



Kanton Bern | **Regierungsrat**
Kanton Solothurn | **Regierungsrat**
Kanton Basel-Stadt | **Regierungsrat**
Kanton Basel-Landschaft | **Regierungsrat**
Kanton Aargau | **Regierungsrat**
Kanton Jura | **Regierungsrat**

Podiumsveranstaltung am 5. Juni 2007, 18.30 bis 20.00 Uhr, in Bern

**ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder
Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen?**

ES GILT DAS GESPROCHENE WORT

Referat von Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Präsidentin der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV und Vorsteherin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

«Auch die anderen Regionen wollen mehr als das vorgeschlagene ZEB»

Sehr geehrte Anwesende

Als Präsidentin der KöV, der Konferenz der öV-Direktoren, kommt mir die Ehre zu, Ihnen die Vernehmlassungsvorlage der Gesamtschau FinöV kurz vorzustellen und Sie über den aktuellen Diskussionsstand zur Vernehmlassungsantwort der KöV zu informieren. Diese Vernehmlassungsantwort wird an der ausserordentlichen Plenarversammlung der KöV vom kommenden Freitag verabschiedet.

En tant que présidente de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, j'ai l'honneur de vous présenter brièvement le projet de consultation de la vue d'ensemble du dossier de financement de l'infrastructure des transports publics. Et de vous informer de l'état actuel des discussions relatives à la réponse que la CTP entend donner dans le cadre de la consultation. Cette réponse sera approuvée lors de l'assemblée plénière extraordinaire de la CTP vendredi prochain.

Die Gesamtschau FinöV ist die vom Parlament verlangte Gesamtschau über die noch mit FinöV zu finanzierenden Eisenbahn-Infrastrukturprojekte.

Diese Gesamtschau hat grundsätzlich zwei Teile:

1. Ein neuer Bundesbeschluss für einen angepassten Gesamtkredit für die Ausfinanzierung der NEAT. Aus finanziellen Überlegungen werden NEAT-Projektteile die beschlossen, aber noch nicht im Bau sind grundsätzlich in Frage gestellt und priorisiert. So soll auf den Zimmerberg-Basistunnel (als Ersatz für den heutigen Einspurtunnel zwischen Thalwil und Zug) und auf den Hirzeltunnel für den Anschluss der Ostschweiz an die NEAT soll verzichtet werden. Der Gesamtkredit soll eine Höhe von 18.1 bis 18.8 Milliarden aufweisen.
2. Das Projekt über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) zeigt auf, wie die Bahn 2000 bis 2030 weiterentwickelt werden soll. Bei diesem Projekt handelt es sich eigentlich um die 2. Etappe von Bahn 2000.

Wie wurde vorgegangen beim Entwickeln des Projektes ZEB?

- Auf der Grundlage von Verkehrsprognosen wurde ein genaues Angebot mit einem minutscharfen Fahrplan für das Jahr 2030 entwickelt und die dazu notwendigen Infrastrukturen definiert.

- Beim Projekt ZEB wurde von Anfang an strikt von den bis 2030 verfügbaren Mitteln aus dem FinöV-Fonds ausgegangen. Dies führt dazu, dass das Projekt ZEB von der Kostenentwicklung der NEAT abhängt. Der ursprüngliche Finanzrahmen für ZEB musste wegen der Zusatzkosten am Gotthard im letzten Jahr (April 06 bis April 07) von 6 - 7 Mia. Franken auf 5 Mia. Franken reduziert werden. Wegen dem bescheidenen Kostenrahmen wurde soweit als möglich auf Grossprojekte verzichtet. ZEB besteht dadurch aus einer Vielzahl von grösseren und kleineren Infrastrukturprojekten.
- Das so genannte Kernangebot von ZEB respektiert die finanziellen Rahmenbedingungen. Diese wurden aber gegenüber den in der FinöV-Vorlage für Bahn 2000 vorgesehenen Mittel von 13.4 Mia. Franken um 3.3 Mia. Franken reduziert. Das Kernangebot weist aber wesentliche Schwachstellen auf. Daher wurden in Zusammenarbeit mit den Kantonen so genannte Erweiterungsoptionen erarbeitet. Vor einem Jahr war vorgesehen, dass für deren Umsetzung noch gewisse Mittel vorhanden sein werden, dies ist heute nicht mehr der Fall.

Welches sind die zentralen Inhalte des Projektes ZEB?

- Grundsätzlich wird von der Philosophie von Bahn 2000 ausgegangen.
- Neue Anschlussknoten sollen in Biel, Lausanne, Interlaken, Delémont, Luzern, Schaffhausen, Kreuzlingen, Romanshorn und St. Gallen entstehen.
- Mit Beschleunigungen zwischen Zürich und St. Gallen, Biel und Zürich sowie Bern und Lausanne sollen die Ost und die Westschweiz um eine halbe Stunde näher zusammenrücken.
- Das Bahnangebot wird dort ausgebaut, wo der Bund und die SBB Kapazitätsengpässe oder gute Marktchancen erwarten.
- Für den Güterverkehr werden Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung geschaffen und der Binnengüterverkehr wird beschleunigt.
- Die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs ist nicht Gegenstand von ZEB.

Wie beurteilen die Kantone ZEB?

