

Stellungnahme zum Botschaftsentwurf des Bundesrats bezüglich Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz.

Die Westschweizer Verkehrskonferenz CTSO (Conférence des transports de Suisse occidentale) ist die Versammlung der für den Verkehrsbereich verantwortlichen Regierungsratsmitglieder der Kantone Bern, Freiburg, Genf, Jura, Neuenburg, Wallis und Waadt. Da sie der Verbesserung der Bahnverbindungen der Westschweiz mit dem europäischen Hochleistungsnetz ganz besondere Bedeutung zumisst, verfolgt unsere Konferenz dieses Dossier seit Anbeginn mit grösster Aufmerksamkeit. Wir haben verschiedentlich auch die Gelegenheit zur schriftlichen Intervention beim Vorsteher des UVEK wahrgenommen, um unsere Haltung zu bekräftigen, was die verschiedenen Varianten betrifft, welche die Bundesverwaltung den Kantonen im Rahmen bestehender Koordinationsorgane unterbreitete.

Im Rahmen des aktuellen Vernehmlassungsverfahrens will die CTSO eine klare, gemeinsame Haltung zum Ausdruck bringen. Die individuellen Stellungnahmen der Kantone werden inhaltlich zu grossen Teilen damit übereinstimmen.

ALLGEMEINE BETRACHTUNGEN

Für die Schweiz von kapitaler Bedeutung

Wir möchten mit aller Klarheit unterstreichen, dass wir die Verbesserung der Verbindungen zwischen der Schweiz und Europa als fundamental wichtige Angelegenheit erachten, der hohe politische Priorität eingeräumt werden muss. Es ist eminent wichtig, dass der Schweiz die Integration in Europa über den Weg der Verkehrsverbindungen gelingt; es handelt sich um die Basis für Austausch jeglicher Art und einen der besten Trümpfe unseres Landes.

In dieser Beziehung ist daran zu erinnern, dass die Westschweiz schon lange vor der Vernehmlassung zur vorliegenden Botschaft beträchtliche Opfer bringen musste, war doch der Kredit von 1,2 Milliarden Franken ursprünglich voll und ganz für die Verbesserung des Zugangs der Westschweiz zum französischen TGV-Netz bestimmt (Botschaft des Bundesrats über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs vom 26. Juni 1996). Die Eidgenössischen Räte beschliessen hierauf, den Anschluss der Ostschweiz an die Bahnnetze Deutschlands und Österreichs einzubeziehen, ohne aber am Kreditbetrag etwas zu ändern, mit entsprechenden Nachteilen für die Westschweizer Bestrebungen .

Betreffend die Verteilung dieser Mittel zwischen den verschiedenen Regionen rufen wir in Erinnerung, dass die sieben CTSO-Kantone einiges Gewicht in die Waagschale werfen können: Sie zählen 2,8 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner, für welche die Westanschlüsse von allergrösster Bedeutung sind.

Es ist höchste Zeit, vorwärts zu machen

Die CTSO begrüsst es, dass die bundesrätliche Botschaft nun endlich in die Vernehmlassung geschickt wurde. Die ersten Überlegungen zu diesem Thema datieren von Ende der 1980er-Jahre und im Bundesbeschluss vom 20. März 1998 war vom Beginn der Arbeiten im Jahr 2002 die Rede, womit die nun unterbreitete Vorlage bereits eine Verspätung von zwei bis drei Jahren aufweist. Es ist deshalb höchste Zeit, dem Volkswillen – durch die Bevölkerung der CTSO-Kantone 1992 und 1998 mit grossen Mehrheiten ausgedrückt – mit konkreten Taten nachzukommen.

Die CTSO bedauert, dass noch nicht alle Projekte so weit detailliert sind, dass man sie ab 2004 in Angriff nehmen könnte, was sofortige Entscheide über die Verwendung des gesamten 1998 gesprochenen Kredits ermöglichen würde. In unseren Augen wäre dies der vorgeschlagenen Auftrennung in zwei Etappen bei weitem vorzuziehen. In Anbetracht des unterschiedlichen Entwicklungsstandes der einzelnen Projekte ist das Prinzip einer Phasierung jedoch akzeptabel, vor allem auch um jene Projekte nicht weiter in Verzug zu bringen, die namentlich gemeinsam mit den französischen Behörden schon Punkt für Punkt geprüft worden sind. Nach unserer Einschätzung könnte bei einer zusätzlichen Verspätung die Glaubwürdigkeit der Schweiz bei den ausländischen Partnern Schaden nehmen.

