

Gesamtschau FinöV und ZEB

Vernehmlassungsantwort

Zusammenfassung

Ihren Zielsetzungen entsprechend wünscht OUESTRAIL ein leistungsfähiges Bahnnetz im Dienst der Benutzer, der Wirtschaft sowie der Umwelt. Deswegen unterstützt OUESTRAIL das Projekt ZEB. Dieses ist nötig, aber nicht ausreichend. Daher verlangt OUESTRAIL zudem:

- ➔ Alle Massnahmen, die dem "Kernangebot" und den "Erweiterungsoptionen" zugeordnet wurden, müssen finanziert und ausgeführt werden.
- ➔ Die Finanzierung muss dem ursprünglich für Bahn 2000 vorgesehenen Betrag von 13,4 Milliarden Franken entsprechen, abzüglich der 5,9 Milliarden Franken, die in die 1. Etappe investiert wurden, und zuzüglich des Betrages der NEAT-Massnahmen, die neu ZEB zuzuordnen sind (1,1 Mrd. Franken), was einem Betrag von 8,6 Mrd. Franken für ZEB entspricht.
- ➔ Das Projekt ZEB muss zwischen 2010 und 2020 realisiert werden.
- ➔ Die Zusatzkosten der NEAT müssen mit einer Sonderfinanzierung beglichen werden und dürfen keinesfalls zu Lasten anderer Projekte gehen.

1 Die Begehren von OUESTRAIL

OUESTRAIL unterstützt die Beschleunigung der Verbindungen und die Verbesserung der Anschlussknoten, wie sie im Projekt ZEB vorgesehen sind. Das Kernangebot ist notwendig, aber nicht ausreichend. Die Bedürfnisse sind dringend, und in diesem Sinne muss das Projekt ZEB sobald als möglich den eidgenössischen Räten vorgelegt werden.

1.1 Die Erweiterungsoptionen sind in das Kernangebot zu integrieren

OUESTRAIL lehnt die Trennung zwischen "Kernangebot" und "Erweiterungsoptionen" ab. Diese Abgrenzung ist eine direkte Folge der in ihrem Ausmass zufälligen Reduktion der finanziellen Mittel für die ZEB-Projekte nicht aber von Überlegungen zur Kohärenz und Effizienz des Eisenbahnnetzes.

Wir können uns dieser Unterscheidung insbesondere aus den folgenden Gründen nicht anschliessen (vgl. auch unsere Darlegungen unter Ziffer 4):

- ➔ Die Ausführung der Erweiterungsoptionen ist unerlässlich, um die Ziele von Bahn 2000 zu erreichen.
- ➔ Die gleichzeitige Ausführung der Projekte ermöglicht es, Synergiegewinne zu erzielen und die Kohärenz des Netzes sicherzustellen.
- ➔ Die Aufrechterhaltung von zwei Massnahmenkategorien würde vor allem die Westschweiz schlechter stellen, da drei vitale Projekte in den Erweiterungsoptionen enthalten sind, die somit über das Jahr 2030 hinaus aufgeschoben würden.

Die Notwendigkeit jeder einzelnen Erweiterungsoption für die Westschweiz wird unter Punkt 2 dargelegt.

1.2 Der ZEB-Kredit muss dem Rest des Betrages entsprechen, der ursprünglich für Bahn 2000 vorgesehen war

Der FinöV-Fonds sah für Bahn 2000 einen Betrag von 13.4 Mrd. Franken vor. Ein Betrag von 5.9 Mrd. Franken wurde für die erste Etappe verwendet. Es verbleiben somit 7.5 Mrd. Franken, und es ist folgerichtig, dass dieser Betrag tatsächlich dem Projekt ZEB zugute kommt. Überdies sind im ZEB-Budget Massnahmen für die NEAT in der Höhe von 1.1 Mrd. Franken vorgesehen. Was diese Massnahmen angeht, so gibt es nur zwei Möglichkeiten: Entweder werden deren Kosten dem NEAT-Budget belastet und der betreffende Betrag wird für Projekte verfügbar, die bei der zweiten Etappe von Bahn 2000 ausgeführt werden, oder diese Massnahmen verbleiben im Vorhaben ZEB und der erforderliche Zusatzbetrag ist den 7.5 Mrd. Franken hinzuzufügen. In diesem Fall ist der Betrag für das Projekt ZEB zusammen mit den NEAT-Massnahmen auf 8.6 Mrd. Franken anzusetzen.

