



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Kochergasse 6
3003 Bern

Liestal, 15. Januar 2018

Stellungnahme der Nordwestschweizer Regierungskonferenz zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Nordwestschweizer Regierungskonferenz (NWRK) dankt für die Möglichkeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 Stellung nehmen zu dürfen. Die NWRK umfasst die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn. Entsprechend bezieht sich die Stellungnahme summarisch auf diese Gebiete. Für detaillierte Angaben verweisen wir auf die Stellungnahmen der jeweiligen Kantone sowie auf die Stellungnahme der KöV Nordwestschweiz.

Beantwortung der Fragen

Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Die NWRK würdigt den grossen Stellenwert des öffentlichen Verkehrs beim Bund und begrüsst, dass der Bundesrat dem Auftrag aus dem Verfassungsartikel 87a zur Eisenbahninfrastruktur folgt und nun einen zweiten Ausbauschritt 2030/35 zur Vernehmlassung unterbreitet. Besonders positiv hervorheben möchte die NWRK den Einbezug der Kantone in die Vorbereitungen des Ausbauschrittes 2030/35 sowie die Langfristigkeit bei der Finanzierung durch die Schaffung des Bahninfrastrukturfonds. Allerdings scheint der NWRK die Langfristperspektive über mehrere Ausbauschritte bei der Planung zu wenig berücksichtigt.

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

Der Ausbauschritt 2030/35 hat zum Ziel, insbesondere die Überlast im Personen- und Güterverkehr auf einzelnen Netzteilen oder Strecken zu entschärfen. Ausserdem ist der Zugang zur Bahn und zu den Bahnhöfen zu erleichtern und sicherer zu gestalten. Mit diesen Leitsätzen ist die NWRK grundsätzlich einverstanden. Die NWRK erachtet aber die fehlende Gesamtverkehrsbetrachtung als problematisch. In der Folge wird der Handlungsbedarf bei neuen Bahnstrecken ignoriert, obwohl bei einer verkehrsträgerübergreifenden Analyse die Vorteile eindeutig überwiegen würden. Insgesamt scheinen somit diejenigen

Regionen und Strecken, die bereits über ein sehr gutes und stark nachgefragtes Angebot verfügen, bevorzugt zu werden, während anderenorts der Nachholbedarf bei der Schieneninfrastruktur und den Bahnangeboten verkannt wird.

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

Die NWRK begrüsst den Entscheid des Bundesrates, die grosse Variante (Ausbauschritt 2035) zu empfehlen. Die Investitionssumme muss von CHF 11.5 Mia. aber um mindestens CHF 0.5 Mia. erhöht werden, damit die für das Funktionieren des Gesamtkonzepts notwendigen zusätzlichen Massnahmen, beispielsweise zur Sicherstellung der Betriebsstabilität oder zur Berücksichtigung von noch nicht erkennbaren Folgemassnahmen mindestens zur Wiederherstellung der Angebotsqualität 2025, aufgenommen werden können. Ferner sollen die mit der Einführung von zusätzlichen Güterverkehrstrassen entstehenden Nachteile für den Personenverkehr abgedeckt werden. Grundsätzlich sind bei beiden Varianten genügend Mittel bereitzustellen, damit die vorgesehenen Massnahmen konsequent und ohne Abstriche umgesetzt werden können.

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

Die NWRK begrüsst, dass zahlreiche Forderungen der Nordwestschweiz Aufnahme in den vorliegenden Botschaftsentwurf des Bundesrates gefunden haben. Allerdings kann in der Region mit dem vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35 noch nicht die erwünschte Wirkung erzielt werden. Um die geplanten Verbesserungen im Angebot tatsächlich realisieren zu können, müssen folgende Massnahmen berücksichtigt werden:

- Herzstück Basel

Das „Herzstück Basel“ ist ein zentrales Element der geplanten Angebotsverbesserungen bei der trinationalen S-Bahn Basel und muss deshalb in den Ausbauschritt 2030/35 aufgenommen werden. Grundsätzlich ist dazu anzumerken, dass das „Herzstück Basel“ nicht einzig im Interesse der Region Nordwestschweiz liegt, sondern auch von nationalem wie internationalem Interesse ist. Durch das „Herzstück Basel“ werden Bestandsstrecken und Bahnhöfe entlastet, womit die betrieblichen Abhängigkeiten zwischen Fern-, Güter- und Regionalverkehr auf dem stark belasteten Bahnnetz reduziert werden können.

- Basel – Rheinfelden (Fricktal) und Baden – Koblenz (Unteres Aaretal)

Die NWRK verlangt aufgrund der hohen Nachfrage auf den Strecken Basel – Rheinfelden sowie Baden – Koblenz die Einführung des Viertelstundentakts im Regionalverkehr. Die dafür notwendigen Ausbauten sollen in den Ausbauschritt 2030/35 aufgenommen werden.