Allerdings wird der Umstand, dass ein Projekt heute schon ausführungsfähig ist, nicht das einzige Kriterium für seine Aufnahme in die erste Phase sein können. Da sich nämlich die Umsetzungsdauer der ersten Phase von 2004 bis 2010 erstrecken soll, können Projekte, die in zwei oder drei Jahren bereit sein werden und zum Beispiel zwischen 2007 und 2010 zur Ausführung kommen, ebenfalls in der ersten Phase figurieren, was sich im Übrigen auf die Staffelung der Auszahlungen günstig auswirken würde.

Viel mehr Verbindlichkeit beim zweiten Verpflichtungskredit

Die CTSO fordert vom Bund sehr verbindliche Zusagen, was den Inhalt und die Realisierungsfristen der zweiten Phase anbelangt. In dieser Beziehung verlangt die CTSO, dass der zweite Verpflichtungskredit dem Parlament bis spätestens 2007 unterbreitet wird und der Bundesrat dessen Inhalt heute schon klar festlegt. Tatsächlich lässt die Darlegung der zweiten Phase im Berichtsentwurf an Klarheit zu wünschen übrig, die sie konstituierenden Projekte sind mangelhaft definiert, es existieren noch Optionen, ohne dass eindeutige Kriterien für deren Bewertung vorhanden wären, die Realisierungsfristen bleiben offen und das UVEK gibt am Ende des Kapitels 1.6.3 ausdrücklich an, dass es dem Parlament unbenommen ist, den Kreditbetrag für diese zweite Phase zu kürzen. Dieser komplette Mangel an Garantien ist für unsere Konferenz nicht annehmbar.

Unseres Erachtens sind diese Beispiele das Zeichen eines mangelnden Willens des Bundesrats, der nicht den Eindruck vermittelt, diesem Dossier die strategische Wichtigkeit beizumessen, die ihm – für das ganze Land – unbestrittenermassen zukommt.

Lieber ein richtiges Netz als Konzentration auf überlastete Achsen

Die relativ geringe Investition (3% des Kredits), die für den französischen Jura vorgesehen ist, wie auch der Umstand, dass die Linie Bern–Neuenburg im Investitionsprojekt nicht vorkommt, sind klare Hinweise darauf, dass der Bundesrat auf die Strategie der SBB im internationalen Verkehr einschwenkt, das heisst auf eine Konzentration der TGV-Verbindungen auf die Knoten Genf und Basel. Dies bestätigt sich in der Massnahmenübersicht im Kapitel 1.6.4 des Botschaftsentwurfs, wo ausdrücklich erwähnt ist, dass die TGV-Verbindungen Paris–Bern, sobald der Ost-Ast des TGV Rhin-Rhône gebaut ist, über Basel erfolgen werden. Bei aller Unterstützung für verbesserte Verbindungen Paris–Basel und Paris–Genf, welche unentbehrlich sind, tritt die CTSO einer Vision, die sich auf diese zwei Achsen beschränkt, mit aller Kraft entgegen und beharrt auf der Notwendigkeit der langfristigen Sicherung eines dritten TGV-Eingangstors in die Schweiz: jenes im zentralen Jurabogen, heute bedient durch die Lyria-Züge Paris–Lausanne/Bern. Eingehende Studien der möglichen Fahrplangestaltungen für die Relationen zwischen Paris und der Westschweiz haben uns nämlich zur Überzeugung kommen lassen, dass die Verbindungen zwischen Paris und den Städten Lausanne, Bern und Neuenburg durch den zentralen Jurabogen schneller sind, vor allem wegen der Fahrplanzwänge bei der Abfahrt in Paris und der eingeschränkten Möglichkeiten der Eingliederung in die Knoten Genf und Basel sowie der Weiterfahrt auf Schweizer Territorium. Zudem sei daran erinnert, dass dieses dritte Eingangstor – auch seitens der Bundesbehörden – immer als gleichwertig betrachtet wurde.

