

NORDWESTSCHWEIZERISCHE KONFERENZ
DER KANTONALEN DIREKTOREN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



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

Per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Basel, 20. Dezember 2017

**Vernehmlassung zur Botschaft zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35:
Stellungnahme der Planungsregion Nordwestschweiz**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Die Planungsregion Nordwestschweiz dankt für die Möglichkeit, im Rahmen des Ausbauschnittes der Bahninfrastruktur 2030/35 Stellung nehmen zu dürfen. Die Planungsregion Nordwestschweiz umfasst die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura, Solothurn und den Kanton Bern östlich von Biel/Herzogenbuchsee. Entsprechend bezieht sich die Stellungnahme summarisch auf diese Gebiete. Für detaillierte Angaben verweisen wir auf die Stellungnahmen der jeweiligen Kantone.

Grundsätzliches

Die Planungsregion Nordwestschweiz begrüsst den Entscheid des Bundesrates, die grosse Variante (Ausbauschnitt 2035) zu empfehlen, auch wenn der dazu ausgewiesene finanzielle Rahmen von CHF 11.5 Mia. nicht ausreichend erscheint. Sie wertet die Wahl der grossen Variante als starkes und klares Bekenntnis zur Zukunft der Bahn. Diese Variante erzielt nicht nur eine grössere Wirtschaftlichkeit, sondern enthält wichtige Elemente, welche für die Prosperität der Nordwestschweiz, aber auch des ganzen Landes von ausserordentlicher Bedeutung sind.

Ebenso begrüssenswert ist die mit FABI eingeführte neue Regelung der Abläufe, Zuständigkeiten und Zusammenarbeit im Rahmen von Angebotsplanungen und Ausbauten der Bahninfrastruktur. Gegenüber den früheren Konzepten wie Bahn 2000, NEAT oder ZEB sind erstmals die Planungen des Fern-, Regional- und Güterverkehrs gleichbedeutend aufeinander abgestimmt. Die im Gesetz verankerte Verantwortung der Kantone bzw. der Planungsregionen für die Erarbeitung der Angebotskonzepte im regionalen Personenverkehr ist dabei von grosser Wichtigkeit. Für die volle Entfaltung der Vorteile wird seitens BAV spätestens für den nächsten Ausbauschnitt eine Optimierung der zeitlichen Abläufe und der Ressourcenallokation erwartet, um alle vorgesehenen Planungsschritte vollständig, termingerecht und in der notwendigen Tiefe durchführen zu können.

Die regionalen Module stellen die Grundlage für den vorliegenden Entwurf der Botschaft dar. In der Zwischenzeit wurden die Module zu den sogenannten Gesamtkonzepten in den Varianten CHF 7 Mia. und CHF 12 Mia. weiterentwickelt. Diese Konzepte sind jedoch nicht im vorliegenden Botschaftsentwurf enthalten. Auch wurde – entgegen den Aussagen des BAV am Anfang des Prozesses – darauf verzichtet, den Stand der Vernehmlassungsvorlage mit sogenannten

Netzgrafiken zu dokumentieren. Die vorliegende Stellungnahme basiert daher nur auf den in der Vernehmlassungsvorlage enthaltenen Ausbaumassnahmen.

Obwohl die Planungsregion Nordwestschweiz mehrfach gefordert hat, dass auch über die neuen Haltestellen im SBB-Netz in der Vernehmlassungsvorlage Stellung genommen werden kann, ist der Entscheid darüber ebenfalls noch nicht enthalten. Zudem ist die eingeschlagene Vorgehensweise zu den Haltestellen im Ausbauschritt 2030/35 aus Sicht der Planungsregion Nordwestschweiz nicht nachvollziehbar. Die gewählte Bewertungsmethodik vernachlässigt zentrale Indikatoren (z.B. raumplanerische Entwicklung der Regionen), während anderen Faktoren ein viel zu grosses Gewicht beigemessen wird (z.B. Fahrzeitverlängerung für sitzenbleibende Fahrgäste). Die neuen Haltestellen sind für die Planungsregion und die Kantone von grosser Bedeutung, da sie der gewünschten Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung sowie der Umsetzung der beschlossenen Richtpläne und Agglomerationsprogramme dienen.

Beantwortung der Fragen

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

Die Planungsregion Nordwestschweiz würdigt ausdrücklich den grossen Stellenwert des öffentlichen Verkehrs beim Bund und begrüsst sehr, 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 möchten wir den Einbezug der Planungsregionen in die Vorbereitungen des Ausbauschrittes 2030/35 sowie die Langfristigkeit bei der Finanzierung durch die Schaffung des Bahninfrastrukturfonds. Allerdings scheint der Planungsregion die Langfristperspektive im Sinne eines Leuchtturms zu wenig berücksichtigt. Die Planungsregion Nordwestschweiz hat 2014 in ihrer Eingabe an den Bund ihre Einschätzung zu diesem Langfristhorizont explizit ausgewiesen. Entsprechende Perspektiven sollten für alle Verkehrsarten (Regionalverkehr, Güterverkehr, Fernverkehr) in die Planung einbezogen werden.

