

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 8. Januar 2018

Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (Vernehmlassung); Stellungnahme der Zürcher Handelskammer

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. September 2017 laden Sie interessierte Kreise dazu ein, sich zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35) zu äussern. Die Zürcher Handelskammer (ZHK) vertritt als Wirtschaftsorganisation die Interessen der Unternehmen der Kantone Zürich, Zug und Schaffhausen. Als einer der grössten Schweizer Wirtschaftsräume ist die Region vom Projekt AS 2030/35 massgeblich betroffen. Wir erlauben uns deshalb, im Folgenden zum Vorhaben Stellung zu nehmen und danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die ZHK unterstützt den AS 2030/35 im Grundsatz. Er fusst auf einem schlüssigen Konzept mit gesamtheitlicher Evaluation möglicher Ausbauprojekte und berücksichtigt neben dem Personenauch den für unseren Wohlstand zentralen Güterverkehr.

Die ZHK macht ihre Zustimmung zu Infrastrukturausbauten jedoch davon abhängig, dass deren Finanzierung gesichert ist und die Auswahl einzelner Ausbauprojekte aufgrund von ökonomischen Kosten-Nutzen-Analysen und nicht aufgrund von (regional-)politischen Überlegungen erfolgt. Kapazitätsausbauten sind zudem mit der Raumpolitik zu koordinieren.

Die ZHK begrüsst deshalb, dass sich der Bundesrat bei seinem Vorschlag für einzelne Ausbauten strikt an den im Bahninfrastrukturfonds (BIF) verfügbaren Mitteln orientiert. Ebenfalls ausdrücklich einverstanden erklärt sich die ZHK mit dem gewählten Vorgehen zur Priorisierung der einzelnen Ausbauschritte, wie es sich u.a. in Kapitel 2.1.4. des erläuternden Berichts zeigt. Die Bedarfsanalyse zeigt eindrücklich, dass zu den Strecken mit den stärksten Kapazitätsengpässen im Personenverkehr insbesondere Abschnitte am Arc lémanique und in der Region Zürich gehören. Auch im Güterverkehr konzentrieren sich die Engpässe auf das Mittelland und den Raum Zürich. Richtigerweise sieht der AS 2030/35 deshalb wichtige Ausbauten in diesen Regionen vor.

2. Beantwortung des Fragenkatalogs

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

Ja. Die Zielsetzung, Engpässe zu beseitigen und absehbare Überlasten vorausschauend zu entschärfen, wird unterstützt. Ausdrücklich positiv beurteilt wird ferner, dass dies sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr gilt.

2.2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschrittes 2030/35 einverstanden?

Im Grundsatz begrüssen wir die in Kapitel 1.6 des erläuternden Berichts aufgeführten Leitsätze, bringen jedoch folgende Vorbehalte an:

Gemäss erstem Leitsatz richtet sich der Infrastrukturausbau nach der zu erwartenden Nachfrage während den Hauptverkehrszeiten (HVZ). Dies scheint uns nur teilweise sinnvoll, da dies im Umkehrschluss eine tiefe Auslastung (mit entsprechend tiefem Kostendeckungsgrad) während der Nebenverkehrszeiten bedeutet. Die starke Nachfrage wird zudem stark durch den tiefen Eigenfinanzierungsgrad des öffentlichen Personenverkehrs getrieben. Es ist der ZHK ein Anliegen, dass der öffentliche Personenverkehr und insbesondere die geplanten Angebotsverbesserungen auch von den Nutzern mitfinanziert werden und nicht nur durch von der Allgemeinheit finanzierte Subventionen. Wir gehen weiter davon aus, dass bis 2030 oder 2035 vermehrt nachfrageglättende Preissysteme zur Anwendung gelangen werden, was die Problematik von Überlastungen während HVZ ein Stück weit entschärfen wird. Wir vermissen indessen eine vertiefte Auseinandersetzung mit diesem Aspekt und regen an zu überprüfen, inwiefern die Bedarfsanalysen bei einer stärkeren Verteilung der Passagierströme über den Tagesverlauf andere Resultate zeigen.

Gemäss viertem Leitsatz sollen im Güterverkehr Voraussetzungen für eine attraktive, wettbewerbsfähige und wirtschaftliche Produktion geschaffen werden. Wir unterstützen diesen Leitsatz, regen jedoch an, vertieft über eine Entflechtung von Güter- und Personenverkehrsstrecken nachzudenken. Langfristig muss auch die Entflechtung von Güter- und Personenverkehr ein Ziel der Schweizer Bahnpolitik sein.

2.3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie?

Aufgrund der höheren Wirtschaftlichkeit (S. 37f. des erläuternden Berichts) bevorzugen wir die Variante AS 2035. Gleichzeitig enthält nur die Variante AS 2035 eine Lösung für bereits bestehende Engpässe im Raum Zürich wie bspw. den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Mit der reduzierten Variante AS 2030 würden bestehende und bekannte Engpässe nicht beseitigt.

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

Ja. Besondere Bedeutung haben für die ZHK folgende im AS 2035 vorgesehene Infrastrukturmassnahmen: Brüttener-Tunnel; Stadelhofen, 4. Gleis inkl. Doppelspur Stadelhofen-Tiefenbrunnen; Güterumfahrungslinie Limmattal-Furttal; Zimmerberg-Basistunnel II; diverse Verbesserungen mit Blick auf die Einführung der Zürcher S-Bahn 2G.

Unseres Erachtens ebenfalls zu berücksichtigen sind die neuen Haltestellen Dietikon Silbern und Winterthur Grüze Nord, die beide der Erschliessung von Zentrumsgebieten mit hohem Entwicklungspotential dienen.

2.5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofes Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?

Ja. Es soll für Dritte möglich sein, zusätzliche Massnahmen zu finanzieren. Dabei ist zu beachten, dass die Drittfinanzierung keinen Anspruch auf Kostenübernahme zu einem späteren Zeitpunkt begründet.

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

Nein. Mit FABI wurde die Finanzierung der Bahninfrastruktur dem Bund zugewiesen. Es obliegt dem Bund, mit einem gesamtheitlichen Ansatz jene Infrastrukturprojekte zu identifizieren, die aus einer gesamtheitlichen Sicht die günstigsten Kosten-Nutzen-Verhältnisse aufweisen. Erfüllt ein Projekt diese Bedingung nicht, soll es Dritten möglich sein, dieses auf eigenes Risiko zu finanzieren. Entsprechende Finanzierungsentscheide Dritter sollen jedoch unabhängig von möglichen nachträglichen Kostenübernahmen durch den Bund und unter Inkaufnahme sämtlicher finanzieller Risiken erfolgen. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass Projekte trotz eindeutig ungünstigem Kosten-Nutzen-Verhältnis im Endeffekt durch den Bund zu tragen sind.

2.7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Keine Anmerkungen.

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

Wie oben dargelegt, wünschen wir uns eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Auswirkungen von Tarifanpassungen (Erhöhung Kostenbeteiligung der Nutzer sowie vermehrt nachfrageglättende Tarife) auf die Nachfrageentwicklung und damit auf die tatsächlich notwendigen Infrastrukturausbauten. Gleichzeitig plädieren wir für eine langfristige Entflechtung von Güter- und Personenverkehrsstrecken.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Zürcher/Handelskammer

Dr. Regine Sauter

Direktorin

Mario Senn

Leiter Wirtschaftspolitik