- Die Kantone begrüßen ZEB! Bahn 2000, 1. Etappe ist umgesetzt, der Erfolg ist erfreulich: Im Kanton Bern sind beispielsweise im Sog von Bahn 2000 auf praktisch allen Linien die Nachfragen am Steigen und dies auch auf Linien, bei welchen das Angebot gleich beibehalten wurde. Bei der S-Bahn Bern sind die Zuwachsraten sehr hoch und es bestehen Kapazitätsengpässe.
Die S-Bahn Systeme werden unter Federführung der Kantone weiterentwickelt. Dabei ist es von grosser Bedeutung, dass die zukünftigen Rahmenbedingungen bekannt sind, denn nur so kann gezielt und langfristig am richtigen Ort in Infrastrukturen für den Regionalverkehr investiert werden.
- ZEB zielt in die richtige Richtung. Die Stossrichtung von ZEB, das Knotensystem auszubauen und die Reisezeiten gezielt zu senken, wird von den Kantonen grundsätzlich unterstützt.
⇒ Für die Kantone ist es somit ein grosses Anliegen, dass ZEB vom Parlament genehmigt wird.

Bekanntermassen gibt es aus Sicht der Kantone aber auch Vorbehalte gegenüber der Vorlage:

- Das Angebot von ZEB ist stark von einer finanzpolitischen sowie einer betriebswirtschaftlichen SBB-Warte aus definiert worden. Die verkehrspolitische Sicht kommt teils zu kurz. So sind Massnahmen, die eine Beschleunigung des Fernverkehrs ermöglichen und dadurch Betriebskosten senken, betriebswirtschaftlich teils interessanter, als Massnahmen zur Angebotsattraktivierung und Nachfragesteigerung.

Investiert wird im Kernangebot primär zwischen Olten, Zürich und St. Gallen: In diesem Herzstück des SBB-Netzes sind die grössten Ausbauten vorgesehen, da diese Voraussetzung für die zentralen Angebotsverbesserungen sind. Investitionen ausserhalb dieses Perimeters können eher in die Erweiterungsoptionen geschoben werden, da die Investitionen eine verminderte Netzwirkung haben und primär einzelne Regionen davon profitieren. Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass sich insbesondere nördlich des Jura-bogens, in der Zentralschweiz und in der Westschweiz Ernüchterung breit macht über die im ZEB-Kernangebot in ihrer Region fehlenden Angebotsausbauten.

- Mit den Erweiterungsoptionen, diese sind vorwiegend in den vorhin erwähnten peripheren Lagen vorgesehen, lassen sich zahlreiche Mängel lösen. Interessant ist, dass wesentliche Synergien zwischen den Erweiterungsoptionen bestehen: Die Verbesserungen zwischen Biel und Zürich, sowie im Knoten Olten sind gemäss Angaben der SBB ohne grössere Investitionen möglich, falls die Optionen Biel – Basel und Biel – Lausanne umgesetzt werden.
- Erste, am Anfang bescheidene Mittel fliessen frühestens 2015. Grosse und teure Infrastrukturen bedingen längere Bauzeiten. Die wichtigen Angebotsverbesserungen kommen somit erst etwa 2025. Angesichts der rasanten Entwicklung beim öffentlichen Verkehr und den akuten Problemen in den Agglomerationen ist dieser Zeithorizont absolut unbefriedigend. Prognosen des Bundes gehen bis zum Jahr 2030 von einer Zunahme der Verkehrsleistung (Personen-km) beim öffentlichen Verkehr von bis zu 78% aus. Insbesondere eine auf Vernetzung der Agglomerationen ausgerichtete Politik bedingt ein gut ausgebautes Bahnsystem, andernfalls sind zur Aufrechterhaltung der Mobilität in den Wirtschaftszentren wesentlich teurere Ausbauten der Strasseninfrastruktur nötig. Die KöV verlangt eine raschere Umsetzung von ZEB (Kernangebot inklusive Erweiterungsoptionen).
- Der Finanzrahmen ist ungenügend: Die im FinöV-Fonds eigentlich für die Bahn 2000 vorgesehenen Finanzmittel betragen 13.4 Mia. Franken. Davon wurden 5.9 Mia. Franken für die 1. Etappe gebraucht. Mit der eigentlich verbleiben den Summe von 7.5 Mia. Franken liesse sich höchstwahrscheinlich das ZEB-Kernangebot und die Erweiterungsoptionen realisieren. Die KöV setzt sich dafür ein, dass für ZEB der ursprüngliche Finanzrahmen vorgesehen wird anstelle der jetzt vorgesehenen rund 5 Mia. Franken.
- Das vorgeschlagene Kernangebot führt auf gewissen zu Stecken Angebotsabbauten, was aus Sicht der KöV nicht zulässig ist. Durch den Einsatz von Neigenzügen anstelle von Doppelstockzügen wird beispielsweise zwischen Lausanne und Genève die Anzahl Sitzplätze reduziert. Zwischen Biel und Neuenburg können in Zukunft in der Hauptverkehrszeit die heutigen Verdichtungszüge nicht mehr geführt werden.
- Die Vorlage trägt den Titel Gesamtschau FinöV. Die Vorlage vermag dem Anspruch einer Gesamtschau über die Entwicklung der Bahninfrastruktur nicht zu genügen, da diese Gesamtschau unter der Rahmenbedingung der bis 2030 im FinöV-Fonds zur Verfügung stehenden Mittel steht. Grosse Infrastrukturen, wie beispielsweise der Wisenbergtunnel sind in dieser Gesamtschau somit ausgeschlossen; für die KöV ist dies deshalb aber keine Gesamtschau.

Diese Gesamtschau soll nach unseren Vorstellungen bis 2012 vorliegen.