertiefen. Gemäss Vernehmlassungsbericht geht der Bundesrat aufgrund der Entwicklung der gesamtschweizerischen Verkehrsleistungen von einem bis 2040 um rund 25 Prozent erhöhten Strombedarf aus. Die SAB ist der Auffassung, dass die Frage der Deckung dieses Strombedarfs im Rahmen des Ausbauschnittes 2030/35 prioritär evaluiert werden sollte. Dazu ist ein Massnahmenplan notwendig, der sicherstellt, dass der zusätzliche Elektrizitätsbedarf ausschliesslich über einheimische erneuerbare Energiequellen gedeckt wird. Die Kapazitätserweiterung in der einheimischen Stromproduktion sowie die eventuell nötigen Anpassung der Stromnetze sollten in enger Abstimmung mit den Infrastrukturmassnahmen des Ausbauschnittes 2030-35 geplant und realisiert werden.

c) Mögliche Nutzerfinanzierung

In Bezug auf die Finanzierung des Ausbauschnittes 2030/35 verweist der Bericht des Bundesrates auf die negativen betriebswirtschaftlichen Ergebnisse des Personenverkehrs. Gemäss der vorliegenden Schätzung sind zwischen 2025 und 2035 Tarifierhöhungen um 3-5% notwendig, damit im Fern- und Regionalverkehr ein ausgeglichenes Ergebnis erreicht werden kann. Im Hinblick auf eine allfällige Nutzerfinanzierung verlangt die SAB, dass allfällige Tarifierhöhungen regional differenziert und nur dann vorgenommen werden, wenn im Angebot tatsächlich Verbesserungen vorliegen.

d) Grundversorgung

In den Berggebieten und ländlichen Räumen stellt die Sicherung der Grundversorgung im öffentlichen Regionalverkehr eine besondere Herausforderung dar. Aufgrund der teilweise geringen Auslastung während der Randzeiten bestehen Tendenzen zur Ausdünnung des Angebots und zur Umstellung auf Bahnersatz-Angebote. Damit ist die Gefahr verbunden, dass die Qualität der Grundversorgung in den Berggebieten und ländlichen Räumen abnimmt. Vor diesem Hintergrund bedauert die SAB, dass die Planungsarbeiten zum Ausbauschnitt 2030/35 nicht genutzt wurden, um weitergehende Strategien zur Sicherung der Grundversorgung in den Berggebieten und ländlichen Räumen zu entwickeln. Die technologischen Entwicklungen in Zusammenhang mit der Digitalisierung ermöglichen innovative Lösungen, die im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs zu einer Verbesserung der Grundversorgung führen können, ohne dass

dafür aufwendige Infrastrukturmassnahmen nötig sind. Es wäre wünschenswert gewesen, unter Berücksichtigung der neuen technologischen Möglichkeiten spezifische Modelle für die Berggebiete und ländlichen Räume zu entwickeln und damit die Qualität der Grundversorgung zu verbessern. Die SAB ist der Auffassung, dass diese Fragen bei der Entwicklung der weiteren Ausbauschritte vorrangig berücksichtigt werden sollten.

Abschliessend weist die SAB noch einmal mit Nachdruck darauf hin, dass die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur einschneidende Auswirkungen auf das volkswirtschaftliche Potenzial in den verschiedenen Landesteilen und Regionen nach sich zieht. Der Ausbauschritt 2030/35 muss als prioritäres Ziel eine regional ausgeglichene wirtschaftliche Entwicklung begünstigen.

5. Zusammenfassung

Die Verbesserung der verkehrstechnischen Erschliessung der alpinen Regionen, des Jurabogens und der ländlichen Räume stellt für die SAB ein zentrales Anliegen dar. Sie begrüsst daher, dass der Bundesrat mit dem Ausbauschnitt 2030/35 eine detaillierte Planung für die nächsten Ausbautappen der Bahninfrastruktur vorlegt. Für die wirtschaftliche, räumliche und touristische Entwicklung der Berggebiete ist die Vorlage von grosser Bedeutung. Die sorgfältige Analyse der Vernehmlassungsunterlagen hat allerdings ergeben, dass den Anliegen der Berggebiete trotz punktueller Verbesserungen nur ungenügend Rechnung getragen wurde. Die SAB beantragt deswegen die Realisierung eines erweiterten Ausbauschnittes 2035, der eine angemessene Berücksichtigung der alpinen Regionen und des Jurabogens gewährleistet und das bereits bestehende Angebotsgefälle zuungunsten dieser Gebiete nicht weiter verstärkt. Folgende Projekte, die für die Berggebiete von besonderer Bedeutung sind, müssen zusätzlich in den nächsten Ausbauschnitt aufgenommen werden:

- Ausbau Lötschberg-Basistunnel
- SIM-Trassen Lötschbergachse
- Grimselbahn
- Beseitigung Engpass Vauseyon und Direktverbindung Neuenburg-La Chaux-de-Fonds
- Bypass Bussigny
- Doppelspurausbau und Taktverdichtung Altstätten-Sargans
- Doppelspurausbau und Taktverdichtung Sargans-Ziegelbrücke
- Weiterführung Rheintal-Verbindung St. Gallen-Sargans bis Chur
- Porta Alpina

In Bezug auf die allgemeine Stossrichtung der Vorlage fordert die SAB eine bessere Berücksichtigung folgender Grundsätze:

- Die weiteren Ausbauschnitte der Bahninfrastruktur müssen zum Abbau des bestehenden Angebotsgefälles zwischen dem Mittelland und den Berggebieten führen, insbesondere in Bezug auf die Taktdichte und die erreichten Fahrzeitverkürzungen. Der Ausbau des Fernverkehrs darf die angestrebten Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr nicht beeinträchtigen.
- Neben der Anbindung der Berggebiete an die Metropolitanregionen ist auch die Erschliessung innerhalb der Berggebiete von Bedeutung, sowohl interkantonal wie auch in den grenzüberschreitenden Lebens- und Wirtschaftsräumen.
- Die Massnahmen im Bereich des Güterverkehrs müssen weiterhin das Verlagerungsziel im alpenquerenden Transitverkehr prioritär berücksichtigen.
- Die Bedarfsanalyse, die dem Ausbauschnitt zugrunde liegt, muss aufgrund von dezentralen Entwicklungsmodellen Alternativszenarien zur derzeitigen Ausrichtung auf die Belastungsspitzen im Mittelland aufzeigen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben
mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger
Nationalrat

Résumé :

Pour le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB), le développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que l'amélioration de la desserte des régions alpines et de l'Arc jurassien revêtent une importance primordiale. De ce fait, le SAB salue la planification et la mise en consultation de l'étape d'aménagement 2030/35, qui est susceptible de contribuer au potentiel de développement des régions de montagne sur les plans économique, spatial et touristique. Suite à une analyse attentive des documents, le SAB constate toutefois que le projet, malgré les améliorations ponctuelles prévues, tient insuffisamment compte des exigences des régions de montagne. Par conséquent, le SAB propose la réalisation d'une version élargie de l'étape d'aménagement 2035. Celle-ci devrait assurer une prise en considération équilibrée des régions alpines et de l'Arc jurassien et réduire les inégalités existantes. Dans ce but, le SAB souhaite que les projets suivants soient intégrés à l'étape d'aménagement :

- Aménagement complémentaire du tunnel de base du Lötschberg
- Sillons SIM axe du Lötschberg
- Tunnel du Grimsel
- Elimination du goulet d'étranglement de Vauseyon et ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds
- By-pass Bussigny
- Etoffement Altstätten-Sargans
- Etoffement Sargans-Ziegelbrücke
- Prolongement du Regioexpress Saint-Gall-Sargans jusqu'à Coire
- Porta Alpina

Par rapport à l'orientation générale de l'étape d'aménagement, le SAB demande une meilleure prise en considération des points suivants :

- Les étapes d'aménagement doivent contribuer à réduire les inégalités existantes entre les régions métropolitaines du plateau et les régions de montagne par rapport à la qualité de l'offre (réduction de temps de parcours, densification de l'horaire). Par ailleurs, le développement des grandes lignes ne doit pas se faire au détriment du trafic régional.
- A côté des connexions reliant les régions de montagne aux régions métropolitaines, les connexions à l'intérieur des régions de montagne sont importantes, aussi bien entre les cantons de l'arc alpin et du Jura que dans les espaces économiques et de vie transfrontaliers.
- Concernant le transport de marchandises, les mesures proposées doivent continuer à suivre de manière prioritaire l'objectif de transférer sur le rail le trafic de marchandises à travers les Alpes.
- Par rapport aux prévisions du trafic et à l'analyse des besoins sur lesquels l'étape d'aménagement prend appui, il est nécessaire d'élaborer des scénarios alternatifs basés sur des modèles plus décentralisés de développement territorial.