

Geht per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

12.1.2018

### **Vernehmlassung: Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Bürgerlich-Demokratische Partei (BDP) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme in obgenannter Vernehmlassung.

**Die BDP erkennt die Notwendigkeit eines Ausbauschrittes der Bahninfrastruktur und unterstützt grundsätzlich das vorgeschlagene Ausbauprojekt, findet aber, dass die Bahninfrastruktur dort ausgebaut werden soll, wo der grösste Nutzen für Kunden im Personen- und Güterverkehr entsteht. Dementsprechend ist es von grösster Wichtigkeit, dass sowohl der Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels wie auch der Bau des Grimseltunnels sowie der Ausbau der Direktverbindung Aarau-Zürich in den Ausbauschritt der Bahninfrastruktur mitaufgenommen werden.**

Zahlreiche Bahnstrecken im Personen- wie auch im Güterverkehr sind an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Gleichzeitig steigt die Nachfrage gemäss des Bundes stark an. Um die Nachfrage bewältigen zu können, muss das Angebot im öffentlichen Verkehr massiv ausgebaut werden. Es braucht Angebotsverdichtungen dort, wo die Nachfrage das Angebot übersteigt. Deshalb ist der Vorschlag des Bundes, die Bahninfrastruktur bis 2035 im Umfang von 11,5 Milliarden auszubauen, zu unterstützen. Mit dem Ausbauschritt 2035 sind ein zusätzlicher Angebotsausbau sowie eine höhere Planungssicherheit gegeben.

Eine Verdichtung des Fahrplanangebotes auf Halbstundentakt, auf Strecken mit sehr grosser Nachfrage sogar Viertelstundentakt, ist umzusetzen. Neben der Forcierung des Infrastrukturausbaues zur Bewältigung der Nachfrage in der Hauptverkehrszeit in den städtischen Zentren, müssen aber auch die Randregionen ihre Beachtung im geplanten Ausbauschritt finden. Massnahmen dazu wären der Angebotsausbau auf der Intercity-Strecke zwischen Bern und Brig.

Neben den vom Bund vorgeschlagenen Infrastrukturprojekten ist die Aufnahme des Teilausbaus des Lötschberg-Basistunnels, des Baus des Grimseltunnels sowie des Ausbaus der Strecke Aarau-Zürich in den Ausbauschritt notwendig.

### **Das Projekt „Grimseletunnel“:**

- Als einziges Projekt im Ausbauschnitt handelt es sich um ein multifunktionales Projekt, das neben einer Schmalspurbahn auch eine parallellaufende Hochspannungsleitung als Kabelanlage im neuen Tunnel enthält.
- Mit dem Grimseletunnel wird das bestehende Schmalspur-Bahnnetz konsolidiert und fertiggestellt, indem eine Lücke von 22 Kilometern geschlossen wird.
- Die neue Strecke eröffnet dem Tourismus neue Perspektiven.
- Die Region wird nun ganzjährig verkehrssicher.

### **Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels:**

- Mit dem Teilausbau erhält der Basistunnel eine Verlängerung der Doppelspur. Der Rohbautunnel ist bereits vorhanden, auch die Planung für den Ausbau ist weit fortgeschritten.
- Durch den Teilausbau des Basistunnels erhält die zentrale Nord-Süd-Achse die notwendigen Kapazitäten.
- Das Projekt stärkt die Nachhaltigkeit: Energieeinsparungen von 40% sind möglich, da der Güterverkehr komplett durch den Tunnel abgewickelt werden kann.
- Durch den Teilausbau wird das Verkehrssystem stabilisiert und die Leistungsfähigkeit verbessert.
- Mit dem Ausbau des Basistunnels wird das Intercitynetz in der Schweiz komplettiert; ohne den Ausbau wäre die Strecke Bern-Brig ab 2025 die einzige Intercitylinie der Schweiz ohne Halbstundentakt. Diese Lücke ist deshalb zu schliessen.
- Zudem wird so die NEAT vervollständigt, die Anzahl der Güterzüge kann verdoppelt werden.

### **Direktverbindung Aarau-Zürich:**

- Die Neubaustrecke Rapperswil – Altstetten ist eine der schweizweit besten Ausbaumassnahmen überhaupt. Obwohl festzuhalten ist, dass dieser Ausbau sehr kostenintensiv ist und nicht in mehrere bauliche Etappen unterteilt werden kann, muss das Projekt in den Ausbauschnitt aufgenommen werden.
- Die Neubaustrecke würde einen der vier grössten Engpässe im Schweizer Schienennetz beheben. Es ist schwierig, für die Neubaustrecke Rapperswil-Altstetten zusätzlich 7 Mrd. in diesem Ausbauschnitt zu verlangen. Es wird jedoch vom Bund verlangt, die Projektierungsmittel im Ausbauschnitt 2030/35 zur sprechen und verbindlich aufzuzeigen, wie derartige Grossprojekte im Rahmen von STEP-Ausbaustritten finanziert werden können.
- Mittelfristig gibt es keine Alternative zum Ausbau dieser Strecke: Der Heitersbergtunnel und die Strecke zwischen Rapperswil und Zürich Altstetten stossen an ihre Grenzen. Auf der sehr stark nachgefragten Strecke Olten - Aarau - Zürich muss man rechtzeitig und richtig investieren.

- Mit der Direktverbindung Zürich - Aarau wird auch ein neues Trasse erstellt und damit die Betriebsstabilität deutlich erhöht. Dies ist wichtig, denn würde heute auf der Heitersbergstrecke ein Zug entgleisen, würde der gesamte Schweizer Bahnverkehr aus den Fugen geraten.
- Um dieses Projekt und auch andere künftige Projekte in dieser Grössenordnung finanzieren zu können, muss man mehrere STEP-Etappen zusammenfassen. Es kann nicht sein, dass Strecken mit dem grössten Beitrag zum Abbau von Überlasten und den besten Bewertungen bezüglich Nutzen/Kosten nicht oder mit grosser Verzögerung gebaut werden, weil es sich um Grossprojekte handelt. Mit der Realisierung der Neubaustrecke wird auf der Heitersbergstrecke mehr Platz frei für S-Bahn und Direktverbindungen Freiamt - Zürich oder Bern - Aarau - Lenzburg – Zürich.

Neben der Notwendigkeit der Umsetzung der beschriebenen Projekte muss unbedingt beachtet werden, dass die Anliegen der Randregionen im vorliegenden Ausbaus Schritt ihren Niederschlag finden: Die Berggebiete müssen an die Hauptachsen des nationalen wie auch internationalen Verkehrs angebunden werden. Mittels eines Ausbaus des Angebots und der Infrastruktur sollen ländliche Regionen sowie auch Tourismusgebiete besser erreicht werden. Innerhalb der Berggebiete und ländlichen Regionen soll das Angebot ausgebaut werden, damit diese als Wirtschaftsräume weiterhin erhalten bleiben. Auch eine Fahrzeitverkürzung soll in den ländlichen Regionen angestrebt werden.

Die Verlagerungspolitik des Bundes im alpenquerenden Güterverkehr soll fortgeführt und ausgebaut werden. Neben einer Erhöhung der Effizienz ist auch eine Fertigstellung des NEAT-Werks zu erwarten. Mit dem Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels kann die heutige Trassenkapazität verdoppelt werden. Damit kann der gesamte Güterverkehr auf dieser NEAT-Achse verkehren.

Wir danken für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen



Martin Landolt  
Parteipräsident BDP Schweiz  
BDP Schweiz



Rosmarie Quadranti  
Fraktionspräsidentin