



**Auszug mit den Fragen 1-13
betreffend Eisenbahn.**

Fragenkatalog

Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Antworten des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt
gemäss Beschluss vom 25. August 2026

Hinweis:

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat die Stellungnahme von Agglo Basel (Trägerorganisation des Agglomerationsprogramms Basel) formell genehmigt und teilt die darin enthaltenen Haltungen und Forderungen vollumfänglich. Das betrifft einerseits die Grundsatzfragen 1 bis 3, wo Agglo Basel unsere eigenen Ausführungen ergänzt, und andererseits die Fragen 20 und 21, bei denen wir vollständig auf die Stellungnahme von Agglo Basel verweisen.

Der Regierungsrat unterstützt zudem die Stellungnahme der Bestellerorganisation der trinationalen S-Bahn Basel (trireno).

Teil 1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir begrüssen den verkehrsträgerübergreifenden Ansatz der Vorlage und damit die gemeinsame Betrachtung von Schiene, Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr. Das Vorgehen entspricht der wachsenden Herausforderung, für Bevölkerung und Wirtschaft eine leistungsfähige und gut abgestimmte Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen, die gleichzeitig den Herausforderungen des Klimaschutzes und der knappen Finanzen gerecht wird. Von besonderer Wichtigkeit ist dies in den grossen Agglomerationen, die gleichzeitig wichtigste Bevölkerungszentren und schweizweite Wirtschaftsmotoren sind.

Angesichts der schwierigen Ausgangslage ist eine Gesamtbetrachtung nötig, die einerseits strategisch notwendige Schlüsselprojekte identifiziert und andererseits auf Vorhaben mit untergeordnetem Nutzen verzichtet. Allerdings hätten wir uns in diesem Zusammenhang eine fundiertere und breiter abgestützte Entscheidungsgrundlage gewünscht. Denn es wird deutlich, dass der Inhalt der Vorlage, insbesondere in den Teilen Schiene und Nationalstrasse, nicht mit den bisherigen Planungsprozessen erarbeitet wurde, sondern auf einer ausserplanmässigen Priorisierung gemäss ETH-Gutachten «Verkehr'45» basiert. Damit schwächt der Bund die Planungssicherheit auf Stufe Kantone und Gemeinden stark. Und die Vernachlässigung der eingespielten Prozesse zur Herleitung der Ausbauschritte hat in unseren Augen zu planerischen Defiziten geführt, indem insbesondere übergeordnete Entwicklungsziele und -strategien des Bundes ungenügend berücksichtigt oder gar missachtet werden. Bei den strategisch wichtigen Eisenbahn-Grossprojekten fehlt es zudem an Verbindlichkeit, was ebenfalls die Planungssicherheit auf Stufe Kantone und Gemeinden beeinträchtigt.

Wir unterstützen explizit das im Sachplan Verkehr verankerte Prinzip, wonach ein Infrastrukturausbau erst dann zum Zug kommt, wenn die Kapazitäten der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen optimal und effizient genutzt werden. Entsprechend begrüssen wir, dass gerade bei verschiedenen Nationalstrassenvorhaben, die der reinen Kapazitätserweiterung dienen, betrieblich-technische Alternativen zu deutlich tieferen Kosten priorisiert werden. Was uns hingegen fehlt sind Lenkungsmassnahmen zur Nachfragesteuerung.

Für einen koordinierten Umgang mit den nicht gesicherten übergeordneten Massnahmen auf Strasse und Schiene wäre die Erarbeitung einer nationalen, verkehrsträgerübergreifende Langfristperspektive zu Verkehr und Mobilität durch den Bund zuträglich.

Insgesamt überwiegen aber die Vorteile in der Vorlage, weshalb wir sie unterstützen.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

☒ JA ☐ NEIN

Materiell wurden nach unserer Ansicht folgende Aspekte unzureichend berücksichtigt:

- *Verbindlichkeit für Eisenbahn-Grossprojekte:* Die Verbindlichkeit für die Realisierung verschiedener Grossprojekte ist ungenügend. Das gilt insbesondere für die Durchmesserlinie Basel, das Schlüsselprojekt für den langfristigen Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel: Sie fehlt in den Bundesbeschlüssen. In Übereinstimmung mit den Eckwerten des Bundesrates zu «Verkehr'45» und den Aussagen im Erläuterungsbericht ist die feste Absicht des Bundesrates, die Durchmesserlinie im übernächsten Ausbauschnitt (Botschaft 2031) zu finanzieren, auch in den aktuellen Bundesbeschluss aufzunehmen.
(siehe auch Antwort zur Frage 6 für konkreten Antrag)
- *Zielkonflikt Etappierung vs. Nutzen:* Sehr grosse Projekte müssen aus Sicht der Finanzierung etappiert werden, und gleichzeitig soll jede Etappe für sich einen guten Nutzen haben. Diese Doppelbedingung kann in gewissen Fällen unmöglich erfüllt werden: Z.B. kann ein langer Tunnel nicht in nutzenbringende Tunnelabschnitte aufgeteilt werden. Genauso hat ein Kopftiefbahnhof, der zwar den Anschluss an einen künftigen Tunnel und die Möglichkeit für komplett neue Angebote ermöglicht, alleine noch kaum einen Mehrnutzen.
(siehe auch Antwort zur Frage 10 für konkreten Antrag)

Prozessual wurden nach unserer Ansicht folgende Aspekte unzureichend berücksichtigt, was aus unserer Sicht zu Defiziten hinsichtlich raumplanerischer Abstimmung, verträglicher Abwicklung des Verkehrs und klimapolitischen Herausforderungen führt:

- *Einbettung in übergeordnete Strategien:* Das Raumkonzept Schweiz, die Perspektive Bahn 2050, die langfristige Klimastrategie 2050 und der Sachplan Verkehr werden in der Vorlage zwar als strategische Grundlagen genannt. Es fehlt jedoch eine vertiefte Auseinandersetzung mit deren strategischen Ziele in Bezug auf die Entwicklung des Verkehrssystem (z.B.: Was bedeutet das Netto-Null-Ziel für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen? Wie tragen die Infrastrukturen dazu bei, die Umweltwirkungen zu reduzieren). Der Sachplan Verkehr beispielsweise gibt vor, dass in den STEP-Ausbauschnitten dargelegt wird, inwiefern die Ausbauten den Inhalten und Entwicklungsstrategien des Sachplans entsprechen. Diese Vorgabe erfüllt die Vorlage aus unserer Sicht nicht.
- *Zielorientierte Beurteilungsgrundlagen:* Mangels Einbettung in übergeordnete raumplanerische, klima- und energiepolitische Ziele basiert die Beurteilung von einzelnen Projekten auf einseitigen Grundlagen. So fliesst beispielsweise im ETH-Gutachten «Verkehr'45» die Klimawirkung nur als eines von 26 gleichgewichteten Kriterien in die Beurteilung ein. Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, insbesondere die Innenverdichtung durch Transformationsprozesse, ist ungenügend berücksichtigt. Konkrete Aussagen zum Beitrag der einzelnen Projekte bezüglich Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung oder ihrer Wirkung für eine qualitätsvolle und klimagerechte Mobilität fehlen oder sind äusserst oberflächlich. Explizit fehlen auch Aussagen zum Verlagerungspotenzial vom Auto auf die Bahn, generell fehlen Zielsetzungen des Bundes betreffend Entwicklung des Modalsplits und der Verkehrsleistung in Bezug auf Verträglichkeit für Klima, Mensch und Landschaft, um die Wirkung der Projekte daran zu messen. Die Bewertungsmethoden des Bundes zur Priorisierung von Projekten findet zu wenig Anschluss an die raum- und siedlungsplanerischen sowie die klima- und energiepolitischen Ziele und genügen deshalb einer zukunftsgerichteten Verkehrsplanung nicht.
- *Steuerung der Nachfrage:* Technologische, prozessuale, lenkende und betriebliche Massnahmen leisten einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des Verkehrs. Ihre Wirkungsbetrachtung als Beitrag an die strategischen Ziele kommt jedoch klar zu kurz. In der Vorlage wird zu wenig auf die Notwendigkeit von Massnahmen der Verkehrslenkung und der Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und -spitzenzeiten eingegangen. Es ist eine verpasste Chance, dass der Bundesrat den Prozess von «Verkehr '45» nicht dazu genutzt hat, um eine Strategie zu

entwickeln, wie Verkehrsinfrastrukturen bereits kurz- und mittelfristig durch lenkende und steuernde Massnahmen effizienter genutzt werden können bzw. wie sich die Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel verschiebt. Insbesondere beim motorisierten Individualverkehr besteht weiterhin grosser Handlungsbedarf, um unnötige Fahrten zu vermeiden sowie um die zeitlichen Spitzen zu glätten und Fahrzeuge besser auszulasten.

- *Abstimmung zwischen Infrastrukturplanungen:* Es fehlen geeignete Strukturen und Prozesse des Bundes, damit für Raum-Korridore (linear geprägte Fragestellungen) bzw. grössere, funktional konsistente Räume (Netzbetrachtungen) vermehrt strategische und verkehrsträgerübergreifende Entwicklungskonzepte erarbeitet werden können. Dabei ist ein geeigneter Umgang damit zu finden, dass die räumlichen Massstäbe von Agglomerationsprogrammen und Planungsregionen (z.B. im übergeordneten ÖV) sehr unterschiedlich sind. Wichtig ist zudem, dass nicht allein das Programm Agglomerationsverkehr auf die Planungen bei Bahn und Nationalstrasse ausgerichtet wird, sondern auch umgekehrt. In diesem Zusammenhang sind die Erläuterungen der Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Entwicklungsstrategie pro Region ein erster Schritt. Diese fallen jedoch zu oberflächlich aus und sind unter Einbezug der kantonalen und kommunalen Planungsstellen weiterzuentwickeln und zu konsolidieren.
- *Ausgewogenheit:* Die regionale Ausgewogenheit der Vorlage gibt Anlass zu Fragen. Priorisierungs- und Bewertungskriterien scheinen nicht schweizweit konsistent, transparent und nachvollziehbar angewendet zu werden. Zudem erscheint uns fraglich, ob die Bedeutung der jeweiligen Region, insbesondere was wirtschaftliche Bedeutung und Bevölkerungszahl betrifft, angemessen berücksichtigt worden ist.
- *Langfristige Finanzierung:* Wenn der Investitionsbedarf insbesondere für die Bahninfrastruktur schneller zunimmt als die verfügbaren Mittel des Bahninfrastrukturfonds, sind über die Verlängerung des «Mehrwertsteuerpromilles» hinaus konkrete alternative Finanzierungslösungen nötig. Entsprechende Überlegungen fehlen bisher.

Für konkrete Anträge verweisen wir auf die Beantwortung der verkehrsträgerspezifischen Fragen.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir begrüßen den verkehrsträgerübergreifenden Ansatz der Vorlage und damit die gemeinsame Betrachtung von Schiene, Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr.

Ebenfalls teilen wir Haltung des Bundesrats, dass die Bundesbeschlüsse über den Nationalstrassen- und Bahninfrastrukturausbau wie bisher jeweils separat dem Referendum unterliegen sollen. Damit wird den unterschiedlichen Finanzierungsquellen Rechnung getragen und das Risiko von kompletten Blockaden bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems reduziert. Allerdings besteht das Risiko, dass bei negativ ausgehenden Referendumsabstimmungen die Verkehrsträger einseitig weiterentwickelt werden und die Idee des abgestimmten Gesamtverkehrssystems verloren geht.

Allerdings müsste der Bündelung der Vorlagen eine noch stärkere Koordination bei der Erarbeitung vorausgehen, die sich stärker an den strategischen Zielen des Bundes orientiert. Zu diesen Vorbehalten verweisen wir auf die Beantwortung der Fragen 1 und 2.

Teil 2. Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Zum **schrittweisen Ausbau** und der **Verknüpfung mit der Angebotsentwicklung**:

- Wir sind mit dem Grundsatz des schrittweisen Ausbaus und der Verknüpfung mit der Angebotsentwicklung einverstanden und begrüßen eine Ausrichtung der Realisierungs- und Planungshorizonte an einer Langfristperspektive (Zielbild STEP) ausdrücklich. Denn dies entspricht auch der Grundidee des Strategischen Entwicklungsprogramms gemäss FABI-Beschluss.
- Allerdings ist die Langfristperspektive noch verkehrsträgerübergreifend zu koordinieren und breit, d.h. über den Verkehrsbereich hinaus, abzustützen. Die Perspektive BAHN 2050, bildet dafür eine sehr wertvolle Grundlage und sollte unseres Erachtens noch stärker als bisher die strategische Weiterentwicklung der Bahn bestimmen. In dieser Perspektive setzt der Bund beim Bahnausbau einen Schwerpunkt in den Agglomerationen, weil dort das grösste Verlagerungspotenzial bestehe. Zudem solle die Bahn auf längeren Strecken dort ausgebaut werden, wo sie gegenüber dem Strassen- und dem Flugverkehr noch nicht konkurrenzfähig sei.
- Die in der Vorlage angewandte Neupriorisierung von Projekten anhand des ETH-Gutachtens «Verkehr'45» wird den vorgenannten Ansprüchen nicht gerecht. Vor allem fehlt eine konsequente Verknüpfung der Ausbauvorhaben mit der Angebotsentwicklung. Damit wird auch das bisherige «Bottom-Up-Vorgehen» in einen «Top-Down-Ansatz» umgewandelt. Ein solcher Paradigmenwechsel bräuchte richtigerweise vorab eine fachliche und politische Klärung. In diesem Punkt orten wir die grösste Gefahr einer möglichen Ablehnung der Gesamtvorlage durch einzelne Regionen oder Kantone.
- Die aktuelle Vorlage unterstützen wir trotz der genannten Mängel und Vorbehalte. Für die darauffolgende Vorlage «Botschaft 2031» ist der beantragte Infrastrukturausbau aber (wieder) stringent aus der angestrebten Angebotsentwicklung abzuleiten.