1.3 Die Bereitstellung der Gelder muss beschleunigt werden

Die ZEB-Gelder müssen ab 2010 bereitgestellt werden, damit die ausgereiften Projekte ohne künstliche Verzögerung verwirklicht werden können. Dies ist unerlässlich, damit die Schiene einen bedeutenden Teil der Zunahme der Verkehrsnachfrage übernehmen kann. Zudem ist alles zu unternehmen, um die ZEB-Massnahmen bis 2020 abzuschliessen. Falls mit der Umsetzung von ZEB bis 2015 oder gar länger zugewartet würde, hätte dies für die Schiene zwangsläufig einen Verlust von Marktanteilen an die Strasse zur Folge.

1.4 Der Betrag des FinöV-Fonds darf nicht begrenzt werden

Der Betrag des FinöV-Fonds, der ursprünglich im Hinblick auf die Abstimmung von 1998 auf 30.5 Mrd. Franken festgesetzt wurde, darf nicht als unantastbare Grösse bezeichnet werden. Nötigenfalls ist dieser Betrag anzupassen.

1.5 Die Mehrkosten der NEAT dürfen das Projekt ZEB nicht gefährden

Es ist eine Lösung zu finden, welche vermeidet, dass die Finanzierung der NEAT zu Lasten des Projekts ZEB erfolgt. Die Finanzierung des ZEB-Projekts muss unabhängig von der Entwicklung der NEAT-Kosten sichergestellt werden. Die Abhängigkeit bei der Finanzierung ist bei Verkehrsinfrastrukturen nicht sinnvoll, da die Überschreitung der Kosten beim einen Projekt die Notwendigkeit von anderen Projekten in keiner Weise schmälert ...

2 Kernangebot und Erweiterungsoptionen bilden ein kohärentes Ganzes

Alle im Vernehmlassungsbericht erwähnten Erweiterungsoptionen müssen ebenso verwirklicht werden wie die mit dem Kernangebot verbundenen Massnahmen. Soweit sie die Westschweiz betreffen, werden sie kurz dargelegt. Vorab ist zu unterstreichen, dass die Nützlichkeit dieser Massnahmen weitgehend anerkannt ist und diese dem Sachplan Verkehr vom 26. April 2006 entsprechen.

2.1 Massnahme Jurasüdfuss

Es geht um die Sicherstellung des Halbstundentakts und der Fahrplanstabilität zwischen Lausanne und Biel, insbesondere durch den Bau des Doppelspurtunnels bei Ligerz. Diese Doppelspur ist auch notwendig, um das heutige Angebot im Regionalverkehr aufrechtzuerhalten.

2.2 Massnahme Biel – Delémont – Basel und Biel – Olten

Das Kernangebot erlaubt es nicht, die jetzige Angebotsqualität im Abschnitt Biel - Delémont – Basel aufrechtzuerhalten. Die Option muss den Verkehr im Halbstundentakt zwischen Biel und Delémont sowie zwischen Delémont und Basel mit einer befriedigenden Einbindung in die Knoten Biel und Basel ermöglichen. – Doppelspurausbauten zwischen Delémont und Grenchen sowie zwischen Delémont und Basel sind notwendig.

Mit dieser Option können gleichzeitig die Anschlüsse in Olten verbessert, die Angebote von Olten in Richtung Zürich, Basel und Bern systematisiert (mit Beschleunigung der Verbindung Basel – Lötschberg – Mailand) und die Einbindung der Züge aus Biel in den Knoten Zürich verbessert werden. Die Beschleunigung zwischen Lausanne und Biel, die in der Massnahme Jurasüdfuss vorgesehen ist, ermöglicht den Anschluss des Zuges Zürich – Biel an den Zug zum Genferseegebiet.

2.3 Massnahme Lausanne – Genf

Um der starken und stetig zunehmenden Nachfrage zwischen Lausanne und Genf zu genügen, ist der Bau eines dritten Gleises zwischen Renens und Allaman notwendig. Dadurch können die IC-Züge im 30'-Takt, die IR/ICN im 15'-Takt und die RE im 30'-Takt verkehren.