- Liestal – Sissach (Ergolzthal) und Sissach – Läfelfingen – Olten (Homburgertal)

Die NWRK fordert die Prüfung einer stündlichen Verlängerung der S-Bahn von Liestal nach Sissach sowie deren Durchbindung über Läfelfingen nach Olten im Rahmen der Erarbeitung der Gesamtkonzepte.

- Solothurn - Subingen

Die Reaktivierung des Regionalverkehrs auf der Bahnlinie zwischen Solothurn und Subingen mit zusätzlichen Bahnhaltestellen ist in den Ausbauschritt 2030/35 aufzunehmen. Eine Realisierung dieses Moduls würde den Abbau von Überlast auf der Strasse erlauben.

- Direktverbindung Basel SBB – Delémont – Biel – Lausanne/Genf

Die NWRK fordert die Wiedereinführung der Direktverbindung mit einem stündlichen Zug von Basel nach Genf über Delémont und Lausanne (gemäss dem Referenzzustand Konzept 2025, ohne Halt zwischen

Lausanne und Genf) oder mit einem stündlichen Zug zwischen Basel, Delémont und Genf ohne Halt in Lausanne (Bypass in Bussigny).

- Taktverdichtungen Olten – Biel mit halbstündlichem Halt der Fernverkehrszüge in Grenchen Süd, Oensingen und Egerkingen

Nur mit dem entsprechend ausgebauten Angebot zwischen Biel und Olten lässt sich eine weitergehende Systematisierung zwischen Olten und Zürich erreichen. Ein halbstündliches schnelles Angebot in Oensingen stellt zudem eine wichtige Voraussetzung dar, um die Anschlusslinien von asm und OeBB sinnvoll in das Gesamtkonzept einpassen zu können. Die ÖV-Drehscheibe Egerkingen kann im Zusammenspiel zwischen Regionalverkehr und Fernverkehr ihre volle Wirkung entfalten und eine namhafte Nachfrage einer Region mit sehr dynamischem Wachstum auf die Bahn verlagern.

- Halbstundentakt Basel – Berner Oberland/Wallis

Die NWRK fordert, alle Fernverkehrszüge Basel – Bern auch weiterhin nach Interlaken und Brig (– Italien) durchzubinden. Das heutige halbstündliche Angebot Basel – Bern – Interlaken Ost/Brig ist beizubehalten.

- Verbindung La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont (– Basel)

Dieses Modul ermöglicht verbesserte Verbindungen zwischen Basel und anderen wichtigen Ortschaften im Jurabogen dank einer Reduzierung der Umsteigezeiten zwischen Basel, dem Delsbergtal und den Freibergen bis nach La-Chaux-de-Fonds. Es soll im Ausbauschnitt 2030/35 berücksichtigt werden.

- Systematisierung im Mittelland

Die Systematisierung im Mittelland wird in der vorgeschlagenen Form abgelehnt. Die NWRK verlangt, dass das Angebot mit dem Ausbauschnitt 2030/35 mindestens die gleiche Angebotsqualität wie der Referenzfahrplan mit dem Ausbauschnitt 2025 bieten muss. Die Systematisierung wird nur dann akzeptiert, wenn Verdichtungen zum Viertelstundentakt im Fernverkehr und auf der S-Bahn in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden sowie wichtige, interkantonale Direktverbindungen erhalten bleiben.

- Zofingen – Lenzburg (Nationalbahn)

Aufgrund des Verzichts auf eine Neubaustrecke zwischen Aarau und Zürich sowie der erhöhten Zahl an Expresstrassen für den Güterverkehr muss die Kapazität der Nationalbahnlinie Lenzburg–Zofingen erhöht werden. Dazu gehört ein Entflechtungsbauwerk in Oberentfelden.

- Einbindung des Aargaus in den Ost-West-Fernverkehr

Die NWRK fordert, dass der halbstündliche Halt in Aarau auf dem IC Genf – Zürich – St. Gallen eingeführt wird und weiterhin Direktverbindungen zum Flughafen Zürich bestehen.

- Bahnhöfe

Die NWRK begrüsst die Investitionen in die Publikumsanlagen von den Bahnhöfen Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof, Olten und Lenzburg, weist aber gleichzeitig daraufhin, dass die dort nach aktuellem Stand vorgesehenen Massnahmen voraussichtlich nicht ausreichen werden.