Vervollständigt durch die Wiedereinführung leistungsfähiger Verbindungen zwischen Belfort und Biel via Delsberg sowie zwischen Genf und dem Wallis über die Südseite des Genfersees, entsteht ein netzartiger Aufbau der HGV-Anschlüsse. Damit ist Gewähr geboten, dass auch langfristig gute französisch-schweizerische Verbindungen im gesamten Grenzraum entstehen. Dabei kann erst noch die Verkehrslast optimal verteilt und damit Überlastungsproblemen bei der Infrastruktur vorgebeugt werden.

DIE PROJEKTE VON BESONDEREM INTERESSE FÜR DIE CTSO

Paris–Genf

Die CTSO begrüsst die vom Bundesrat für diese Verbindung vorgesehenen Massnahmen, erinnert aber daran, dass die Revitalisierung der Linie des Haut-Bugey die am wenigsten ehrgeizige unter den geprüften Optionen darstellt. Dieses sehr rasch ausführungsfähige Infrastrukturprojekt muss jetzt hohe Priorität geniessen. Darüber hinaus ist es im Sinne von Begleitmassnahmen zur Revitalisierung der Linie des Haut-Bugey dringend geboten, die Umstellung bei der Elektrifizierung zwischen Genf und Bellegarde (von 1'500V auf 25'000V) und die Verbesserungen im Bereich des Bahnhofs Genf-Cornavin – wie es der Bund in seinem Botschaftsentwurf vorsieht – zu verwirklichen.

Die Verlängerung der TGV aus Paris von Genf nach Lausanne und Brig im Zweistundentakt betrachtet die CTSO nicht als vordringlich, zumal der Streckenabschnitt Genf–Lausanne an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Sie hält dafür, dass Lausanne, Freiburg sowie das Wallis mittels direkter TGV von Paris via Dijon–Vallorbe zu bedienen sind, wie dies heute der Fall ist. Studien, die der Espace Mittelland in Zusammenarbeit mit der CTSO erarbeitet hat, haben gezeigt, dass die Reisezeiten Paris–Lausanne via

Genf in der Tat rund 15 bis 30 Minuten länger wären als jene via Vallorbe, dies wegen der Schwierigkeiten bei der Einpassung der TGV-Trassen Paris–Genf in die Struktur des Bahn-2000-Taktfahrplans. Die Infrastruktur Genf–Lausanne lässt effektiv keinen Spielraum mehr für zusätzliche Trassen Richtung Wallis und Mailand.

Paris–Lausanne/Bern

Alles andere als zufriedenstellend ist für die CTSO die Behandlung, die diese Achse im Botschaftsentwurf erfährt. Die einem reibungsloseren TGV-Verkehr dienlichen Investitionen sind auf 70 Millionen Franken, also rund 6% des gesprochenen Kredits, begrenzt. Sie dienen der Verbesserung der Stromversorgung und einer baulichen Anpassung in Daillens oder im Bahnhof Lausanne. Auch hier begnügt man sich mit dem absoluten Minimum, entsprechend der anspruchslosesten der untersuchten Varianten. Die vorgeschlagene Investition wird weder einen ausreichenden Beitrag zur Reisezeitverkürzung auf dieser Achse leisten noch die Kapazitätsprobleme auf der Strecke Daillens–Lausanne lösen. Der zweite Verpflichtungskredit wird unbedingt zusätzliche Massnahmen vorsehen müssen, die Reisezeitgewinne auf der Achse Lausanne–Dijon–Aisy ermöglichen. Diese Massnahmen sind in den Vorprojektstudien aufgeführt und betreffen die Verbesserung der Gleisegeometrie, namentlich zwischen Frasne und der Einmündung in den Ost-Ast des TGV Rhin-Rhône.

Kommt dazu, dass dem Ast Bern–Frasne explizit keine Investitionen zugute kommen sollen. Erwähnt ist einzig, dass am Abschnitt Neuenburg–Bern in der zweiten Phase Anpassungen vorgenommen würden, sollte Frankreich sich entscheiden, den Ost-Ast des TGV Rhin-Rhône nicht in den vorgesehenen Fristen zu realisieren.