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

Der Ausbauschritt 2035 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 Planungsregion Nordwestschweiz grundsätzlich einverstanden.

Die Planungsregion Nordwestschweiz 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.

Des Weiteren ist die Planungsregion Nordwestschweiz erstaunt, dass die Leitsätze des Bundes nicht mit den vorgeschlagenen Massnahmen übereinstimmen. Obwohl Reisezeitgewinne explizit kein erklärtes Ziel sind, spielen sie in der Bewertung eine entscheidende Rolle. Dadurch werden beispielsweise neue Haltestellen pönalisiert, weil sie meistens eine Verlängerung der Reisezeit zur Folge haben.

Die Verbesserung der Zugänglichkeit und der Leistungsfähigkeit von Bahnhöfen wird positiv bewertet. Insbesondere begrüsst die Planungsregion Nordwestschweiz die Anpassungen am Badischen Bahnhof in Basel sowie den dringend notwendigen Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB. Auch die in den Bahnhöfen Olten und Lenzburg vorgesehenen Ausbauten sind dringend und werden von der Planungsregion Nordwestschweiz begrüsst, auch wenn der vorgeschlagene Umfang der Massnahmen teilweise noch nicht ausreichend ist (z.B. Bahnhof Olten).

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)

Die Planungsregion Nordwestschweiz bevorzugt die grosse Variante (Ausbauschritt 2035) ausdrücklich. Nur so können die Angebots- und Anschlussqualität des Referenzzustands 2025 gehalten und die Überlasten auf dem Netz genügend stark abgebaut werden. 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 abgefedert werden. Grundsätzlich sind bei beiden Varianten genügend Mittel bereitzustellen, damit die vorgesehenen Massnahmen konsequent und ohne Abstriche umgesetzt werden können.

Forderung: Erhöhung des Finanzrahmens der Variante Ausbauschritt 2035 um mindestens CHF 0.5 Mia. für eine vollständige und konsequente Umsetzung der darin enthaltenen Angebotsschritte.

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

a. Beim Personenverkehr

Die Planungsregion Nordwestschweiz begrüsst, dass zahlreiche Forderungen Aufnahme in den vorliegenden Botschaftsentwurf des Bundesrates zum Ausbauschritt 2030/35 gefunden haben, namentlich:

- Viertelstundentakt S-Bahn Basel SBB – Aesch
- Viertelstundentakt Brugg – Baden – Zürich
- Viertelstundentakt Solothurn – Flumenthal (asm)
- Halbstundentakt Basel SBB – Delémont – Biel
- Halbstundentakt auf der Strecke Basel – Liestal – Aarau (– Zürich)
- Verlängerung der S-Bahn Basel – Olten bis nach Zofingen und Einbindung in den Knoten Olten
- Angebotsausbau Waldenburg – Liestal
- Beschleunigung zwischen Leimental und Bahnhof SBB

In der Nordwestschweiz kann mit diesen Massnahmen aber noch nicht die erwünschte Wirkung erzielt werden. Um die geplanten Verbesserungen im Angebot tatsächlich realisieren und die Ergebnisse aus den Workshops zum Gesamtkonzept umsetzen zu können, müssen folgende Verbesserungen berücksichtigt werden:

➤ Herzstück Basel

Um die notwendigen Angebotsverbesserungen auf der trinationalen S-Bahn Basel realisieren zu können, müssen im Minimum die Projektierungskosten des „Herzstück Basel“ in den Ausbauschritt aufgenommen werden. Grundsätzlich ist dazu anzumerken, dass das „Herzstück Basel“ nicht einzig im Interesse der Planungsregion Nordwestschweiz (laut Ausführungen im Botschaftsentwurf u.a. in Kap. 2.1.10, S. 34), sondern auch von nationalem wie internationalem Interesse ist. Durch das „Herzstück Basel“ werden Bestandsstrecken und Bahnhöfe entlastet, was insbesondere für den übergeordneten Verkehr auf der wichtigen Nord-Süd-Achse neue Kapazitäten bringen wird. Vor allem auch der Fernverkehr profitiert vom „Herzstück“: Dank dem umfassenden Ausbau der S-Bahn vergrössern sich die Einzugsbereiche der beiden Basler Fernbahnhöfe deutlich, während die betrieblichen Abhängigkeiten auf dem stark belasteten Bahnnetz reduziert werden können.