2.4 Massnahme Bern – Visp

Die zweite Röhre des Lötschberg-Basistunnels ist im Abschnitts Ferden – Mitholz (15.3 km) im Rohbau erstellt. Um den Halbstundentakt zu ermöglichen und die Stabilität des Fahrplans für den Personen- und Güterverkehr sicherzustellen, muss dieser Abschnitt ebenfalls mit Eisenbahntechnik ausgerüstet werden. Diese Massnahme stellt die Minimalbedingung für die flexible Nutzung dieser Infrastruktur und somit der getätigten Investition dar. Dies bis der Basistunnel vollständig auf Doppelspur ausgebaut ist.

Das für eine Geschwindigkeit von 200 km/h konzipierte, in einem Abschnitt von 22.9 km auf insgesamt 35.8 km Länge aber nur einspurige Gleis gefährdet nicht nur die Stabilität des Fahrplans, sondern auch die Rentabilität des Bauwerks.

Hervorzuheben ist weiter, dass die Verzögerungen beim Gotthard-Basistunnel die Erhöhung der Kapazität des Lötschbergs umso notwendiger machen.

2.5 Kosten der Erweiterungsoptionen

Die Kosten der Erweiterungsoptionen sind teilweise in den Vernehmlassungsunterlagen angeführt. Indessen bestehen sehr bedeutende Synergieeffekte zwischen den Optionen Lausanne – Genf, Jurasüdfuss, Biel – Basel und Biel – Olten.

Die Option Lausanne – Genf erfordert Investitionen von 410 Mio. Franken. Die Option Jurasüdfuss macht in Verbindung mit der Option Lausanne – Genf Zusatzinvestitionen von 420 Mio. Franken notwendig. Für die Optionen Biel – Basel und Biel – Olten sind Investitionen von 210 Mio. Franken notwendig, wenn sie mit der Option Jurasüdfuss kombiniert werden (mit der Erstellung der Doppelspur bei Ligerz). Dank der Synergie werden die Investitionen somit um 450 Mio. Franken vermindert gegenüber den vier Optionen, wenn sie je einzeln gerechnet werden.

Die Option Bern – Visp erfordert Investitionen von 460 Mio. Franken.

3 Projekte über das Jahr 2020 hinaus

Gemäss diesen Vorschlägen werden die Erweiterungsoptionen und das Kernangebot im Jahr 2020 fertig gestellt sein. Mit der Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels im Jahr 2018 stehen die grossen finanziellen Mittel wieder zur Verfügung, um die Entwicklung der Bahninfrastrukturen im Jahrzehnt 2020 – 2030 weiterzuführen.

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit können für die Westschweiz die folgenden Projekte in dieser Planung 2020 – 2030 aufgeführt werden:

- Anlegung eines dritten und eines vierten Gleises im Abschnitt zwischen Allaman und Nyon auf der Linie Lausanne - Genf.
- Doppelspurausbau des Lötschbergtunnels auf seiner ganzen Länge und Erstellung des Westanschlusses Richtung Sitten.
- Neue Streckenführung zwischen Siviriez und Villars-sur-Glâne auf der Linie Lausanne – Bern, um diese beiden Städte mit konventionellen, 400 Meter langen doppelstöckigen IC-Zügen in weniger als 60 Minuten zu verbinden.
- Erstellung des Wisenbergtunnels zwischen Olten und Sissach.

4 Die Notwendigkeit der Förderung der Schiene hat sich weitgehend bewahrheitet und ist anerkannt

4.1 Politischer Wille

Der Begriff der nachhaltigen Entwicklung hat sich im Laufe der letzten Jahre in weitem Ausmass durchgesetzt. Im Verkehrsbereich schlägt sich dieser Begriff im Willen nieder, die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bevorzugen. Deren Qualität muss es ermöglichen, den Modal-Split zu beeinflussen und den Hauptanteil der gestiegenen Nachfrage aufzunehmen.

Die Beschlüsse, die von den eidgenössischen Räten in den letzten Jahren gefasst wurden, bestätigen den politischen Willen, dem öffentlichen Verkehr einen wichtigen Platz einzuräumen.

4.1.1 Erhöhung des Kredits für den HGV-Anschluss

Im Jahr 2005 genehmigten die beiden Kammern den HGV-Kredit in der Höhe von 1090 Millionen Franken statt des vom Bundesrat vorgeschlagenen Betrags von 665 Millionen Franken.