Laut der Botschaft sollen die Verbindungen Paris–Bern, sobald der Ost-Ast des TGV Rhin-Rhône in Betrieb geht, über Basel abgewickelt werden, was die Aufhebung der direkten TGV Paris–Bern via Pontarlier–Neuenburg zur Folge hätte. Die CTSO weist diese Konzeption entschieden zurück, wäre sie doch mit schweren Nachteilen für den zentralen französisch-schweizerischen Jurabogen verbunden: Er ginge der heutigen Direktverbindungen verlustig, eigentlichen Lebensadern für die Wirtschaft einer Region, die den Ruf einer Mikrotechnik- und Uhrenindustriehochburg genießt.

Der vom Bundesrat präsentierten Konzeption stellt die CTSO ihre Netzvision der französisch-schweizerischen Verbindungen gegenüber. Nach ihrer Auffassung besteht die Aufgabe des «Eingangstors des Jurabogens» in der Gewährleistung direkter TGV-Verbindungen mit Paris für die Agglomerationen Lausanne und Bern ebenso wie für Neuenburg, das Wallis und den Kanton Freiburg. In diesem Rahmen braucht es Investitionen zwischen Bern und Neuenburg, um die Kapazität der Infrastruktur zu erhöhen und eine bessere Einbettung der TGV-Trassen in den dichten RX- und S-Bahn-Verkehr zu ermöglichen, desgleichen einen Gewinn bei der Fahrzeit. War im Rahmen der Vorbereitung der Botschaft von einem Betrag von 190 Millionen Franken die Rede gewesen, so ist nach Einschätzung der CTSO eine Investition von maximal 100 Millionen Franken zu veranschlagen – ausreichend für den Bau eines neuen Doppelspurtunnels zwischen Rosshäusern und Gümmenen, was bereits sehr spürbare Auswirkungen hätte. Konsequenterweise fordert die CTSO, dass diese Investition für die erste Phase vorgesehen wird, weil auf der Linie Neuenburg–Bern schon heute TGV verkehren (im



Gegensatz zu etlichen andern Linien, auf denen im Rahmen der HGV-Anschlüsse Investitionen vorgesehen sind), und diese wegen ungenügender Kapazitäten 5 bis 10 Minuten verlieren. Die Projekte sind durch die BLS unverzüglich umzusetzen.

TGV Rhin-Rhône und Paris–Basel

Unsere Konferenz befürwortet eine schweizerische Unterstützung bei der Realisierung des Ost-Astes des TGV Rhin-Rhône in der ersten Phase, so wie dies der Botschaftsentwurf vorsieht. Im Weiteren fordern wir auch einen möglichst raschen Bau des West-Astes, also den Anschluss bei Aisy an die TGV-Linie Paris Sud-Est und die Umfahrung von Dijon, aus denen für alle durch den Jura oder über Basel bedienten Destinationen ein bedeutender Reisezeitgewinn von 15 bis 20 Minuten resultieren wird.

Der Kanton Jura und die benachbarten Regionen werden besonders vom raschen Bau des Ost-Astes und der Schaffung einer Anschlusslinie Biel–Belfort profitieren. Überdies darf der TGV Rhin-Rhône nicht als Projekt angesehen werden, das einzig der Westschweiz Vorteile bringt, profitieren davon doch auch die andern Landesteile, was ihre Verbindungen nach Frankreich – gegen Norden wie gegen Süden – betrifft.

Im Übrigen unterstützt die an einem guten Zugang zum EuroAirport von Basel-Mülhausen stark interessierte CTSO dessen Erschliessung durch die Bahn.

Biel–Belfort

Die Herstellung der Verbindung Biel–Belfort, gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des Ost-Astes des TGV Rhin-Rhône, findet bei der CTSO ganz klar Unterstützung. Schliesslich bringt sie einem beträchtlichen Bevölkerungsteil – rund 300'000 Einwohnerinnen und Einwohner in einem Perimeter von der Ajoie bis nach Biel, Laufen und Solothurn – sehr spürbare Fahrzeitgewinne bei Reisen Richtung Frankreich. Die CTSO fordert, dass die Resultate der u.a. im Auftrag des BAV und des französischen Staates in den Jahren 2001 und 2002 unternommenen Studien zu dieser Linie in den Text der Botschaft integriert werden. Diese Studien belegen den Nutzen und die Machbarkeit einer Wiedereröffnung dieser Verbindung. Im Wesentlichen ist auf dem insgesamt 98 km langen Schienenweg zwischen Biel und Belfort die Revitalisierung und Elektrifizierung eines Abschnitts von 20 km erforderlich. Logischerweise muss das Projekt Biel–Belfort mit dem Ost-Ast des TGV Rhin-Rhône koordiniert werden. Die beiden Vorhaben treffen sich im gemeinsamen Bahnhof bei Belfort. Deshalb fordern wir, dass die Revitalisierung der Strecke Delle–Belfort in der ersten Phase Aufnahme findet, ebenso die Unterstützung der Schweiz für den TGV Rhin-Rhône. Ferner ist die Linie als Verbindung Biel–Belfort zu bezeichnen, und nicht nur als Abschnitt Delsberg–Belfort.