Zum **Verzicht auf Ausbauvorhaben**:

- Wir unterstützen im Grundsatz den vorgeschlagenen Verzicht auf zahlreiche noch nicht beschlossene Projekte, wie zum Beispiel zusätzliche Massnahmen für die Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035. Dieser Schritt scheint unter den gegebenen planerischen und finanziellen Rahmenbedingungen unabdingbar.
- Hingegen erachten wir den Verzicht auf bereits parlamentarisch beschlossene Projekte deutlich problematischer: Wenn bereits weitgehende Planungen und Projektierungen vorliegen, werden diese entwertet – und dies betrifft nicht nur die infrage gestellten Bahninfrastrukturen selbst, sondern auch umliegende Projekte von kantonalen, kommunalen und privaten Projektträger. Ein solcher Planungsleerlauf ist in Zeiten knapper Ressourcen und steigender Verkehrsbedürfnisse unbedingt zu vermeiden.
- Teilweise stossend ist der Verzicht auf bereits beschlossenen Projekte auch vor dem Hintergrund, dass gleichzeitig neue Vorhaben zur Finanzierung vorgeschlagen werden, ohne dass für diese bisher ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept vorliegt und ohne dass die Vorhaben in einem Zielbild enthalten sind.
- Für konkrete Anträge verweisen wir auf die Beantwortung der Frage 9.

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir anerkennen die Wichtigkeit, zwischen strategisch und strukturell wirksamen Schlüsselprojekten und kleinteiliger Optimierung zu unterscheiden und zu priorisieren. Insofern unterstützen wir auch den Fokus auf «Strukturgebende Schlüsselprojekte». Allerdings mit folgenden Einschränkungen:

- Begrifflich ist die Vorlage zu bereinigen: Es ist die Rede von «strukturgebenden Schlüsselprojekten», aber auch von «strategischen Netzelementen» - vermutlich ist das gleiche gemeint.
- Es ist entscheidend festzuhalten, dass die «strukturgebenden Schlüsselprojekte» ihre Wirkung nicht zwingend schweizweit sondern durchaus auch regional haben können. Und gerade die regionale Wirkung entspricht der Perspektive BAHN 2050: Diese sieht das grösste Potenzial auf kurzen und mittleren Strecken in und um Agglomerationen – noch verstärkt auf grenzübergreifenden Strecken.
- Zudem darf eine «kleinteilige Optimierung» nicht vollständig ausgeschlossen werden, insbesondere wenn die entsprechenden Vorhaben eine grosse Wirkung bei kleinem Aufwand haben und zudem der regionalen Ausgewogenheit der Vorlage dienen können.

Der Grundsatzentscheid in Richtung «strukturgebende Schlüsselprojekte» darf also nicht dazu führen, dass nur lange Verkehrswege (strategische Netzelemente mit nationaler Wirkung) ausgebaut werden, sondern genauso die potentialstarken Bahnanlagen in dichten Agglomerationsräumen (strategische Netzelemente mit regionaler Wirkung). Ist dies nicht der Fall, würde der Zersiedelung Vorschub geleistet, und es gäbe statt kürzerer Wege in polyzentral verdichteten Gebieten mehr lange Wege aufgrund der kürzeren Reisezeit und höheren Kapazität.

Weiterhin ist festzuhalten, dass für die «korrekte» Auswahl der Schlüsselprojekte gewisse Grundlagen fehlen, insbesondere ein breit abgestütztes und belastbares Angebotskonzept für den Horizont 2045. Ebenfalls fehlt ein Zielbild, das die Aufwärtskompatibilität der strukturgebenden Schlüsselprojekte sicherstellt und eine schweizweite Priorisierung der Massnahmen erst ermöglicht. Abklärungen der KöV und BPUK haben zudem in einem Zusatzgutachten (zu demjenigen der ETH zu Verkehr '45) gezeigt, dass verschiedene weitere Elemente beim Planungsprozess angepasst werden müssten. Alles in allem fehlt eine ganzheitliche Betrachtung, womit die mittel- bis langfristige Planungssicherheit nicht umfassend gewährleistet ist.

Unter diesen Aspekten ist die Liste der «Strategischen Netzelemente mit regionaler Wirkung» zu überprüfen respektive anzupassen. Für konkrete Anträge verweisen wir auf die Beantwortung der Frage 9.

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir begrüßen die Auswahl der folgenden Schlüsselprojekte ausdrücklich:

- Kapazitätsausbau Basel SBB und Verkehrsdrehscheibe Margarethen: Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB und Neubau Margarethenbrücke
- Weitere Kapazitätsausbauten Meterspurbahnen: Leimental – Basel: S-Tram (BLT)

Hingegen fehlt es an Verbindlichkeit für weitere Schlüsselprojekte oder deren Etappen, die sowohl in den Eckwerten des Bundesrats zu «Verkehr'45» als auch im Erläuterungsbericht zur aktuellen Vorlage genannt werden. Im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur ist die feste Absicht des Bundesrates zu verankern, die Durchmesserlinie Basel, die zweite Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Strecke Romont-Freiburg im darauffolgenden Ausbauschritt (Botschaft 31) zu finanzieren.

Antrag:

Der «Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur» ist wie folgt anzupassen:

Art. 1

[gemäss Vernehmlassungsvorlage, Art. 1]

Art. 2

¹ Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2031 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschritt vor. Er sorgt dafür, dass die folgenden Vorhaben prioritär behandelt werden:

- a. Lausanne–Bern (Romont-Freiburg): Kapazitätssteigerung und Fahrzeitreduktion;*
- b. Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof Luzern): Kapazitätssteigerung (2. Etappe);*
- c. Knoten Basel (Durchmesserlinie Basel): Kapazitätssteigerung S-Bahn Basel.*

² Der Bundesrat sorgt dafür, dass bis Ende 2030 für jedes der in Absatz 1 genannten Vorhaben die nötigen Entscheidungsgrundlagen vorliegen.