Forderung: Die Planungsregion Nordwestschweiz beantragt, dass die Notwendigkeit des „Herzstücks Basel“ anerkannt wird und die vollen Projektierungskosten in der Grössenordnung von CHF 120 Mio. in den Ausbauschritt STEP AS 2030/35 aufgenommen werden.

➤ **Basel – Rheinfelden (Fricktal)**

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat im November 2014 den Viertelstundentakt der S-Bahn im Fricktal auf dem Abschnitt Basel – Rheinfelden eingegeben. Dieses Angebot wurde mit der sehr grossen Nachfrage auf diesem Streckenabschnitt begründet. Für diesen Angebotsausbau ist ein 3. Gleis notwendig, dessen hohe Kosten (ca. CHF 370 Mio.) eine schnelle Umsetzung dieses Angebotsziels verhindern. Trotz der hohen Kosten weist diese Massnahme ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0.6 (bzw. 0.7 in einer Sensitivität) auf und erfüllt damit die Anforderungen bezüglich des volkswirtschaftlichen Nutzens, zumal das NKV massgeblich durch die hohen Kosten und nicht durch den Nutzen beeinflusst wird.

Die Planungsregion Nordwestschweiz befürchtet, dass für die Umsetzung des Ausbaus 2025 mit dem Viertelstundentakt der S-Bahn Basel – Liestal nur eine minimale, signaltechnische Entflechtungslösung in Pratteln realisiert wird. Damit besteht die Gefahr, dass die hohen Kosten für die bauliche Entflechtungslösung vollständig dem späteren Ausbau der S-Bahn im Fricktal angelastet werden.

Forderung: Die Planungsregion fordert, dass bei einem Verzicht auf eine bauliche Entflechtung in Pratteln die eingesparten Mittel nicht dem späteren Ausbau der S-Bahn im Fricktal angelastet werden. Falls für den Infrastrukturausbau zum Viertelstundentakt der S-Bahn nach Rheinfelden derzeit keine Mittel vorhanden sind, sollen zumindest die entsprechenden Planungskosten in den Ausbauschritt 2030/35 aufgenommen werden.

➤ **Baden – Koblenz (Unteres Aaretal)**

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat im November 2014 auch den Viertelstundentakt der S-Bahn auf dem Abschnitt Baden–Koblenz (Unteres Aaretal) eingegeben. Auch dieses Angebot wurde mit der sehr grossen Nachfrage auf diesen Streckenabschnitten begründet und erfüllt trotz der hohen Investitionskosten von ca. CHF 230 Mio. die Anforderungen bezüglich des volkswirtschaftlichen Nutzens (NKV von 0.8).

Forderung: Für die Verdichtung des Angebots im Unteren Aaretal zum Viertelstundentakt sind mindestens die Planungskosten in den Ausbauschritt 2030/35 aufzunehmen.

➤ **Liestal – Sissach (Ergolztal) und Sissach – Läuelfingen – Olten (Homburgertal)**

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat in ihrer Eingabe im November 2014 auch die stündliche Verlängerung einer S-Bahn von Liestal bis Sissach gefordert, welche gemäss früheren Aussagen der SBB (im Rahmen von ZEB) auf der bestehenden Strecke fahrbar sein sollte. Diese Forderung wurde mit der Option einer allfälligen Durchbindung auf die Strecke Sissach – Läuelfingen – Olten verbunden. Zum Bedauern der Planungsregion wurden diese Forderungen, welche seitens BAV als Modul F5 zusammengefasst wurden, nicht dem Bewertungsprozess unterzogen.

Forderung: Eine stündliche Verlängerung der S-Bahn von Liestal nach Sissach sowie die Durchbindung über Läuelfingen nach Olten sollen im Rahmen der Erarbeitung der Gesamtkonzepte geprüft werden.

➤ **Solothurn - Subingen**

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat in ihrer Eingabe die Reaktivierung des Regionalverkehrs auf der Bahnlinie zwischen Solothurn und Subingen gefordert, kombiniert mit zusätzlichen Bahnhaltstellen. Eine Realisierung dieses Moduls erlaubt den Abbau von Überlast auf der Strasse.

Forderung: Die Reaktivierung des Regionalverkehrs zwischen Solothurn und Subingen sowie die Realisierung der neuen Haltestellen sollen im Rahmen der Erarbeitung der Gesamtkonzepte geprüft werden.

➤ **Wiederaufnahme der Direktverbindung Basel SBB – Delémont – Biel – Lausanne/Genf mindestens einmal pro Stunde**

Die Direktverbindung kann entweder 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 der Einführung eines Produktes zwischen Basel, Delémont und Genf ohne Halt in Lausanne (Bypass in Bussigny) wiederhergestellt werden.

Forderung: Die Planungsregion Nordwestschweiz fordert die Wiedereinführung einer stündlichen Direktverbindung zwischen Basel, Delémont und Genf.