4.1.2 Rückweisung des Projekts der Bahnreform 2

Im Jahr 2005 wies das Parlament die Botschaft zur Bahnreform 2 an den Bundesrat zurück. Die Idee der Schaffung eines zweistufigen Netzes, das regionale Linien gefährdet hätte, wurde abgelehnt.

4.1.3 Genehmigung des Infrastrukturfonds

Das Parlament genehmigte im Jahr 2006 den Infrastrukturfonds, dank dem ein Betrag von 6 Mrd. Franken in den Agglomerationsverkehr fliesst, wobei dieses Geld für die Finanzierung von anspruchsvollen Projekten wie dem Genfer CEVA, dem Waadtländer M2 oder dem Neuenburger TransRUN unerlässlich ist.

4.1.4 Genehmigung der Leistungsvereinbarung 2007 – 2010

Im Frühling 2006 genehmigt das Parlament die dritte Leistungsvereinbarung mit den SBB, womit den SBB ein Betrag von 5.8 Mrd. Franken für die Periode von 2007 bis 2010 zur Verfügung gestellt wird.

4.1.5 Ablehnung der Kürzung des Beitrages an den Regionalverkehr

Ende 2006 hat es das Parlament im Rahmen der Debatte über das Budget des Bundes für 2007 abgelehnt, die Beiträge an den Regionalverkehr zu kürzen.

4.1.6 Annahme des Gesetzes über die CO₂-Emissionen

Im Oktober 1999 hat die Bundesversammlung das Bundesgesetz über die Verminderung der CO₂-Emissionen verabschiedet, das eine Reduktion dieser Emissionen bis zum Jahr 2010 vorsieht. In dieser Hinsicht ist die Verkehrspolitik ganz direkt gefordert.

4.2 Volkswillen

Das Volk hat sich im Lauf der letzten Jahre stets zu Gunsten der Förderung der Schiene ausgesprochen. Von den bedeutsamen Abstimmungen seien hier genannt:

➔ 1987: JA zu Bahn 2000

- ➔ 1992: JA zu den NEAT
- ➔ 1994: JA zur Alpeninitiative
- ➔ 1994: JA zur LSVA
- ➔ 1998: JA zur LSVA
- ➔ 1998: JA zur FinöV

4.3 Politik der Umlagerung des Güterverkehrs

Auch wenn der Bund regelmässig ankündigt, dass die Umlagerung des Güterverkehrs in vollem Gange ist, gibt die aufmerksame Prüfung der Zahlen nicht zu soviel Optimismus Anlass. So sank zum Beispiel im Jahr 2006 die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Alpen von 1,2 Millionen auf 1,18 Millionen Fahrzeuge, was einer Verminderung von 2% entspricht. Mit diesem Rhythmus braucht es noch 25 Jahre, um ein Ziel zu erreichen, welches für das Jahr 2007 gesetzt war!

Der inländische Güterverkehr nahm im Lauf der letzten dreissig Jahre um 20% zu. Im selben Zeitraum vervierfachte er sich auf der Strasse.

Im Lichte dieser Zahlen lässt sich ermesen, wie wenig es halbherzige Massnahmen ermöglichen, die schon vor vielen Jahren deklarierten Ziele zu erreichen.

Beim Güterverkehr sollte die Schweiz nicht nur auf der Ebene ihrer Infrastrukturen handeln, sondern auch eine aktive Rolle in der international koordinierten Politik spielen.

4.4 Vom Bundesrat festgesetzte strategische Ziele

Die strategischen Ziele des Bundesrates im Bereich der Politik des öffentlichen Verkehrs sind in verschiedenen Dokumenten genannt (vgl. die beiden nachstehenden Beispiele). Mit einem Projekt ZEB von 5 Mrd. Franken können diese Ziele offensichtlich nicht erreicht werden, und zwar umso weniger, als ZEB die Hauptfinanzierungsquelle der Bahninfrastrukturen bis 2030 darstellen wird.

4.4.1 Leistungsvereinbarung 2007 - 2010

In Artikel 7 der Leistungsvereinbarung 2007 – 2010 wird im Kapitel der Ziele der Transportpolitik präzisiert, dass "die SBB AG beim Personenverkehr in entscheidendem Masse dazu beiträgt, den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen". Die modale Aufteilung Strasse – Schiene ist jedoch praktisch stabil, und nur eine kühne Investitionsanstrengung könnte die von diesem Artikel erforderte Wirkung erzeugen.