Art. 3

[gemäss Vernehmlassungsvorlage, Art. 2]

Weitere Bemerkungen:

- Zu weiteren Vorhaben ausserhalb unserer Region äussern wir uns nicht – erwarten aber in jedem Fall, dass die Beurteilung durchwegs transparent und nach einheitlichen Kriterien erfolgt. Insbesondere ist – wie gesetzlich vorgesehen – der Bedarfsnachweis zu erbringen und der betriebs- und volkswirtschaftliche Nutzen aufzuzeigen.
- Aufgrund der knappen finanziellen Mittel sind strategische Grossprojekte klar nach ihrem volkswirtschaftlichen Nutzen zu priorisieren.
- Bei den «strategischen Netzelementen mit regionalem Nutzen» soll in Übereinstimmung mit der Perspektive BAHN 2050 auf potenzialstarke Ausbauten in den (grenzüberschreitenden) Agglomerationen fokussiert werden, die das (regionale) Verkehrssystem ganzheitlich und nachhaltig stärken.

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir begrüßen die Bestrebungen, die Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur mittels Digitalisierung zu erhöhen. Die ERTMS-Strategie und damit die Einführung von ETCS kann dazu einen Beitrag leisten. Allerdings nicht flächendeckend, wie bereits ausgeführte Beispiele zeigten (z.B. Lausanne-Vielleneuve) – hier braucht es eine fallweise Abwägung,

Aufgrund der vorliegenden Unterlage ist allerdings nicht beurteilbar, was mit den vorgesehenen Mitteln erreicht werden soll und kann, und ob der beantragte Rahmen von 1 Mia. Franken in einem nachvollziehbaren Verhältnis zu den übrigen Investitionen steht.

Zudem ist es uns wichtig, dass die folgenden Grundsätze der Finanzierung weiterhin eingehalten werden:

- Aus- und Umrüstungen von Fahrzeugen dürfen keinesfalls über den BIF finanziert werden. Vielmehr sind sie von den Betreibern beziehungsweise Eisenbahn-Verkehrsunternehmungen zu tragen. Eine allfällige «Anschubfinanzierung» müsste über einen separaten Kredit erfolgen analog den Betriebsbeiträgen zur Güterverkehrsverlagerung oder den Abgeltungen an die ungedeckten Betriebskosten im Regionalen Personenverkehr.
- Es ist sauber zwischen Substanzerhalt (zu Lasten LV) und Ausbau (zu Lasten STEP) zu unterscheiden.

Antrag:

In der Vorlage (Erläuterungsbericht) ist darzulegen, welche Funktionsziele mit den beantragten Mitteln erreicht werden sollen und welche Investitionen damit getätigt werden sollen. (Analog zur Angabe von Angebotszielen und daraus abgeleiteten Bauprojekten z.B. in Tabelle 4 des Erläuterungsberichts).

Zudem ist sicherzustellen, dass die Massnahmen tatsächlich zu einer Kapazitätserhöhung führen.

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir anerkennen den Bedarf für Ergänzungsmassnahmen.

Da die Ergänzungsmassnahmen für den Angebotsausbau bis 2045 bisher nur ansatzweise bekannt sind, wird ein finanzieller Rahmen von rund 10% Gesamtsumme der strategischen Netzelemente vorgeschlagen. Das scheint zwar plausibel, kann von uns aber grundsätzlich nicht eingeschätzt werden.

Unser Vorbehalt betrifft zudem die Festlegung und Auswahl der einzelnen Massnahmen.

Antrag:

In der Vorlage (Erläuterungsbericht) ist besser darzulegen, welche Ergänzungsmassnahmen bereits gesetzt sind und wie der künftige Planungsprozess – unter Einbezug der Kantone – aussehen soll.

Weitere Bemerkungen:

- Im Erläuterungsbericht ist von 1.8 Mia Franken die Rede. Im Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2027 sind aber in Art. 1, Abs. 2, Buchstaben d und e nur 1.72 Mia aufgeführt.
- Wir empfehlen, die Vorlage begrifflich zu bereinigen: Es ist die Rede von «Ergänzungsmassnahmen», aber auch von «Ergänzenden Infrastrukturen» – vermutlich ist aber das gleiche gemeint.

Wir verweisen zudem auf die Beantwortung der Frage 11.

Anpassung von bestehenden Bundesbeschlüssen

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir anerkennen, dass die grossen Mehrkosten, welche die Infrastrukturbetreiber zur Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 angemeldet haben, nicht hingenommen werden können: Weder hinsichtlich der Finanzen noch hinsichtlich der entsprechend längeren Umsetzungsdauer. Entsprechend sind Anpassungen an den bereits beschlossenen Bahnausbauprogrammen unverzichtbar.

Wir sind aber nicht einverstanden mit dem Verzicht auf bestimmte Massnahmen, welche das Parlament in den vergangenen Ausbauschritten bereits explizit beschlossen hat:

Antrag:

Die folgenden Vorhaben sind nicht aus dem Ausbauschritt 2035 zu streichen:

- Basel Neuallschwil: Neue Haltestelle (18.2 Mio.)
- Dornach-Apfelsee: Neue Haltestelle (19.8 Mio.)
- Entflechtung Pratteln (nur Studie) (29.5 Mio.)

Im Hinblick auf die definitive Botschaft soll eine Abstimmung mit ähnlichen Forderungen aus den anderen Kantonen und Regionen der Schweiz unter Leitung der KÖV erfolgen.

Begründung:

Haltestelle Basel Neuallschwil (früher als Basel Morgartenring bezeichnet)

- Diese Haltestelle wurde im ETH-Gutachten «Verkehr'45» in Kategorie 1 eingeordnet und damit als dringlich eingestuft.
- Eine Streichung widerspricht dem Ziel, Raum- und Verkehrsentwicklung besser aufeinander abzustimmen. Die Haltestelle bindet eine grösste Gemeinde ohne eigenen Bahnhof (Allschwil, 22'000 Einwohnende), ein grosses Entwicklungsgebiet (Bachgraben) und ein grosses Basler Quartier direkt an die S-Bahn an. Sie ist damit auch in hervorragender Art den Zielen der Perspektive BAHN 2050, indem sie das Angebot im grenzquerenden Agglomerationsverkehr stärkt.
- Die Haltestelle wurde vom Bund schon in der Erarbeitung des AS2035 sehr gut beurteilt. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben die Projektierung daraufhin selber finanziert. Ein Verzicht auf diese Haltestelle, nachdem sie erst gerade in der Botschaft 2023 in das STEP Bahninfrastruktur aufgenommen würde, wäre nicht nur ein äusserst schlechtes Zeichen für die Verlässlichkeit des Bundes, sondern er hätte eine vollständige Entwertung der kantonalen Investitionen zur Folge.
- Ein Verzicht auf die Haltestelle würde die Beschaffung der Fahrzeugflotte Flirt EVO France teilweise entwerten. Basel Neuallschwil ist ein wichtiges Element des auf Ende 2030 geplanten grenzüberschreitenden S-Bahn-Angebots, für das die neuen Züge vorgesehen sind.
- Aufgrund des Finanzierungsbeschlusses des Bundes haben die Kantone auch die Umfeldentwicklung dieser Haltestelle vorangetrieben und auf die neue S-Bahn-Haltestelle ausgerichtet. Die Kantone können eine derart niedrige Planungssicherheit seitens des Bundes nicht hinnehmen. Die entsprechenden Planungen werden weitgehend entwertet.
- Das im Erläuterungsbericht vorgebrachte Argument, die Haltestelle reduziere die Kapazität auf einer Hauptstrecke, trifft im vorliegenden Fall nicht zu: Aufgrund der homogenen Geschwindigkeit aller Verkehre zwischen Basel SBB und Landesgrenze bestehen genügend Kapazitätsreserven für die Bedienung der Haltestelle durch die S-Bahnen. Der Kapazitätsgap der Hauptstrecke Basel-Mulhouse liegt auf französischem Territorium aufgrund der dort sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehre.