- Neue Haltestellen

Die Haltestellen Basel Morgartenring, Basel Solitude, Dornach Apfelsee, Hunzenschwil Schoren, Münchenstein Ruchfeld, Oensingen Dorf, Oftringen Zentrum und Wettingen Tägerhard zwingend in das Paket Ausbauschnitt 2030/35 aufzunehmen, da sie zur Erreichung der beschlossenen regionalen Entwicklungsziele unabdingbar sind.

- Güterverkehr

Die NWRK begrüsst die Schaffung eines gesamtschweizerischen Güter-Expressnetzes mit mehr und schnelleren Zügen täglich. Auch Basel, insbesondere das geplante Gateway Basel Nord, soll an dieses Netz angeschlossen werden. Generell ist aber darauf zu achten, dass durch die Güter-Expresstrassen keine grundlegenden Einschränkungen im Personenverkehr entstehen.

- Grenzüberschreitender Verkehr

Die NWRK würdigt die Bereitschaft des Bundes, den Bahnanschluss zum EuroAirport, die Taktverdichtung zwischen Basel Badischer Bf und Lörrach sowie die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke mitzufinanzieren. Es muss jedoch gewährleistet sein, dass die finanziellen Mittel verbindlich als Beitrag der Schweiz bereitgestellt werden, um die grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte zu realisieren.

- Neubaustrecke Aarau – Zürich

Die NWRK fordert, dass bereits in der Vorlage Ausbauschritt 2030/35 verbindlich aufgezeigt wird, wie die Realisierung von Grossprojekten und insbesondere der Direktverbindung Rapperswil – Zürich Altstetten über mehrere Ausbauschritte finanziert werden kann.

- Neuer Juradurchstich

Die NWRK verlangt, dass die Planungsarbeiten zum neuen Juradurchstich, wie sie im Ausbauschritt 2025 beschlossen wurden, in den FABI/STEP-Prozess integriert werden. Dem neuen Juradurchstich wird durch die Sicherstellung der Kapazitäten sowie durch die Entflechtung von Fern-, Güter- und Regionalverkehr (S-Bahn) im Abschnitt Liestal – Olten eine zentrale Bedeutung zugesprochen.

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

Die NWRK begrüsst, dass der Bund die Wichtigkeit des „Herzstücks Basel“ anerkennt, erachtet es aber als inakzeptabel, dass in diesem Fall das Risiko einer Vorfinanzierung vollständig auf die Kantone abgewälzt wird. Dies würde nicht den geltenden FABI-Rechtsgrundlagen entsprechen, gemäss welchen der Ausbau der Bahninfrastruktur vollständig in der Verantwortung des Bundes liegt. Wenn der Bund eine Investition als zweckmässig einstuft, wie das beim „Herzstück Basel“ der Fall ist, müssen auch die Kosten dafür aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) übernommen werden. Die Vorfinanzierung durch Kantone oder Dritte soll sich auf die vorzeitige Realisierung von baureifen Projekten beschränken, mit einer garantierten Rückzahlung durch den Bund.

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

Die NWRK ist generell der Ansicht, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gemäss FABI-Gesetz vollständig über den BIF finanziert werden muss. Die Vorfinanzierung durch Dritte wird kritisch beurteilt. Grundsätzlich ist es sinnvoll, wenn baureife Projekte vorfinanziert werden können und nicht bis zum nächsten Ausbauschritt zurückgestellt werden müssen. Allerdings muss sichergestellt werden, dass nur Projekte, die den langfristigen Zielen entsprechen und als volkswirtschaftlich sinnvoll beurteilt wurden, vorfinanziert werden. Dafür ist eine Langfristplanung über mehrere Ausbauschritte ("Leuchtturm") notwendig, da nur so die Aufwärtskompatibilität beurteilt werden kann.

Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Der Ausbauschnitt 2030/35 ist das erste Massnahmenpaket, das in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und den Kantonen erarbeitet wurde. Die Methodik für den nächsten Ausbauschnitt 2035/40 soll aber weiter verbessert werden. Die Kantone haben in diesem Prozess viel Wissen aufgebaut, das zur Weiterentwicklung der Methodik dienen kann. Die NWRK wünscht, dass nach der Ausarbeitung dieses Ausbauschnitts ein Review mit den Kantonen erfolgt. Auch sollen der Bund und die Kantone gemeinsam eine Langfristplanung zur Weiterentwicklung des Schweizer Bahnnetzes erarbeiten, welche als Grundlage für weitere Ausbauschnitte dient.

In der Hoffnung, dass Ihnen die vorliegenden Ausführungen dienen, verbleiben wir mit freundlichen Grüßen,

Nordwestschweizer Regierungskonferenz



Elisabeth Ackermann, Regierungspräsidentin Basel-Stadt
Konferenzpräsidentin



Aline Masé
Konferenzsekretärin