



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 15. Januar 2018

Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35. Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Städteverband SSV dankt Ihnen bestens für die Gelegenheit, zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 Stellung zu nehmen. Der SSV vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Allgemeine Einschätzung

Der Personenverkehr auf der Schiene hat sich seit 1980 mehr als verdoppelt. Im gleichen Zeitraum hat der Güterverkehr um rund 40 Prozent zugenommen. Gemäss den aktuellen Verkehrsperspektiven des Bundes wird sich dieser Trend fortsetzen. Im öffentlichen Personenverkehr wird die Nachfrage bis 2040 voraussichtlich um über 50 Prozent zunehmen. Die Ballungsräume, die bereits heute mit den grössten Verkehrsproblemen belastet sind, werden verstärkt betroffen sein.

Gute Verbindungen mit ausreichenden Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr sind entscheidend für die Standortattraktivität der ganzen Schweiz. Städte und Agglomerationen in allen Landesteilen sind darauf angewiesen, dass ein qualitativ hochstehender öffentlicher Verkehr einen beträchtlichen Teil des künftigen Verkehrswachstums auffängt. Dafür sind Ausbauten zwingend. Bereits heute sind zahlreiche Strecken und Bahnhöfe an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt.

Deshalb hat sich der Schweizerische Städteverband intensiv für die FABI-Vorlage eingesetzt. Das Stimmvolk nahm FABI 2014 mit grossem Mehr an und sicherte damit die Finanzierung von Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Bahninfrastruktur langfristig. Vor diesem Hintergrund befürwortet der SSV im Minimum den Ausbauschnitt 2035 (AS 2035). Dieser ist im Vergleich zum Ausbauschnitt 2030 wirtschaftlicher, stabilisiert den Bahnbetrieb verlässlicher und ermöglicht zusätzliche Angebotsverbesserungen zum Abbau weiterer Überlasten.



Konkrete Anliegen

Unsere detaillierte Einschätzung der Vorlage ist im Folgenden dargestellt. Sie orientiert sich am Fragebogen zur Vernehmlassung.

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

Ja. Gute Verbindungen mit ausreichenden Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr sind entscheidend für die Standortattraktivität der Schweiz. Städte und Agglomerationen sind zwingend darauf angewiesen, dass ein beträchtlicher Teil des künftigen Verkehrswachstums durch den öffentlichen Verkehr bewältigt wird. Trotz massgeblicher Ausbauten bewegt sich der Bahnverkehr auf einzelnen Achsen schon heute an der Kapazitätsgrenze und wird diese ohne Gegenmassnahmen auch auf weiteren Strecken kurz- und mittelfristig überschreiten. Ein Ausbau ist deshalb zwingend. Nur damit ist der schrittweise Ausbau der Angebote und Infrastrukturen der Eisenbahn möglich, so wie dies Parlament und Stimmvolk mit der 2013/14 beschlossenen Neugestaltung der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) eingefordert haben.

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschlittes 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?

Die Leitsätze für den Ausbauschlitt 2030/35 sind richtig gewählt. Es braucht Angebotsverdichtungen dort, wo die Nachfrage das Angebot übersteigt oder kurz- bis mittelfristig übersteigen wird, insbesondere in und zwischen den Ballungsräumen. Die Kapazität des Netzes und der Publikumsanlagen ist dort zu erweitern, wo sie den grössten Nutzen für Personen- und Güterverkehr und für die Netzstabilität bringt. Die benötigten Anlagen und Trassen für den Güterverkehr sind sicherzustellen.

Die Zielsetzung des Ausbauschlittes ist nachvollziehbar aus den zugrundeliegenden Langfristperspektiven der Bahn abgeleitet. Der SSV begrüsst, dass dabei die Vorgaben des Raumkonzepts Schweiz massgeblich einbezogen werden. Neuere Perspektiven, wie etwa «Zukunft Mobilität Schweiz – UVEK-Orientierungsrahmen 2040» sind allerdings noch nicht berücksichtigt. Wir schlagen vor, die Langfristperspektiven unter Einbezug aller drei Staatsebenen, der Planungsregionen und der Branche regelmässig zu überprüfen.