- Im Vergleich zu den neu zur Aufnahme in das STEP Bahninfrastruktur vorgeschlagenen Projekten ist diese Haltestelle eine günstige Massnahme hohem Nutzen. Ihr Verzicht löst die finanziellen Herausforderungen des Bundes nicht. Ihre Umsetzung ist aufgrund der zahlreichen anderen zur Streichung vorgeschlagenen Massnahmen finanziell verkraftbar.

Haltestelle Dornach Apfelsee

- Die Haltestelle wurde nach ausgiebiger Evaluation des BAV 2019 im Ausbauschrift 2035 des STEP Bahninfrastruktur verankert.
- Eine Streichung der Haltestelle widerspricht dem Ziel, Raum- und Verkehrsentwicklung besser aufeinander abzustimmen. Die Haltestelle bindet das grosse neue Quartier «Wydeneck» an die S-Bahn an, das in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle entsteht. Sie entspricht damit auch den Zielen der Perspektive BAHN 2050, indem sie das Angebot im Agglomerationsverkehr stärkt.
- Wird die Haltestelle nicht wie vorgesehen realisiert, kann das neue Quartier nicht annähernd so gut mit dem öV erschlossen werden; seine Entwicklung würde sich auf den Individualverkehr abstützen. Diese Entwicklung widerspräche verschiedenen Zielsetzungen auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene und ist unbedingt zu vermeiden.
- Aufgrund des Finanzierungsbeschlusses des Bundes haben die Kantone die Umfeldentwicklung dieser Haltestelle vorangetrieben und auf die neue S-Bahn-Haltestelle ausgerichtet. Die Kantone können eine derart niedrige Planungssicherheit seitens des Bundes nicht hinnehmen. Die entsprechenden Planungen werden weitgehend entwertet.
- Das im Erläuterungsbericht vorgebrachte Argument, die Haltestelle reduziere die Kapazität auf einer Hauptstrecke, trifft im vorliegenden Fall nicht zu: Die Hauptstrecke Biel-Delémont-Basel ist mehrheitlich einspurig. Mit dem Fortbestand der meisten Einspurabschnitte ist auch langfristig zu rechnen; sie sind es, die die Kapazität der Hauptstrecke limitieren. Die neue Haltestelle befindet sich jedoch in einem Doppelspurabschnitt, der noch zahlreiche zusätzliche Trassen aufnehmen könnte. Darüber hinaus besteht derzeit weder seitens Fern-, Regional- noch Güterverkehr eine Absicht auf eine Erhöhung der Trassenanzahl im betroffenen Streckenabschnitt.

Entflechtung Pratteln

- Die Massnahme wurde 2013 für den Ausbauschrift 2025 beschlossen; mit der Botschaft 2023 wurde der Auftrag auf die Planung der Massnahme reduziert.
- Gemäss bisherigen Erkenntnissen ist die Massnahme unter anderem notwendig, um einen Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Rheinfelden und Basel SBB zu ermöglichen, den die Region bereits 2014 für den Ausbauschrift 2035 angemeldet haben. Wir halten an diesem Angebotsziel fest, erachten es als dringlich und fordern daher alle Anstrengungen des Bundes und der Eisenbahnunternehmen, dieses Angebotsziel baldmöglichst umsetzen zu können.
- Sollte sich herausstellen, dass der Viertelstundentakt Rheinfelden – Basel SBB auch ohne Entflechtung Pratteln umgesetzt werden kann, können wir uns mit der vorläufigen Streichung der Massnahme abfinden – auch wenn sie im Rahmen der langfristigen Planungen zum Knoten Basel von BAV und SBB als zwingend deklariert wurde und sich später wieder als notwendig erweisen wird.
- In den vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen wird – ohne Infrastrukturmassnahme – eine zusätzliche Gütertrasse Basel SBB RB – Stein-Säckingen vorgesehen, welche die Verzweigung Pratteln und die Strecke im Fricktal weiter belastet und damit dem Ziel des S-Bahn-Viertelstundentaktes Rheinfelden – Basel SBB diametral zuwiderläuft (vgl. auch Beantwortung der Frage 13). Dies lehnen wir dezidiert ab und können unter diesen Umständen einem Verzicht auf die Entflechtung Pratteln nicht zustimmen.

Weitere Bemerkungen:

- Die vorgeschlagenen Projektstreichungen werden aller Voraussicht nach nicht reichen, um die Finanzierung des längerfristigen Bahnausbaus zu sichern, auch wenn das

«Mehrwertsteuerpromille» weitergeführt wird. Wir vermissen Hinweise darauf, wie der Bundesrat dieses Problem angehen will (vgl. auch Beantwortung der Frage 12).

Schweizweite Abstimmung unter Leitung der KöV

- Es ist davon auszugehen, dass alle Kantone resp. Planungsregionen die Aufhebung gewisser Projekt-Streichungen fordern. Im Wissen um die begrenzten Mittel und um die Notwendigkeit eines regionalen Ausgleichs scheint es opportun, eine entsprechende Abstimmung in der KöV vorzunehmen, die als Gremium für solche kantonsübergreifenden Absprachen bestens etabliert ist.

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Wir unterstützen grundsätzlich Massnahmen, die das Ziel haben, Ausbauschritte finanziell und terminlich verlässlicher zu machen. Gute Planungsgrundlagen mit belastbaren Ergebnissen sind dabei ein wichtiges Element. Allerdings müssen neue oder angepasste Regeln auch den besonderen Herausforderungen von sehr grossen Projekten gerecht werden. Diese dürfen insbesondere nicht unnötig hinausgezögert oder aufgrund nicht erfüllbarer Vorgaben an die einzelnen Etappen verunmöglicht werden.

Antrag

Das Eisenbahngesetz soll in folgendem Sinn angepasst werden:

Art. 48c Abs. 2 ff.

