



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 27. September 2022

Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050: Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 22. Juni 2022 laden Sie uns ein, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Bericht über den Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050 Stellung zu nehmen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens. Die Stellungnahme erfolgt anhand des Fragenkatalogs.

1 Beantwortung der Fragen gemäss Fragenkatalog

1) Stand der Ausbauprogramme mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen

- a) *STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschnitts 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Mio. Franken?*

Die Anpassung des Ausbauschnitts 2035 inkl. Erhöhung des Verpflichtungskredits im Zusammenhang mit den Projekten Zimmerberg-Basistunnel II, Vierspurausbau Zürich-Winterthur (Brüttenertunnel), 4. Gleis im Bahnhof Stadelhofen sowie Vollausbau Lötschberg-Basistunnel wird unterstützt. Insbesondere der Zimmerberg-Basistunnel II soll ohne weitere Verzögerungen realisiert werden können.

- b) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?*
Der Doppelspurausbau Staldifeld für den Halbstundentakt Luzern - Stans - Engelberg der zb Zentralbahn AG ist von den Änderungen nicht betroffen.
- c) *STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschnitts 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Mio. Franken?*

Die Anpassung des Ausbauschnitts 2025 inkl. Erhöhung des Verpflichtungskredits laut aktuellem Stand der Endkostenprognose und aufgrund von Auswirkungen im

Knoten Genf (neuer Finanzierungsschlüssel sowie Massnahmen für sicheren Personenfluss) wird unterstützt.

- d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?*
Analog zum Ausbauschnitt 2035 sind die Projekte der zb Zentralbahn AG von den Änderungen nicht betroffen. Die Inbetriebnahme der Doppelspur im Bereich der Zufahrt zum Bahnhof Luzern erfolgte im Jahr 2021.
- e) *ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?*
Der Reduktion des Gesamtkredits dank den Minderkosten wird zugestimmt.
- f) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?*
Nein.
- g) *Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?*
Laut Erläuterungen im Bericht ist die Finanzierung der aktuellen Programme über den Bahninfrastrukturfonds gesichert. Es ist sicherzustellen, dass nicht nur für aktuelle, sondern auch für künftig geplante Ausbauprogramme genügend finanzielle Mittel zur Finanzierung von angezeigten Bahninfrastrukturen zur Verfügung stehen.

2) *Perspektive BAHN 2050*

- a) *Sind Sie damit einverstanden, dass abgeleitet aus den nationalen Grundlagen und Bundesstrategien, der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn liegt?*
Die Ableitung aus den nationalen Grundlagen und den Bundesstrategien ist plausibel. Der Fokus auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn ist nachvollziehbar und wird sehr begrüsst.
- b) *Sind Sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?*
Der Vision und den Zielsetzungen wird im Grundsatz zugestimmt. Die Aussage, dass der "Ausbau der Bahn primär auf kurzen und mittleren Distanzen" erfolgen soll, greift aus unserer Sicht aber zu kurz. Das Gesamtsystem öV ist immer dort erfolgreich, wo die Reisezeiten gegenüber dem Automobil konkurrenzfähig sind. Dazu gehören immer auch Betrachtungen zur Dichte des Angebots und optimale Transportketten. Insofern ist im Bereich der mittleren Distanzen in der Tat wohl ein grosses Potenzial zu finden. Doch machen wir darauf aufmerksam, dass insbesondere durch die Einführung des Halbstundentakts im Fernverkehr bei gleichzeitiger Beschleunigung grosse Wirkungen im Gesamtsystem erreicht werden konnten. Dies insbesondere mit der Eröffnung der Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist (BAHN 2000). Mit Befremden stellen wir fest, dass zwischen Luzern und Bern (Realisierung wohl frühestens in den 30er Jahren) sowie Basel immer noch nicht zwei rasche Verbindungen stündlich vorgesehen sind. Die Realisierung der Stossrichtungen aus den vergangenen Planungsperioden sollten nicht leichtfertig und ersatzlos aufgegeben werden.

Nicht ausser Acht gelassen werden sollten finanzpolitische Überlegungen. Die wirkungsvollsten Angebotsausbauten zwischen den Zentren konnten erfolgreich über die eigenwirtschaftlich ausgestaltete Konzession der SBB abgewickelt werden. Ein Ausbau über kurze und mittlere Distanzen geht in der Regel mit einer Erhöhung der Mittel im Regionalen Personenverkehr (RPV) einher. Hier sollte darauf geachtet werden, dass kein gesamtwirtschaftliches Ungleichgewicht zwischen dem gewünschten Verlagerungseffekt und den dadurch verursachten ungedeckten Kosten entsteht.