Dabei müssen die Auswirkungen geplanter Massnahmen auf die Raumentwicklung einbezogen werden. Der Bahnausbau soll mit den Zielen des Bundes für die Raumentwicklung nicht nur kompatibel sein, sondern einen Beitrag dazu leisten, diese Ziele zu erreichen. Zentral ist dabei die laufend vorzunehmende Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung.

3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschlitt 2030/35 bevorzugen Sie?

a. Variante Ausbauschlitt 2030 (7 Milliarden Franken)

b. Variante Ausbauschlitt 2035 (11,5 Milliarden Franken)

Für den Schweizerischen Städteverband steht ein Ausbauschlitt im Umfang von mindestens 11.5 Milliarden Franken bis 2035 klar im Vordergrund. Die Wirtschaftlichkeit ist besser, der Bahnbetrieb wird verlässlicher stabilisiert, die Variante ermöglicht zusätzliche Angebotsverbesserungen zum Abbau weiterer Überlasten, die Finanzierung ist dank FABI gesichert.



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

Der Schweizerische Städteverband begrüsst die Stossrichtung der Massnahmen des AS 2035 hinsichtlich Fern- und Regionalverkehr, grenzüberschreitendem Verkehr, Güterverkehr und betrieblichen Anlagen. Als Verband äussern wir uns nicht zu den einzelnen Projekten, übermitteln ihnen aber im Anhang die Anliegen unserer Mitglieder, welche im Rahmen der verbandsinternen Konsultation bei uns eingegangen sind.

Wir begrüssen, dass das Bundesamt für Verkehr die vorgeschlagenen Massnahmen bis zur Verabschiedung der Botschaft durch den Bundesrat verkehrlich und finanziell weiter optimiert. Mögliche Einsparungen müssen für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Das BAV muss insbesondere prüfen, ob allenfalls zusätzliche Projekte im Ausbauschnitt 2035 berücksichtigt werden können.

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

Unabhängig von einzelnen Projekten begrüsst der Schweizerische Städteverband die Möglichkeit der Vor- und Drittfinanzierung für STEP-Projekte, die nicht im aktuellen Ausbauschnitt enthalten sind. Im Ausbauschnitt 2035 sind zudem genügend Mittel für die Planung und Projektierung künftiger Grossvorhaben vorzusehen.

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

Die entsprechenden Voraussetzungen sollen geschaffen werden. Eine Erstattungsgarantie ist dabei auszuschliessen.

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

Nein.

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

- Der Entscheid über weitere S-Bahn-Haltestellen ist in der Vorlage nicht enthalten. Die neuen Haltestellen sind jedoch für die Städte und Agglomerationen von grosser Bedeutung, da sie der gewünschten Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung dienen und unabdingbare Voraussetzung sind, sollen die regionalen Entwicklungsziele erreicht werden. Für die Planung und Realisierung neuer S-Bahn-Haltestellen sind die Zeithorizonte beider Ausbauschnitte zu langfristig, und die Bewertung nur aus Sicht Netznutzen und Überlastabbau greift zu kurz. Es muss möglich sein, mit Blick auf Entwicklungsgebiete neue Haltestellen auch innerhalb kürzerer Zeithorizonte zu beantragen, zu bewerten und zu realisieren.
- Direktverbindungen haben einen direkten Einfluss auf die Attraktivität des ÖV. Wichtig sind dabei nicht nur Direktverbindungen zwischen den grossen Zentren des Landes, sondern auch aus den Regionalzentren in die grossen Städte und an die Flughäfen. Mit der geplanten Systematisierung sind diese im Mittelland in Gefahr. Heutige sowie bereits geplante Direktverbindungen sind zu erhalten, um die Attraktivität des ÖV nicht zu schmälern.
- Bei Massnahmen zur Erhöhung der Kapazität zugunsten des Schienen-Güterverkehrs ist besonders darauf zu achten, dass keine negativen Auswirkungen auf bestehende Siedlungen, insbesondere Entwicklungsgebiete in Agglomerationen sowie wichtige Erholungsräume, entstehen.