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

Die ungenügende Berücksichtigung der Strecke Biel – Olten ist nicht verständlich. Der Kapazitätsengpass zwischen Solothurn und Olten im Personenverkehr im Horizont 2030 wird im erläuternden Bericht klar ausgewiesen. 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.

Forderung: Die Planungsregion Nordwestschweiz fordert den Einbezug der Strecke Biel – Olten für die Systematisierung zwischen Olten und Zürich mit halbstündlicher Bedienung von Grenchen Süd, Oensingen und Egerkingen mit schnellen, nach Aarau und Zürich durchgebundenen Zügen.

➤ **Halbstudentakt Basel – Berner Oberland/Wallis**

Das heutige halbstündliche Angebot Basel – Bern – Interlaken Ost/Brig ist beizubehalten. Dies ist nötig, damit auch in Zukunft die internationalen Verbindungen Deutschland – Basel – Interlaken Ost und Basel – Bern – Italien taktintegriert beibehalten werden können. Mit den IC-Zügen St. Gallen – Zürich – Bern – Interlaken Ost/Brig (LBT) ergibt dies den Halbstudentakt auf den Linien Bern – Interlaken Ost und Bern – Brig.

Forderung: Die Planungsregion Nordwestschweiz fordert, alle Fernverkehrszüge Basel – Bern auch weiterhin nach Interlaken und Brig (– Italien) durchzubinden.

➤ **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. Mit der laufenden Optimierung des Moduls sollten die Kosten auf CHF 70 Mio. beschränkt werden können. Die Investitionssumme von CHF 315 Mio., wie sie als 1. Dringlichkeitsstufe in den Vernehmlassungsunterlagen aufgeführt wird, ist falsch und enthält die im Ausbauschnitt 2030/35 bereits vorgesehenen Infrastrukturausbauten für den Halbstudentakt zwischen Biel, Delémont und Basel.

Forderung: Das optimierte Modul La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont muss in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen und nicht als Massnahme der 1. Dringlichkeit aufgeführt werden.

➤ **Systematisierung im Mittelland**

Die Systematisierung im Mittelland wird in der vorgeschlagenen Form abgelehnt. Das Angebot mit dem Ausbauschnitt 2030/35 muss mindestens die gleiche Angebotsqualität wie der Referenzfahrplan mit dem Ausbauschnitt 2025 bieten.

Forderungen: Die Systematisierung wird nur dann akzeptiert, wenn folgende Angebotsziele mit dem STEP Ausbauschnitt 2030/35 umgesetzt werden:

- 15-Minuten-Takt Aarau – Lenzburg – Zürich (schnell)
- 15-Minuten-Takt Baden – Aarau – Olten (schnell)
- Halbstündlicher Halt des IC Genf – Zürich HB – St. Gallen in Aarau
- Mindestens halbstündliche Direktverbindung Aarau – Olten – Zofingen (S-Bahn)
- 15-Minuten-Takt Lenzburg – Wohlen
- 15-Minuten-Takt Olten – Aarau auf der S-Bahn
- Mindestens stündliche Weiterführung des IR Bern – Burgdorf – Olten in Richtung Aargau – Zürich oder Basel

Eine Systematisierung im Mittelland kann nur erreicht werden, wenn das Angebot auf Zulaufstrecken wie Biel-Olten einbezogen wird.

➤ **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. Ohne Entflechtungsbauwerk kann gegenüber dem Referenzzustand AS 2025 kein zusätzlicher Güterverkehr auf der Nationalbahn verkehren und die Systematisierung Mittelland ist nicht umsetzbar. Sie ist unabdingbar für den Ausbau des Güterverkehrs auf dem Nationalbahntrasse und des Angebots auf der WSB. Nebst der Entflechtung in Oberentfelden müssen als flankierende Massnahmen die neuralgischen Bahnübergänge der stark belasteten Kantonsstrassen saniert und durch niveaufreie Kreuzungsbauwerke ersetzt werden. Dafür sind im Ausbauschnitt 2030/35 genügend finanzielle Mittel vorzusehen.

Forderung: Die Planungsregion fordert im Ausbauschnitt 2030/35 die zweigleisige Entflechtung Oberentfelden sowie flankierende Massnahmen zu den Bahnübergängen an der Nationalbahnstrecke (Sanierung/Ersatz durch niveaufreie Kreuzungsbauwerke)

➤ **Einbindung des Aargaus in den Ost-West-Fernverkehr**

Die Planungsregion Nordwestschweiz kann nicht nachvollziehen, warum der Halt der zusätzlichen IC-Züge Bern – Zürich in Aarau in der Vernehmlassungsvorlage an keiner Stelle erwähnt wird, obwohl diese Halte für die Weiterentwicklung des öV-Angebots im Kanton Aargau von sehr hoher Bedeutung sind und in allen technischen Abklärungen und Unterlagen (Netzgrafiken) der Workshops mit den Kantonen enthalten sind. Zudem sind für die optimale Anbindung der Aargauer Zentren an den Flughafen weiterhin Direktverbindungen von Aarau – Lenzburg und Fricktal/Brugg –Baden zum Flughafen Zürich anzubieten. Für detaillierte Angaben wird hier auf die Stellungnahme des Kantons Aargau verwiesen.