Die gleiche Vereinbarung verlangt in ihrem Artikel 12 von den SBB, ihr Gütertransportvolumen durch die Alpen rasch zu erhöhen (siehe insbesondere den Kommentar dazu unter Punkt 4.3 hievov).

4.4.2 Sachplan Verkehr

Nebst dem Umstand, dass die als "Erweiterungsoptionen" eingestufteten ZEB-Massnahmen im Sachplan Verkehr erwähnt sind, zählt dieser viele Ziele auf – Zugänglichkeit, Sicherheit und Umweltbelastung – welche die Entwicklung eines attraktiven, leistungsfähigen, zuverlässigen und komfortablen Schienennetzes erfordern.

4.5 Ausgeglichenere regionale Entwicklung

Wir sind der Meinung, dass die Überlegungen, die auf den Seiten 45 bis 56 des

Berichts angestellt werden, klar für eine ausgeglichene Anstrengung bei den Bahninvestitionen sprechen. Auch sind wir mit dem Bericht (S. 89) einverstanden, der hervorhebt, dass die Entwicklung der Bahninfrastruktur die Ziele des Bundes im Bereich der Raumplanung unterstützt, denn die Verbesserung des Angebots bei der Personenbeförderung mit der Bahn verstärkt das Verkehrssystem zwischen den Städten der Schweiz.

Ferner sind die bedeutenden Investitionen zu berücksichtigen, die in den kommenden Jahren im Agglomerationsverkehr getätigt werden. Zieht man in Betracht, dass die 6 Mrd. Franken, die dabei vom Bund investiert werden, 30 bis 40% der Kosten der betreffenden Projekte darstellen, so sind es tatsächlich 15 bis 20 Mrd. Franken, die in den Agglomerationsverkehr investiert werden. Als Dominoeffekt ist es wahrscheinlich, dass diese Investitionen eine gesteigerte Bahnbeförderungsnachfrage zwischen den grössten Agglomerationen des Landes bewirken werden.

Schliesslich sei erwähnt, dass eine gewisse Ausgeglichenheit beim Angebot des öffentlichen Verkehrs dazu führt, dass in allen Landesteilen ein gutes Bahnangebot bereitgestellt werden muss.

4.6 Kohärenz und Effizienz des Schienennetzes

Wir gehen mit dem Bericht (S. 4) einig, wenn er Folgendes festhält: "Da das Angebot auf dem ganzen Gebiet des Landes vernetzt ist, wird das Projekt gesamthaft nur von Nutzen sein, wenn die ganze Infrastruktur erstellt ist. Es ist also unmöglich, einzelne Elemente herauszulösen, die der Infrastruktur zugrunde liegen, oder sie auszutauschen, ohne das gute Funktionieren und die globalen Vorteile des Projekts in Frage zu stellen."

Ausgehend von diesem Grundsatz sind wir der Ansicht, dass die unter die Erweiterungsoptionen eingereihten Projekte für das gute Funktionieren eines leistungsfähigen Schienennetzes notwendig sind. Sie stärken die Kohärenz des Ganzen und stellen die erforderlichen Kapazitäten nachhaltig sicher.

4.7 Bahninvestitionen und Wirtschaft

In ihrem Bericht über die Infrastrukturen bis zum Jahr 2030, der im Dezember 2006 veröffentlicht wurde, fasst die OECD die Bedeutsamkeit der Infrastrukturen wie folgt zusammen: "Die Infrastrukturen stehen im Zentrum der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung. Sie unterstützen die meisten modernen Wirtschaftstätigkeiten, stellen an sich einen bedeutenden Wirtschaftssektor dar und tragen insbesondere zum Lebensstandard und zur Lebensqualität bei." Die Studie fügt hinzu, dass "die Strasse, die Schiene, die Elektrizität, die Telekommunikation und das Wasser Schlüsselfaktoren für die künftige soziale und wirtschaftliche Entwicklung sind".