Schweiz – Mittelmeer/Spanien

Die Inbetriebnahme und der Bau neuer HGV-Linien Richtung Südfrankreich und Spanien eröffnen neue Perspektiven für die Bahn. Es geht um Destinationen mit bedeutendem Marktpotenzial, vergleichbar jenem, das sich Richtung Paris bietet. In diesem Sinne erscheint der Bau eines Anschlusses der Linie Genf–Lyon an die HGS Paris–Méditerranée, Richtung Montluel, opportun. Bei der Strecke Genf–Lyon als schwächstem Glied in der Kette ist eine erhebliche Stärkung angebracht, besonders in Sachen Fahrzeiten und Frequenzen. Davon profitieren wird die Schweiz als Ganzes;



Genf wird seine Rolle als Haupteingangstor im Verbund mit dem Eisenbahn-Hochleistungsnetz voll und ganz spielen können.

Genfersee-Südseite

Die CTSO bedauert, dass die Revitalisierung der Verbindung zwischen dem Wallis und Genf entlang dem Südufer des Genfersees im Entwurf des Bundesrats nicht enthalten ist. Unsere Konferenz betrachtet diese Linie als Zugang zum TGV-Netz, wie die Linie südlich des Bodensees einer ist, und hält dafür, dass sie als solche ebenfalls in den Genuss von Investitionen im Rahmen des Kredits für die HGV-Anschlüsse kommen muss. Die CTSO beantragt ihre Aufnahme in die Objektliste der zweiten Phase.

Zugang Richtung Italien und Tessin

Auch wenn die Zugänge der Schweiz Richtung Italien nicht Gegenstand der HGV-Anschlüsse sind, ergreift die CTSO die Gelegenheit, um ihren Wunsch nach raschestmöglicher Realisierung von Massnahmen zu erneuern, die der Westschweiz bessere Verbindungen mit Italien verschaffen. Wir denken hierbei besonders an die Ausstattung des Lötschberg-Basistunnels mit einem durchgehenden zweiten Gleis, an die Kapazitätssteigerung auf der Simplon-Südrampe und auch an die Verwirklichung der Linie Mendrisio–Varese–Gallarate–Malpensa.

Synthese der Position und der Forderungen der CTSO

Die CTSO

- *bedauert die vorgeschlagene Phasierung, akzeptiert sie aber unter der Bedingung, dass der Bundesrat sich verpflichtet, den Eidgenössischen Räten vor Ende 2007 den zweiten Verpflichtungskredit zu unterbreiten und Massnahmen entsprechend dem Gesamtumfang des vom Volk 1998 genehmigten Kredits zu realisieren;*
- *unterstützt den raschestmöglichen Bau der Linie des Haut-Bugey und die Massnahmen zwischen Genf und Bellegarde;*
- *widersetzt sich der Konzentration des Verkehrs auf Basel und Genf und verlangt Massnahmen, welche die langfristige Aufrechterhaltung eines TGV-Angebots Paris–Lausanne/Bern durch den zentralen Jurabogen möglich machen;*
- *beantragt die Erhöhung des ersten Verpflichtungskredits um 140 Millionen Franken, um bauliche Massnahmen zwischen Bern und Neuenburg sowie die Schaffung der Verbindung Biel–Belfort in der ersten Phase zu ermöglichen;*
- *beantragt die Revitalisierung der Linie auf der Südseite des Genfersees als Bestandteil der zweiten Phase;*
- *besteht auf der Notwendigkeit, die Verbesserungen der Verbindungen Richtung Italien (namentlich den Vollausbau von Lötschberg-Simplon) sowie Lyon–Barcelona nicht aus den Augen zu verlieren.*