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

➤ **Haltestellen**

Die Investitionen in die zwei grössten Bahnhöfe der trinationalen Agglomeration Basel (Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof) sowie in den Bahnhof Olten und die Publikumsanlagen des Bahnhofs Lenzburg werden ausdrücklich begrüsst, auch wenn diese teilweise noch nicht ausreichend erscheinen. Gerade der Bahnhof Basel SBB erreicht bereits heute in der Hauptverkehrszeit die Kapazitätsgrenze auf den Publikumsanlagen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb die Leistungssteigerung der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB nur in der Variante Ausbauschnitt 2035 enthalten ist. Der Ausbau des Bahnhofs Lenzburg muss unbedingt mit zwei Personenunterführungen erfolgen, damit er als öV-Drehscheibe auch längerfristig genügend leistungsfähig ist. Die vorgesehenen Mittel im Bahnhof Olten reichen im Hinblick auf den Anschluss der Publikumsanlagen an den neuen Bahnhofplatz sowie auf die Perronlänge der Gleise 1 bis 4 bei weitem nicht aus.

In Bezug auf neue Haltestellen auf dem Netz der SBB lässt die vorliegende Vernehmlassungsunterlage die Auswahl noch offen, was wir sehr bedauern. Die SBB-Haltestellen Basel

Morgartenring, Dornach Apfelsee, Hunzenschwil Schoren, Oensingen Dorf, Oftringen Zentrum und Wettingen Tägerhard sind zwingend in das Paket Ausbausritt 2030/35 aufzunehmen, da sie zur Erreichung der beschlossenen regionalen Entwicklungsziele unabdingbar sind und sie gemäss Analyse der SBB die betrieblichen Gegebenheiten an den betroffenen Strecken nicht beeinträchtigen sowie keine Folgemassnahmen auslösen. Aus denselben Gründen sind die Haltestellen Basel Solitude sowie Münchenstein Ruchfeld zwingend in den Ausbausritt aufzunehmen.

Die Realisierung der geforderten Haltestellen ist aus Sicht der Planungsregion Nordwestschweiz überfällig; alleine die fünfjährige Zeitspanne von der Eingabe der Planungsregion 2014 bis zum angestrebten Parlamentsbeschluss des Ausbausritts 2030/35 im Jahr 2019 stellt bereits eine grosse Verzögerung dar und blockiert die Entwicklung der betroffenen Schwerpunktgebiete. Weitere Verzögerungen sind nicht hinnehmbar.

Forderungen:

Die Planungsregion Nordwestschweiz fordert für den Ausbausritt 2030/35:

- Die neuen Haltestellen Basel Morgartenring, Basel Solitude, Dornach Apfelsee, Hunzenschwil Schoren, Münchenstein Ruchfeld, Oensingen Dorf, Oftringen Zentrum und Wettingen Tägerhard
- Leistungssteigerung Basel SBB auch in der Variante Ausbausritt 2030
- Einen umfassenderen Ausbau des Bahnhofs Olten als derzeit vorgesehen
- Eine zweite Personenunterführung im Bahnhof Lenzburg

b. Beim Güterverkehr

Die Planungsregion Nordwestschweiz 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. Die Stellung dieses Vorhabens wird dadurch zusätzlich aufgewertet.

Die zusätzliche Anzahl Güterexpresszüge ab Basel wird zweifelsohne Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der juraquerenden Strecken haben. Ob sich dieser Verkehr dereinst tatsächlich ohne zusätzliche Ausbaumassnahmen bewerkstelligen lässt, sei als Frage erneut gestellt. Generell ist darauf zu achten, dass durch die Güter-Expresstrassen keine grundlegenden Einschränkungen im Personenverkehr entstehen. Gerade in der Hauptverkehrszeit verkehren heute viele Entlastungszüge in den Güterverkehrstrassen. Diese Zusatzzüge tragen einen wichtigen Anteil zur Bewältigung der Nachfragespitzen bei und müssen auch künftig auf den Hauptachsen möglich sein (Hybridtrassen).

c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr

Die Planungsregion Nordwestschweiz erachtet es im Interesse der gesamten Schweiz, dass attraktivere grenzüberschreitende Bahnangebote realisiert werden und begrüsst deshalb die Bereitschaft des Bundes, die folgenden grenzüberschreitenden Projekte mitzufinanzieren:

- 6 Züge pro Stunde zwischen dem EuroAirport und dem Bahnhof Basel SBB (Kostenbeitrag an den Anschluss des EuroAirports an das Netz der trinationalen S-Bahn Basel)
- Viertelstundentakt zwischen Basel Badischer Bf und Lörrach Hbf (Kostenbeitrag)
- Halbstundentakt Basel Badischer Bahnhof – Schaffhausen – Singen am Hohentwiel (Kostenbeitrag an Elektrifizierung)

Im Gegensatz zu vielen anderen Massnahmen sind die grenzüberschreitenden Massnahmen aber nicht explizit im Entwurf des Bundesbeschlusses aufgeführt, sondern summarisch als «Bundesbeitrag zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen». Zudem wird aufgrund des hohen Nutzens für die Schweiz die Frage aufgeworfen, ob die vorgesehenen CHF 100 Mio. ausreichen. Es muss gewährleistet sein, dass mit der Vorlage die finanziellen Mittel bereitgestellt werden können, die als Beitrag der Schweiz benötigt werden, um die grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte zu realisieren.

Darüber hinaus wird mit Erstaunen festgestellt, dass die grenzüberschreitenden Projekte auf Seite 68 des erläuternden Berichtes nur in der 1. Dringlichkeitsstufe und nicht in der Variante Ausbauschritt 2030 aufgeführt sind. Wir gehen davon aus, dass es sich um einen Fehler handelt.

Zum internationalen Personenfernverkehr (IPV) werden zwar in der Langfristperspektive Bahn grundsätzliche Aussagen unter dem Leitsatz „Anbindung an europäische Metropolen sicherstellen“ gemacht. Doch in beiden Ausbauschritten wird der IPV angebotsmässig nur marginal betrachtet, denn zugrunde gelegt wird er als voll in den nationalen Fernverkehr integrierter Verkehr. Dabei besteht auf gewissen nachfragestarken Relationen durchaus Potenzial für Mehrverkehr, indem eine vermehrte Verlagerung vom Flugzeug auf die Bahn erfolgt, was im allgemeinen, umweltspezifischen und wirtschaftlichen Interesse steht. Auch im europäischen Luftverkehr, besonders auf Kurzstrecken, hat es heute bereits zu gewissen Tageszeiten sowohl auf den Luftstrassen als auch auf den Flughäfen Überlast und der heutige Preiskampf muss nicht zwingend ewig andauern. Mitspielen dürfte auch die verstärkte Öffnung des IPV bei der Bahn. Somit ist nicht ausgeschlossen, dass in den kommenden Jahren vermehrt Dritte als Anbieter von Bahnleistungen auftreten, die eigene Trassen, dem Taktsystem überlagert, beanspruchen könnten. Davon wären insbesondere die Verbindungen zwischen Basel, Zürich und Bern (– Mailand) betroffen.

Forderung: In der Botschaft erwarten wir nähere Ausführungen zum IPV.

d. Bei den betrieblichen Anlagen

Keine Anmerkungen

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

Neben den bereits erwähnten Massnahmen erachtet die Planungsregion Nordwestschweiz folgende Massnahmen als notwendig:

➤ Neubaustrecke Aarau – Zürich

In der Vernehmlassungsvorlage wird vorgeschlagen zu prüfen, ob im Rahmen des nächsten Ausbauschrittes 2035/2040 die Realisierung einer Direktverbindung über mehrere Ausbauschritte finanziert werden kann.

Forderung: Die Planungsregion Nordwestschweiz fordert, dass bereits in der Vorlage ans Parlament verbindlich aufgezeigt wird, wie die Realisierung von Grossprojekten und insbesondere der Direktverbindung Rapperswil – Zürich Altstetten über mehrere Ausbauschritte finanziert werden kann. Die Projektierungsmittel, die im Ausbauschritt 2025 beschlossen wurden, müssen dem Projekt erhalten bleiben.

➤ Neuer Juradurchstich

Der neue Juradurchstich ist in dieser Vorlage nirgendwo erwähnt, obwohl im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur auch für dieses Vorhaben Mittel für vorbereitende Planungen vorgesehen sind (gemäss Art. 1 Abs. 3 Bst. g. des BB). Dem neuen Juradurchstich wird durch die Sicherstellung der Kapazitäten, der Entflechtung von Fern-, Güter- und Regionalverkehr (S-Bahn) im Abschnitt Liestal – Olten für den Ausbauschritt 2040 eine zentrale Bedeutung zugesprochen.

Forderung: Die Planungsarbeiten zum neuen Juradurchstich, wie sie im Ausbauschritt 2025 beschlossen wurden, sind unverzüglich aufzunehmen und in den FABI/STEP-Prozess zu integrieren.