Die Verfasser des ZEB-Berichts, der in die Vernehmlassung ging, sagen nichts anderes. Im Kapitel über die "Auswirkungen auf die Wirtschaft des Landes" (S. 88) wird hervorgehoben, dass "dank der möglichen Reisezeitverkürzungen die Anziehungskraft der Vorteile grösser wird, die mit der geographischen Lage des ganzen Wirtschaftsstandortes Schweiz zusammenhängen. Die grossräumige Stadtstruktur wird im Hinblick auf die Ziele des Bundes ebenfalls gestärkt. Dies bringt auch Produktivitätsgewinne für die ganze Volkswirtschaft mit sich." Überdies "verleiht die künftige Entwicklung der Bahninfrastruktur der schweizerischen Volkswirtschaft bedeutende Impulse. Im Anschluss an den Gesetzesentwurf werden verschiedene externe Aufträge vergeben. Während der Bauphase wird eine beträchtliche Zahl von Arbeitsplätzen in der Baubranche entstehen. Dank dieser Investitionen werden neue Stellen geschaffen und die bestehenden Stellen werden stabiler."

Mit dieser Sichtweise auf die Infrastrukturen kann man annehmen, dass die Milliarden von Franken, die für ein vollständiges Projekt ZEB erforderlich sind, zu Vorteilen für unser Land führen, die sich auf weit höhere Summen belaufen würden, wenn man sie direkt in Franken ausdrücken könnte. Dies ist in unseren Augen ein wesentliches Argument in der Diskussion über die Ausweitung des Finanzrahmens für das Projekt ZEB.

Sollten hingegen die Engpässe in den Verkehrsnetzen weiterhin bestehen, wie dies beim Projekt der Fall ist, das vom Bundesrat vorgelegt wurde, würden die Schweiz oder ganze Landesregionen den Zug der Entwicklung verpassen, denn die Schwachpunkte werden bald zu Wachstumshemmnissen werden.

4.8 Entwicklung der Nachfrage

4.8.1 Güterverkehr

Die Gesamtheit der Leistungen des schweizerischen Güterverkehrs auf der Strasse und auf der Schiene von derzeit rund 25 Mrd. Tonnenkilometern könnte bis 2030 31 bis 42 Tonnenkilometer erreichen, was einer Zunahme von 80% entspricht (Quelle: ARE 2004). Ohne grössere Anstrengungen von Seiten der Schiene ist zu befürchten, dass ein wesentlicher Anteil dieser Zunahme von der Strasse übernommen wird, trotz der Umweltprobleme und der zunehmenden Staus.

4.8.2 Personenverkehr

Die Gesamtleistungen des Personenverkehrs auf der Strasse und auf der Schiene könnten bis 2030 um bis zu 30% zunehmen. Die in Passagierkilometern gemessenen Leistungen würden von 111 Mrd. auf 140 Mrd. ansteigen (ARE 2006). Man schätzt, dass die Zunahme beim öffentlichen Verkehr grösser sein wird als beim motorisierten Individualverkehr. Falls dem so ist, ist es nur schwer nachvollziehbar, wie die bereits heute überlasteten öffentlichen Verkehrsmittel eine solche Nachfrage befriedigen könnten ...

Wenn die Leistungen in Passagierkilometern bis 2030 tatsächlich um 30 Mrd. ansteigen, wird vor allem der Strassenverkehr zunehmen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs beträgt derzeit rund 20 Mrd. Passagierkilometer, also etwa 18% der gesamten Leistungen. Wenn er seinen modalen Anteil beibehalten sollte, müsste der öffentliche Verkehr rund 5 Mrd. und der motorisierte Individualverkehr 25 Mrd. an zusätzlichen Passagierkilometern aufnehmen. Nun wird es dem Projekt ZEB nicht gelingen, eine solche Nachfrage zu befriedigen, und es wird vor allem nicht ermöglicht, dass gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Marktanteile gewonnen werden können, der trotz der erheblichen Umweltprobleme und Überlastungen in denselben Ausmassen weiter wachsen wird.

5 Antwort auf die Fragen

5.1 Sind Sie mit den allgemeinen Zielsetzungen des Projekts einverstanden?

Das Projekt ZEB muss folgende Inhalte aufweisen:

- ➔ Das Projekt muss alle Massnahmen des Kernangebots und der Erweiterungsoptionen umfassen
- ➔ Die Finanzierung der gesamten Massnahmen muss sichergestellt sein
- ➔ Die Umsetzung der Massnahmen muss zwischen 2010 und 2020 erfolgen

OUESTRAIL gewährt einem Projekt, das den drei vorstehenden Merkmalen entspricht, ihre volle Unterstützung.