² Den in den Ausbauschritten vorgesehenen Massnahmen liegen ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde. *Bei der Beurteilung von Etappen von Grossprojekten wird auch der Nutzen des Gesamtprojekts berücksichtigt.*

^{2bis} Die Aufnahme einer Massnahme von strategischer Bedeutung für das Netz (strategisches Netzelement) in einen Ausbauschritt setzt *in der Regel* abgeschlossene Vorprojekte der entsprechenden Infrastrukturprojekte voraus. *Erfolgt die Aufnahme einer Massnahme ohne abgeschlossenes Vorprojekt, so steht der Beschluss unter Vorbehalt und muss vom Parlament in der darauf folgenden Botschaft auf der Basis eines abgeschlossenen Vorprojekts bestätigt werden.*

^{2ter} *Im Sinne einer effizienten und unterbruchsfreien Planung kann das BAV die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes bereits vor Aufnahme der Massnahme in einen Ausbauschritt freigeben.*

^{2quater} *Vor Baubeginn einer Massnahmen werden deren Kosten auf Basis des Bauprojekts erneut überprüft. Bei Kostensteigerungen von mehr als 10% gegenüber dem Vorprojekt sind die Projekte dem Parlament zur Bestätigung vorzulegen oder Projektanpassungen nach dem Prinzip «Design-to-cost» vorzunehmen.*

Art. 58 Abs. 4 und 5

⁴ *Er gibt die bewilligten Kredite für Massnahmen, welche keine strategischen Netzelemente sind, nach Abschluss der Vorprojekte der entsprechenden Infrastrukturprojekte frei. Er kann die Freigabe der Kredite für einzelne Infrastrukturprojekte an das UVEK delegieren.*

⁵ *Vor Ausführungsbeginn prüft er die Kosten auf Basis des Bauprojekts erneut. Bei Kostensteigerungen von mehr als 10% gegenüber dem Vorprojekt sind die Projekte dem Parlament zur Bestätigung vorzulegen oder Projektanpassungen nach dem Prinzip «Design-to-cost» vorzunehmen.*

Begründung betreffend Etappierung und Nutzen-Kosten-Verhältnis:

- Es ist nachvollziehbar, dass sehr grosse Projekte aus Sicht der Finanzierung etappiert werden müssen. Sonst würde das heutige «FABI-System» überstrapaziert.
- Dass Etappen einen guten Nutzen erbringen sollen, ist im Grundsatz ebenfalls nachvollziehbar, in gewissen Fällen aber eine unmöglich zu erfüllende Forderung. So haben beispielsweise Teilstrecken von langen Tunnelstrecken noch keinen Nutzen. Und genauso wird ein Kopftiefbahnhof, welcher der künftigen Anbindung einer Tunnelstrecke dient, kaum einen nennenswerten Nutzen aufweisen, wenn der Tunnel noch nicht erstellt ist.

- Mit unserem Vorschlag wird es explizit möglich, Etappen anhand des Nutzens des Gesamtvorhabens zu beurteilen.
- Als Alternative zu diesem Vorgehen müssten für sehr grosse Vorhaben andere Finanzierungsmodelle angewendet werden. Die ETH hat dazu in einer Ergänzung zum Gutachten «Verkehr'45» erste Gedanken formuliert («Programm»-Gedanke)

Begründung betreffend **Vorprojekt-Klausel**:

- Eine nahtlose Weiterbearbeitung von Projekten über den Abschluss des Vorprojektes hinaus muss möglich bleiben. Mit dem Vorschlag gemäss Vernehmlassungsunterlagen müsste bis zum Bundesbeschluss zur nächsten Botschaft ein Projektstopp eingelegt werden, der je nach Zeitpunkt mehrere Jahre betragen könnte, auch wenn eine Massnahme dringlich wäre. In dieser Zeit veralten die Projektgrundlagen und das projektspezifische Knowhow bei den Eisenbahnunternehmen geht verloren. Darüber hinaus verlangsamt sich die Umsetzung der Ausbauprojekte und des STEP Bahninfrastruktur insgesamt wesentlich.
- Das Parlament muss die Freiheit behalten, auch Projekte zu beschliessen, deren Planung nicht alleine von den Bundesämtern und den Eisenbahnunternehmen initiiert wurde.
- Unser Vorschlag sorgt dafür, dass Projekte dennoch nicht mit zu optimistischen Kosten- und Nutzenangaben beschlossen werden können, weil sie vom Parlament bei der nächsten Botschaft bestätigt werden müssen. Bis dahin dürfen sie hinsichtlich Kosten und Nutzen faktisch nicht wesentlich schlechter dastehen als beim Beschluss angenommen.
- Mit der zusätzlichen Kostenprüfung auf Basis des Bauprojekts (Kostengenauigkeit +/- 10%) wird dafür gesorgt, dass Projekte gegebenenfalls optimiert und allenfalls dem Parlament nochmals zur Genehmigung vorgelegt werden.

In diesem Zusammenhang ist es auch wichtig, dass das Parlament eine klare, mit anderen STEP und den Bundeszielen (Raumentwicklung, Klima, Energie etc.) abgestimmte Langfristperspektive für die Bahnentwicklung beschliesst. Alle von den Bundesämtern und den Eisenbahnunternehmen initiierten Ausbauprojekte, welche dem Parlament vorgelegt werden, müssen sich anschliessend in diese Langfristperspektive einordnen.

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir anerkennen das Bedürfnis, ergänzende Infrastrukturmassnahmen flexibler und rascher beschliessen und freigeben zu können. Der alleinigen Entscheidungskompetenz des Bundesrats stehen wir allerdings kritisch gegenüber und fordern eine Anpassung des vorgeschlagenen Prozesses.

Antrag:

Der Prozess zum Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen soll in folgendem Sinn ergänzt respektive angepasst werden:

- Die kantonalen Ansprechpartner und die Planungsregionen sollen bei der Erarbeitung der ergänzenden Massnahmen einbezogen werden und insbesondere die Möglichkeit erhalten, Änderungen und Ergänzungen vorzuschlagen.
- Bei nicht überwindbaren Differenzen in der Erarbeitung der Bundesratsvorlage können die Planungspartner einfordern, dass die ergänzenden Massnahmen dem Parlament statt dem Bundesrat vorgelegt werden.

Begründung

- Auch ergänzende Infrastrukturmassnahmen können beträchtliche Kosten auslösen, und sie können auch eine beträchtliche Wirkung erzielen. Die Auswahl der infrage kommenden Vorhaben und der Entscheid über die Umsetzung muss demokratisch breit abgestützt sein. Ein Bundesratsbeschluss ist hier nicht ausreichend.
- Die Angebotswirkung ergänzender Infrastrukturmassnahmen kann sich erheblich auf die kantonalen und regionalen Planungen auswirken. Der Einbezug der Kantone und der Planungsregionen bei der Erarbeitung der Massnahmen und bei deren Beschluss ist deshalb unverzichtbar. Dies trifft umso mehr zu, wenn die Massnahmen nicht dem Parlament vorgelegt werden sollen.