➤ Halbstundentakt Basel – Luzern

Der IC-Halbstundentakt Basel – Luzern zählt zu den „Leuchtturmangeboten“, welche die Planungsregion NWCH bereits im Bericht vom 15. Juli 2014 als Angebotsvorstellung zum Fernverkehr im Ausbauschritt 2030 eingebracht hat. In den folgenden Arbeitsschritten wurde dagegen nur ein

Stundentakt zugrunde gelegt. In Berücksichtigung der Tatsache, dass bereits mit dem Ausbauschnitt 2025 der heutige IR Basel – Luzern in Zofingen endet (mit Umsteigemöglichkeit auf den neu halbstündlich verkehrenden IC Bern – Luzern) und im Ausbauschnitt 2035 als neuer halbstündlicher IR nach Zürich geführt werden soll, verbleibt zwischen Basel und Luzern nur noch der stündliche IC. Diese Städteverbindung wäre eine der wenigen ohne halbstündliche Bedienung. Ein Halbstundentakt Basel – Luzern (Arth-Goldau) drängt sich vor allem auch im Hinblick auf die künftige Fahrlage der EC-Verbindung Zürich – Tessin – Mailand auf.

Forderung: Der Halbstundentakt IC Basel – Luzern ist in die Angebotsplanungen aufzunehmen.

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?

Die Planungsregion Nordwestschweiz 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.

Damit eine Finanzierung innerhalb eines Ausbauschnitts 2035/2040 und anschliessend eine rasche Realisierung angestrebt werden kann, müssen entsprechende Mittel für die Projektierung des „Herzstücks Basel“ innerhalb des Ausbauschnitts 2030/35 zur Verfügung gestellt und vollständig über den BIF finanziert werden. Dies folgt insofern der bisherigen Praxis, als im STEP Ausbauschnitt 2025 entsprechende Mittel für die Planung der Direktverbindung Aarau – Zürich sowie für den Brüttenertunnel zur Verfügung gestellt wurden. Die Vorfinanzierung durch Kantone oder Dritte soll sich auf die vorzeitige Realisierung von baureifen Projekten beschränken, mit einer garantierten Rückzahlung durch den Bund.

Forderung: Die Planungsregion Nordwestschweiz verlangt vom Bund einen verbindlicheren Vorschlag, der die Übernahme der Projektierungskosten des „Herzstücks Basel“ durch den Bund bis zum nächsten Ausbauschnitt sicherstellt. Eine Finanzierung durch die Kantone auf eigenes Risiko wird abgelehnt.

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

Die Planungsregion Nordwestschweiz 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 Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitte („Leuchtturm“) notwendig, da nur so die Aufwärtskompatibilität beurteilt werden kann.

Zudem befürchtet die Planungsregion Nordwestschweiz, dass eine Vorfinanzierung zum Vornherein nur jenen Kantonen offensteht, welche über die nötige Finanzkraft verfügen. Dies führt nicht nur zu einem Ungleichgewicht, sondern birgt die Gefahr, dass diese Kantone die künftigen Ausbauschnitte bestimmen können.

7. 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 Planungsregion Nordwestschweiz wünscht, dass nach der Ausarbeitung dieses Ausbauschnitts ein Review mit den Planungsregionen erfolgt. Auch sollen der Bund und die Kantone/Planungsregionen gemeinsam eine Langfristplanung zur Weiterentwicklung des Schweizer Bahnnetzes erarbeiten, welche als Grundlage für weitere Ausbauschnitte dient.

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

Die Planungsregion Nordwestschweiz erachtet die prozessuale Gleichbehandlung von milliardenschweren Grossprojekten und kleinen Massnahmen wie Haltestellen als nicht adäquat und zielführend. Während letztere kurzfristig geplant und realisiert werden können, kann sich die Realisierung und die Finanzierung von Grossprojekten über mehrere Ausbauschnitte erstrecken. Um Planungsverzögerungen bei strategisch wichtigen Projekten zu vermeiden, schlägt die Planungsregion Nordwestschweiz ein Finanzierungssystem für Projektierungsmittel vor.