5.2 Wie beurteilen Sie das neue Gesetz über die Entwicklung der Bahninfrastrukturen und den betreffenden Bundesbeschluss über den Gesamtkredit?

5.2.1 Zum Gesetz

Unter Artikel 4, lit. b ist die Aufzählung durch die Erweiterungsoptionen zu ergänzen, die auf den Seiten 56 bis 58 des Berichts beschrieben sind. Artikel 9 ist dementsprechend zu ändern.

5.2.2 Bundesbeschluss zum ZEB

Der Betrag in Artikel 1 lit. c des Bundesbeschlusses muss so geändert werden, dass die Finanzierung der Massnahmen des Kernangebots und der Erweiterungsoptionen sichergestellt wird. Er muss dem ursprünglich vorgesehenen Betrag entsprechen, also 8.6 Mrd. Franken (vgl. Punkt 1.2).

5.3 Wie beurteilen Sie die Anpassungen am Beschluss über den Alpen transit (Streichung des Zimmerberg-Basistunnels und des Hirzeltunnels) und des Beschlusses über Bahn 2000 (Streichung der Abschnitte Siviriez – Villars-sur-Glâne, Olten – Liestal (Wisenberg tunnel) und Zürich Flughafen – Winterthur (Brüttentunnel))?

In Ermangelung von genügenden Beurteilungselementen halten wir es für verfrüht, auf diese Massnahmen zu verzichten, und wir sind gegen deren Streichung in den betreffenden Beschlüssen. Vor jeder Entscheidung über diese Projekte muss zuerst eine Gesamtschau über die grossen mittel- und langfristigen Bahnprojekte erstellt werden.

5.4 Unterstützen Sie das Vorhaben des Bundesrates, bis spätestens zum Jahr 2016 einen Entwurf vorzulegen, ob und wie der Wisenberg tunnel, der Zimmerberg-Basistunnel und andere Projekte verwirklicht werden müssen?

Wir unterstützen den Grundsatz, dass in einigen Jahren für die Periode 2020 – 2030 (siehe Kapitel 3) eine neue Gesamtschau vorzulegen ist. Wir sehen jedoch keinen Grund dafür, bis 2016 zuzuwarten, der Zeitraum bis 2012 scheint uns eher

angebracht. Der Tunnel Zimmerberg II ist Bestandteil der Erweiterungsoptionen, die gleichzeitig mit dem Kernangebot zu verwirklichen sind.

5.5 Wie beurteilen Sie die Anpassung des NEAT-Gesamtkredites?

Es handelt sich tatsächlich um eine rein rhetorische Frage, weil niemand die Fertigstellung der NEAT in Frage stellt. Hingegen ist es unannehmbar, dass die durch den Bau der NEAT verursachten Mehrkosten die für die ZEB-Massnahmen bestimmten Kredite entsprechend vermindern. Daher muss eine Lösung gefunden werden, um diese Zusatzkosten zu finanzieren.

5.6 Akzeptieren Sie die vorübergehende Erhöhung der Verschuldung des Bundes und die Verlängerung der Rückzahlungsfrist für die Vorschüsse?

Wir befürworten diese Massnahme, sind indessen der Ansicht, dass sie nicht genügen wird. In der Hauptsache verlangen wir, dass die Finanzierung der ZEB nicht von der Entwicklung der Baukosten der NEAT abhängt.

5.7 Haben Sie weitere Bemerkungen zum Vernehmlassungsentwurf?

Unsere weiteren Bemerkungen stehen in den Kapiteln 1 bis 4 unserer Stellungnahme.

6 ANHANG Über OUESTRAIL

Die Vereinigung OUESTRAIL ist im August 2004 aus der Fusion der CISL (Interessengemeinschaft der Simplon-Lötschberg-Linie) und der CITAJ (Interessengemeinschaft für den Bahnverkehr im Jurabogen) hervorgegangen. Wie ihr Name andeutet, setzt sich OUESTRAIL für ein leistungsfähiges Schienennetz in der Westschweiz ein.

Der Vorstand von OUESTRAIL besteht aus Vertretern der Wirtschaft und aus eidgenössischen Parlamentariern der Westschweiz aus allen politischen Lagern. Die Leiter der kantonalen Verkehrsämter beteiligen sich aktiv an den Arbeiten von OUESTRAIL.

OUEST**RAIL**.

OUESTRAIL – JUNI 2007