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir begrüssen es ausdrücklich, dass mit einer unbefristeten Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles zusätzliche Mittel in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) fliessen sollen. Die Mittel sind nötig, um eine ausreichende Angebotsattraktivität und damit die angestrebte Verlagerung vom Strassenverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu erzielen. Angebotsverschlechterungen aufgrund fehlender Mittel oder mangelnder Abstimmung von Infrastrukturprojekten sind künftig zwingend zu vermeiden.

Allerdings ist die langfristige Liquidität des BIF auch mit dieser Zusatzalimentierung nicht gewährleistet. Auf weitere Sparmassnahmen beim BIF ist daher zwingend zu verzichten. Zudem erfordert eine langfristig ausreichende Finanzierung des BIF möglicherweise die Erschliessung weiterer Finanzierungsquellen.

Schliesslich ist es unbedingt notwendig, der Kostensteigerung auch im Bereich der steigenden normativen Anforderungen und der immer umfangreicheren und komplexeren Prozesse und Verfahren zu begegnen.

Antrag:

Es werden Aufträge in folgendem Sinn in die Vorlage aufgenommen:

- Der Bundesrat legt bis zur Botschaft 2031 Vorschläge zur Dämpfung der Kostensteigerung in den folgenden Bereich vor: Normative Anforderung; Anforderungen aus Interessenabwägungen; Projektierungsabläufe und -zuständigkeiten; Bewilligungsverfahren.
- Der Bundesrat prüft bis zur Botschaft 2031 Optionen zur Liquiditätssicherung sowie zur Finanzierung von grossen Bahninfrastrukturvorhaben und legt dem Parlament dazu einen konkreten Vorschlag vor. Zu prüfen sind unter anderem Möglichkeiten zur Vorfinanzierung von Projekten, zur Mitfinanzierung durch Kantone, zur Beteiligung Dritter sowie weitere innovative Finanzierungsmodelle.
- Der Bundesrat prüft bis zur Botschaft 2031, wie neue Regionalverkehrshaltestellen künftig über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) statt über den BIF finanziert werden könnten, und legt dem Parlament dazu einen konkreten Vorschlag vor.
- Der Bundesrat prüft, ob und wie den mitfinanzierenden Gemeinden, Kantonen oder Dritten eine grössere Autonomie und Mitbestimmung bei der Festlegung der Ausbaumassnahmen gewährt werden kann.

Begründung:

- Es soll nicht die Finanzierung der Bahninfrastruktur im Grundsatz verändert werden, sondern es sollen drei ausgeprägte Einzelprobleme angegangen werden.
- Wenn die langfristige Alimentierung des BIF zwar ausreicht, aber ein Liquiditätsproblem besteht, scheint insbesondere die Option zur Vorfinanzierung interessant. Eine solche ist heute bei einem beschlossenen Projekt möglich. Künftig müsste aber auch die Möglichkeit bestehen, dass ein Projekt mit dem Vorbehalt einer Vorfinanzierung beschlossen werden könnte, oder dass die vorgängige Zusage einer Vorfinanzierung durch z.B. einen Kanton in der Beschlussfassung berücksichtigt werden kann.
- Bei sehr grossen Projekten ist das «FABI-System» tendenziell «am Anschlag» (vgl. auch Beantwortung der Frage 10). Alternativen – auch in Richtung von z.B. PPP-Modellen – sind im Kontext der heutigen Ausgangslage zu überprüfen, auch wenn sie früher verworfen worden sind.

- Die Tatsache, dass Regionalverkehrshaltestellen zu 100% vom Bund über den BIF finanziert werden, führt mitunter zu Fehlanreizen. Mit genügend politischem Druck muss der Bund deshalb heute Haltestellen bauen, deren Nutzen eigentlich ungenügend ist. Erfolgt die Finanzierung künftig über den NAF, so müssen sich die Standortkantone und -gemeinden – analog den heutigen Regeln bei den Agglomerationsprogrammen – mit deutlich über 50% der Kosten beteiligen. Das führt voraussichtlich zu einer Abnahme an Projekten – und der BIF würde entlastet.
- Das ETH-Gutachten «Verkehr'45» hat eine ganze Reihe von «Flankierenden Massnahmen» empfohlen, um die Investitionspakete 2025-2045 erfolgreich umzusetzen und abzusichern. Im von der KöV beauftragten Vertiefungsbericht dazu werden unter anderem das Anforderungsmanagement, die Auseinandersetzung mit Normen und Standards sowie gesetzlichen Anforderungen, die Prüfung von gesetzlichen Verfahren inklusive Rekurse und Einsprachen, die risikobasierte Kosten- und Reserveplanung sowie eine bessere finanzielle Steuerung genannt. Alle diese Massnahmen zielen auf die Kosten ab. Diese Ansätze gilt es konsequent anzuwenden.

Weitere Bemerkungen

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

☒ JA ☐ NEIN

In den Vernehmlassungsunterlagen ist – ohne Infrastrukturausbau – eine zusätzliche Gütertrasse Basel SBB RB – Stein-Säckingen vorgesehen. Wir lehnen die Aufnahme dieser Trasse ab:

Antrag:

Auf die zusätzliche Gütertrasse Basel SBB RB – Stein-Säckingen ist zu verzichten.

Begründung:

- Es wurde kein Bedarfsnachweis erbracht, die Kapazität auf dieser Strecke von derzeit 9 auf 10 Gütertrassen pro Stunde und Richtung zu erhöhen. Angesichts der vorhandenen Verkehre und der bestehenden Engpässe auf den Zufahrten zu dieser Strecke erscheint der Bedarf zweifelhaft. Der Zulauf aus Norden ist bereits für die derzeit gesicherten Güterverkehrstrassen nicht genügend leistungsfähig, denn die von den SBB als notwendig erachtete Zugfolgezeitverkürzung zwischen Basel Bad Bf und Basel SBB RB ist nicht zur Aufnahme in das STEP Bahninfrastruktur vorgesehen.
- Die zusätzliche Trasse wurde keiner gesamtverkehrlichen Evaluation unterzogen. Die Kantone haben bereits 2014 den Bedarf für den Viertelstundentakt der S-Bahn Basel SBB – Rheinfelden angemeldet. Dieser Bedarf ist weiterhin dringlich. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Güterverkehr bevorzugt wird.
- Die Aufnahme einer zusätzlichen Güterverkehrstrasse läuft dem seit über 10 Jahren angestrebten S-Bahn-Angebotsausbau diametral zuwider. Wir lehnen es ab, die bestehende Infrastruktur ohne entsprechenden Ausbau mit dieser zusätzlichen Gütertrasse zu belasten.
- Die zusätzliche Trasse reduziert die Stabilität der Strecke Basel – Stein-Säckingen.