In der Vorlage an das Parlament ist zudem verbindlich aufzuzeigen, wie Grossprojekte auch über mehrere Ausbauschnitte finanziert werden können. Für neue Haltestellen ist eine Lösung zu finden, welche eine kurzfristigere Bewertung und Realisierung ermöglicht, indem analog den vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen für die Privatbahnen unter der Position Einzelinvestitionen genügend Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Zusammenfassung der Forderungen der Planungsregion Nordwestschweiz

Folgende eingegebene Angebotsschnitte sind nicht oder nicht explizit im Ausbauschnitt 2030/35 enthalten und werden weiterhin gefordert:

- Integrale Verknüpfung der Basler S-Bahn-Äste zu Durchmesserlinien („Herzstück Basel“ inkl. Anschlussbauwerken): Im Ausbauschnitt 2030/35 sind mindestens Projektierungskosten in der Grössenordnung von CHF 120 Mio. vorzusehen.
- Systematisierung Mittelland: Die Beibehaltung der Angebotsqualität des Referenzfahrplans 2025 ist auf allen betroffenen Strecken sowie deren Zulaufstrecken sicherzustellen. Die Systematisierung wird nur dann akzeptiert, wenn folgende Angebotsziele mit dem STEP Ausbauschnitt 2030/35 umgesetzt werden:
 - 15-Minuten-Takt Aarau – Lenzburg – Zürich (schnell)
 - 15-Minuten-Takt Baden – Aarau–Olten (schnell)
 - Halbstündlicher Halt des IC Genf – Zürich HB – St. Gallen in Aarau
 - Mindestens halbstündliche Direktverbindung Aarau – Olten – Zofingen (S-Bahn)
 - 15-Minuten-Takt Lenzburg – Wohlen
 - 15-Minuten-Takt Olten-Aarau auf der S-Bahn
 - Mindestens stündliche Weiterführung des IR Bern – Burgdorf – Olten in Richtung Aargau – Zürich oder Basel
- Einbezug der Strecke Biel – Olten in die Systematisierung Mittelland. Halbstündliche schnelle Züge mit Halten in Grenchen Süd, Oensingen und Egerkingen.
- Viertelstundentakt S-Bahn Basel SBB – Rheinfelden und im Unteren Aaretal (Baden–Koblenz): Im Ausbauschnitt 2030/35 sind mindestens Planungsmittel vorzusehen.
- Stündliche Verlängerung einer S-Bahn von Liestal nach Sissach; Durchbindung auf die Strecke Sissach – Läfelfingen – Olten: Ist im Rahmen der Gesamtkonzepte zum Ausbauschnitt 2030/35 zu prüfen.

- Reaktivierung der Bahnlinie Solothurn – Subingen im Regionalverkehr mit Realisierung zusätzlicher Haltestellen: Ist im Rahmen der Gesamtkonzepte zum Ausbauschnitt 2030/35 zu prüfen.
- Wiedereinführung der Direktverbindung Basel SBB – Delémont – Biel – Genf mindestens einmal pro Stunde (gemäss Referenzkonzept 2025 oder via Bypass Bussigny)
- Beibehaltung der Durchbindung aller Fernverkehrszüge Basel – Bern nach Interlaken und Brig (– Italien).
- Verbindung La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont (– Basel): Das optimierte Modul im Umfang von CHF 70 Mio. ist in den Ausbauschnitt aufzunehmen.

Folgende Infrastrukturelemente werden gefordert:

- Neue Haltestellen Basel Morgartenring, Basel Solitude, Dornach Apfelsee, Hunzenschwil Schoren, Oftringen Zentrum, Wettingen Tägerhard und Münchenstein Ruchfeld.
- Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Lenzburg (wie bereits in der Vorlage vorgesehen, jedoch mit zwei leistungsfähigen Personenunterführungen)
- Ausbau des Bahnhofs Olten (wie bereits in der Vorlage vorgesehen, jedoch mit Anschluss an das Projekt neuer Bahnhofplatz Olten sowie mit ausreichenden Perronlängen für die Gleise 1 bis 4)
- Realisierung der Entflechtung Oberentfelden. Entlang der Nationalbahn sind diverse Bahnübergänge zu sanieren und durch niveaufreie Kreuzungen zu ersetzen.

Ferner fordert die Planungsregion Nordwestschweiz:

- Erhöhung des Finanzrahmens der Variante Ausbauschnitt 2035 um mindestens CHF 0.5 Mia. für eine vollständige und konsequente Umsetzung der darin enthaltenen Angebotsschritte
- Aufzeigen wie Grossprojekte, insbesondere die Direktverbindung Rapperswil – Zürich Altstetten finanziert werden können.
- Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur vollständig über den BIF, insbesondere der Planungsarbeiten für nicht im Ausbauschnitt 2030/35 berücksichtigte Infrastrukturausbauten.
- Zentrale Verbesserungen im Prozedere zur Erarbeitung von FABI/STEP Ausbauschnitten:
 - Einbezug einer Langfristplanung über mehrere Ausbauschnitte ("Leuchtturm")
 - Methodik zur Bewertung neuer Haltestellen (insb. Einbezug regionaler Entwicklungsziele)
 - Sicherstellung einer Gesamtverkehrsbetrachtung

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und Anliegen.

Freundliche Grüsse



Dr. Sabine Pegoraro
Präsidentin KöV Nordwestschweiz

– Kopie
Mitglieder Regionalkonferenz