- c) *Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" einverstanden?*

Im Grundsatz wird die gewählte Stossrichtung begrüsst, da die grössten Verlagerungspotenziale innerhalb der Agglomerationskerne und -gürtel sowie vom intermediären Siedlungsraum in die Agglomerationen gesehen werden. Aufgrund der grossen Beförderungskapazität auf kleiner Fläche und dem vergleichsweise geringen Energieverbrauch bei guter Auslastung bietet die Bahn gegenüber dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr (öV) einige Vorteile. Der strassengebundene öV eignet sich als Zubringer zur Bahn nur für periphere Ortschaften ohne Bahnanschluss. Ein Ausbau des Bahnangebots innerhalb auch von ländlich geprägten Räumen und nicht nur Agglomerationen auf Bahnstrecken bspw. zu Regional-, Sub- oder touristischen Zentren ist unabdingbar. Nur so kann einer nachhaltigen Erschliessung einer Region bzw. der Vision zur Perspektive BAHN 2050 Rechnung getragen werden. Gerade auch in ländlich und von Tourismus geprägten Räumen besteht hohes Verlagerungspotential zum öV.

Sehr begrüsst wird, dass im Rahmen der Perspektive BAHN 2050 unterirdische Lösungen geprüft werden sollen. Dadurch werden die Umwelt, der Boden und auch die Anwohnerinnen und Anwohner geschont. Diese Bestrebung deckt sich bspw. mit dem dringend notwendigen Ausbau der Doppelspur in Hergiswil, welche als Tunnelvariante («Tunnel kurz») umgesetzt werden soll (vgl. Antwort auf Frage 3b).

- d) *Wenn nein, was schlagen Sie vor?*

Die gewählte Stossrichtung wird begrüsst und ist gegenüber den verworfenen Stossrichtungen Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen bzw. auf langen Strecken vorzuziehen.

- e) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?*

Im Rahmen der weiteren Arbeiten zu den Handlungsräumen ist darauf zu achten, dass ländlich geprägte Räume nicht benachteiligt werden. Wie unter 2c) erläutert, besteht gerade in solch ländlich und von Tourismus geprägten Räumen hohes Verlagerungspotenzial auf die Bahn. Nur eine nachhaltige Erschliessung solcher Regionen deckt sich mit der Vision zur Perspektive BAHN 2050 und stärkt den Lebens- und Wirtschaftsstandort. Ein Bus wird nie dieselben Verlagerungseffekte aufweisen wie eine Bahn.

3) *Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte*

- a) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen für den nächsten Ausbauschritt (Botschaft in 2026), mit einem verkürzten Verfahren das Angebotskonzept 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln?*

Die Aktualisierung und Weiterentwicklung des Angebotskonzepts 2035 zur Ermöglichung eines stabilen Fahrplans scheint plausibel und wird begrüsst.

- b) *Wie beurteilen Sie die mögliche Ergänzung des nächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2026) mit ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3)? Sowie dass für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?*

Neben der Überprüfung des Angebotskonzepts 2035 wird unterstützt, dass erste Etappen von Grossprojekten gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3) geprüft und das Vorgehen zu deren Realisierung aufgezeigt werden. Im Knoten Luzern ist das Angebotskonzept 2035 nach aktuellem Kenntnisstand nicht produzierbar. Die Kapazitätsgrenze der nur zweigleisigen Zufahrt zum Sackbahnhof ist erreicht und es sind somit keine weiteren Angebotsentwicklungen möglich. Die Planungsarbeiten zum Durchgangsbahnhof Luzern schreiten zügig voran. Das Vorprojekt wird Ende 2022 vorliegen. Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern soll – wie vorgesehen – in der Botschaft 2026 aufgenommen werden, damit eine lückenlose Planung respektive Realisie-

rung erfolgen kann. Zudem ist die Infrastrukturmassnahme zum **Doppelspurausbau zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Dorf** als punktuelle Weiterentwicklung des Angebotskonzepts für den nächsten Ausbauschnitt zwingend aufzunehmen und mindestens zu vermerken. Nur so kann der letzte Einspurabschnitt zwischen Hergiswil und Luzern eliminiert werden. Für diesen Doppelspurausbau wurde in der Vergangenheit zwischen dem Bund und dem Kanton Nidwalden die **Bestvariante «Tunnel kurz»** evaluiert. Wie bereits unter der Frage 2c) beschrieben, deckt sich diese Infrastrukturmassnahme mit der Stossrichtung bzw. den daraus abgeleiteten Zielen der Perspektive BAHN 2050. Der «Tunnel kurz» wirkt sich auf das Meterspurnetz der zb Zentralbahn AG aus – bedingt jedoch keine Veränderungen im übergeordneten Normalspurnetz. Weiter dient die stark befahrene Strecke ab / bis Hergiswil als Zu- und Abbringer vom Fernverkehrsnetz zum geplanten Durchgangsbahnhof Luzern.

c) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen, dass mit der Erarbeitung des übernächsten Ausbauschnitts (Botschaft in 2030) ein umfassender Planungsprozess gemäss KPFV Art. 16 durchgeführt wird, der sich an der Perspektive BAHN 2050 ausrichtet?*

Das geplante Vorgehen wird begrüsst. Die Planungsregion Zentralschweiz setzte sich bereits im Rahmen der Erarbeitung der Systemanalyse 2040 mit möglichen Angebotsverbesserungen / -ausbauten und den daraus abgeleiteten Infrastrukturen auseinander. Neben der dringend notwendigen Doppelspur Hergiswil Matt bis Bahnhof Dorf (Umsetzung als Bestvariante «Tunnel kurz») und der 5. Perronkante für die zb Zentralbahn AG in Luzern (als Teil des Durchgangsbahnhofs Luzern) ist auf die Botschaft 2030 die Doppelspur Stansstad bis Stans Bitzi (allenfalls mit Haltestelle) im «Finanzierungstopf der Meterspurbahnen» angedacht. Schliesslich ist im Rahmen des übernächsten Ausbauschnitts die Tieflegung des Bahnhofs Stans zu prüfen.

d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Vorgehen für die nächsten Ausbauschnitte?*

Wie unter der Frage 1g) erläutert, muss der Bahninfrastrukturfonds auch für künftig geplante Ausbauprogramme finanziell aufkommen können. Weiter hat der Bund genügend finanzielle Mittel für Abgeltungen aufgrund des zusätzlichen Bedarfs für Angebote im Regionalverkehr vorzusehen. Es kann und darf nicht sein, dass die Kantone zusätzliche Abgeltungen zeitweise alleine zu übernehmen haben und das vollständige, finanzielle Risiko tragen. In den jeweils vierjährigen Verpflichtungskrediten sind entsprechend genügend finanzielle Mittel vorzusehen. Dies verschafft den Kantonen aber auch den Transportunternehmen mehr Planungssicherheit.

4) *Weitere Bemerkungen*

a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nein.

2 **Fazit**

Der aktuelle Stand zu den Ausbauprogrammen (ZEB, 2025 und 2035) wird zur Kenntnis genommen. Die geplanten Änderungen an den Bundesbeschlüssen werden begrüsst. Weiter kann im Grundsatz dem aktuellen Arbeitsstand aus der Vision, den Zielen und der Stossrichtung zur Perspektive BAHN 2050 weitgehend zugestimmt werden. Im Rahmen der Konkretisierung auf der Handlungsraumebene ist darauf zu achten, dass ebenfalls ländlich und vom Tourismus geprägte Räume unabhängig der Agglomeration von einer nachhaltigen Erschliessung mit der Bahn bzw. einem Angebots- / Bahninfrastrukturausbau profitieren können. Denn gerade dort besteht Handlungsbedarf und grosses Verlagerungspotential vom Motorisierten Individualverkehr hin zum öV. Ausserdem sind Bahnanschlüsse in der Regel attraktiver als Buserschliessungen.

Für den nächsten Ausbauschritt (Botschaft 2026) ist im Sinne einer punktuellen Weiterentwicklung des Angebotskonzepts 2035 ohne Auswirkungen auf das übergeordnete Netz die Infrastrukturmassnahme zum Doppelspurausbau zwischen Hergiswil Matt und Bahnhof Dorf (Umsetzung als Bestvariante «Tunnel kurz») vorzusehen. Dabei ist mindestens die Projektierung im nächsten Ausbauschritt abzusichern. Zudem zeigt die durch die Planungsregion Zentralschweiz erarbeitete Systemanalyse 2040 weitere, angezeigte Infrastrukturmassnahmen auf dem Meterspur-Korridor der zb Zentralbahn AG für notwendige Angebotsverbesserungen auf (Doppelspurausbau Stansstad bis Stans Bitzi allenfalls mit Haltestelle). Diese sind im Rahmen des übernächsten Ausbauschritts (Botschaft 2030) entsprechend vorzusehen.

Für die Berücksichtigung der Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Joe Christen
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- konsultationen@bav.admin.ch