Im Hinblick auf die Botschaft 2031 stehen wichtige Planungsarbeiten an, insbesondere für die West-Ost-Achse. Die Erarbeitung eines übergeordneten, verkehrsträgerübergreifenden und siedlungsverträglichen Gesamtverkehrskonzepts ist zwar wichtig, darf aber nicht dazu führen, dass an den offensichtlich neuralgischen Stellen die Planungsarbeiten stillstehen.

Antrag:

Es sind in der Botschaft genügend Mittel für die Fortsetzung der Planungsarbeiten an den Engpässen der West-Ost-Achse zu reservieren. Im Hinblick auf die definitive Botschaft sollen die betroffenen Vorhaben in der Westschweiz, dem Mittelland und der Ostschweiz unter Leitung der KöV abgestimmt werden.

Begründung:

- Die West-Ost-Achse ist von eminenter Bedeutung für die ganze Schweiz. Dass sie auch künftig weiterentwickelt werden muss, ist unbestritten – über die dabei zu verfolgende Strategie besteht allerdings noch keine Einigkeit.
- Die Erarbeitung eines übergeordneten, verkehrsträgerübergreifenden und siedlungsverträglichen Gesamtkonzepts ist vor diesem Hintergrund in jedem Fall zu begrüßen. Dieser Schritt darf aber nicht dazu führen, dass während der dazu nötigen Zeit die Planungsarbeiten für Massnahmen an den neuralgischen Engpässen unterbrochen wird, da sonst deren Behebung auf sehr lange Zeit hinaus nicht angegangen werden kann. Die neuralgischen Stellen gehören unter anderem die Abschnitte Morges-Perroy (in Bearbeitung), Romont-Freiburg, Olten-Aarau-Zürich (früher «Direktverbindung Aarau-Olten») mit dem Engpass «Heitersberg», aber auch Abschnitte im Raum Zürich-Ostschweiz.

- In diesem Sinn teilen wir die diesbezügliche Haltung des meistbetroffenen Kantons Aargau vollumfänglich.
- Im Wissen um die begrenzten Mittel und um die Notwendigkeit eines regionalen Ausgleichs scheint es opportun, die entsprechende Abstimmung in der KöV vorzunehmen, die als Gremium für solche kantonsübergreifenden Absprachen bestens etabliert ist.

Im Botschaftsentwurf fehlen Aussagen zur längerfristigen Entwicklung des internationalen Personenfernverkehrs IPV. Davon betroffen sind in erhöhtem Mass die grenzüberschreitenden Agglomerationen, insbesondere Basel und Genf. Dort stehen Ausbaupläne für den IPV in Konkurrenz mit den Entwicklungen für den regionalen S-Bahn-Verkehr.

Antrag:

Im Hinblick auf die Botschaft 2031 ist eine Strategie zur Entwicklung des internationalen Personenfernverkehrs zu erarbeiten, der auch die spezielle Situation in den grenzüberschreitenden Agglomerationen aufnimmt und entsprechende Lösungen aufzeigt. Die nötigen Planungsmittel sind in die Position «Planungsmittel, Mittel für Seilbahnen und Mitfinanzierung von Infrastrukturen im Ausland» aufzunehmen.

Begründung

- Dass der internationale Personenfernverkehr ausgebaut werden sollte, um ihn gegenüber dem Flugverkehr zu stärken und so einen Beitrag zur Erreichung von Klimazielen zu leisten, scheint unbestritten. Wie es dabei konkret weitergehen soll, lässt die Botschaft offen. Für die grenzüberschreitenden Agglomerationen wie Genf und Basel ist dies doppelt wichtig: Sie brauchen einerseits gute Fernverkehrsanbindung nicht nur in die Schweiz, sondern auch ins Ausland, wo sie wirtschaftlich stark verbunden sind. Und andererseits besteht in diesen Agglomerationen eine gewisse Konkurrenz zwischen den Infrastrukturausbauten, die für den IPV nötig sind, und jenen, die es für den Ausbau des regionalen (S-Bahn-)Verkehrs braucht. Hier braucht es eine sorgfältige Abstimmung.

Die Botschaft sieht Beiträge von einer Milliarde Franken für Planungsarbeiten, grenzüberschreitende Massnahmen und Beiträge an Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion vor. Alle drei Ansätze sind unbestritten, aber die Vermischung von drei gänzlich unterschiedlichen Massnahmen in einer Position erschwert das Controlling.

Antrag:

Im Bundesbeschluss zum Verpflichtungskredit sind analog dem Bundesbeschluss zum Ausbaus schritt 2027 drei separate Positionen für «Planungsarbeiten», «Grenzüberschreitende Massnahmen» und «Beiträge an Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion» zu bilden.

Begründung:

- Die Vermischung von drei gänzlich unterschiedlichen Aufgaben erschwert das Controlling.

Weitere Bemerkungen

- *Grenzüberschreitende Massnahmen:* Wir begrüssen, dass die Beteiligung an den grenzüberschreitenden Projekten aus dem Ausbaus schritt 2035 – namentlich die Bahnanbindung EuroAirport, der Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn sowie der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn – vom Bund nicht infrage gestellt werden.
- *Gesamtverkehrliches Paket:* Wir begrüssen, dass die Durchmesserlinie Basel im Ausblick auf die Botschaft 2031 als strategisches Netzelement enthalten ist. Wie wir in der Antwort zu Frage 15 festgehalten haben, sind die im Horizont 2045 vorgesehenen Infrastrukturprojekte

Rheintunnel, Durchmesserlinie und Agglomerationsmassnahmen zur Förderung des Öffentlichen und des Fuss-/Veloverkehrs (speziell Tramprojekte) als gesamtverkehrliches Massnahmenpaket zu verstehen. Ein Verzicht auf die Durchmesserlinie oder eine weitere Verzögerung bei ihrer Umsetzung müsste zwingend auch entsprechende Auswirkungen auf die Realisierung des Rheintunnels haben.

- *Güterverkehr:* Wir vermissen Erläuterungen zur Frage, ob die vorgesehenen Projekte für den Güterverkehr ausreichen, um die prognostizierte Nachfrage abzudecken und eine weitere Verlagerung von Gütern auf die Strasse zu vermeiden. Bei diesen Überlegungen muss auch der Wirtschaftsverkehr in den Städten und Agglomerationen berücksichtigt werden, für welchen hohe Anforderungen betreffend Flächeneffizienz sowie Umwelt-, Siedlungs- und Sozialverträglichkeit gelten.