Anträge

Ausgehend von diesen Überlegungen beantragen wir zusammengefasst:

- ▶ Bahninfrastruktur und Publikumsanlagen sind mindestens gemäss der Variante Ausbauschnitt 2035 weiterzuentwickeln.
- ▶ Die darin enthaltenen Massnahmen sind bis zur Verabschiedung der Botschaft durch den Bundesrat verkehrlich und finanziell weiter zu optimieren. Mögliche Einsparungen sind für den öffentlichen Verkehr zu verwenden. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob gegebenenfalls zusätzliche Projekte im Ausbauschnitt 2035 berücksichtigt werden können.
- ▶ Soweit noch nicht vorhanden, sind die gesetzlichen Grundlagen für Vor- und Drittfinanzierung sowie die nachträgliche Rückerstattung der Investitionskosten zu schaffen.
- ▶ Die Langfristperspektiven der Bahn sind unter Einbezug aller drei Staatsebenen, der Planungsregionen und der Branche regelmässig zu überprüfen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident von Solothurn

Stv. Direktor

Martin Tschirren

Beilage Anhang: Regionale Anliegen aus der verbandsinternen Konsultation

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband



Anhang

Zusammenstellung regionaler Anliegen, die im Rahmen der verbandsinternen Konsultation eingebracht wurden.

Aarau

Die Bahninfrastruktur auf der Ost-West-Achse ist bereits heute sehr ausgelastet. Die Beseitigung des Nadelöhrs zwischen Aarau und Zürich ist nicht Teil des vorgeschlagenen Massnahmenpakets. Zwar haben wir Verständnis dafür, dass die rund 7 Mia. teure Neubaustrecke Rapperswil – Altstetten nicht sofort realisiert werden kann, da sie alleine bereits einen grossen Teil der zur Verfügung stehenden Gelder beanspruchen würde, wir erachten es aber als unerlässlich, dass im Ausbauschnitt 2030/35 zumindest «Sofortmassnahmen» enthalten sind, um die nötigen Kapazitäten sicherzustellen und die Störungsanfälligkeit des Systems zu verringern.

Basel

- Der Regierungsrat ist auch erfreut darüber, dass die Durchmesserlinie «Herzstück» in der Bundesratsvorlage explizit erwähnt und somit erstmals offiziell als ein für die Schweiz wichtiges und zweckmässiges Bahnprojekt beurteilt wird. Höchst unbefriedigend ist allerdings, dass in der Vorlage finanzielle Zusagen, insbesondere betreffend die Projektierungskosten für das Herzstück, noch fehlen. Es muss sichergestellt werden, dass die Planungs- und Projektierungsarbeiten für das Herzstück ohne Unterbruch bis zur Realisierung weitergeführt werden können. Das finanzielle Risiko darf dabei nicht alleine bei den Kantonen liegen.
- Mit Erstaunen stellt der Regierungsrat fest, dass im Gegensatz zur Botschaft zum Ausbauschnitt 2025 der neue Juradurchstich in der Vernehmlassungsvorlage nirgendwo erwähnt wird. Im Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur sind gemäss Art. 1 Abs. 3 Bst. g. u.a. Mittel für vorbereitende Planungen für Basel–Mittelland (3. Juradurchstich) vorgesehen. Dem neuen Juradurchstich wird durch die Sicherstellung der Kapazitäten, der Entflechtung von Fern-, Güter- und Regionalverkehr (S-Bahn) im Abschnitt Liestal–Olten für den Ausbauschnitt 2040 eine zentrale Bedeutung zugesprochen.
- Im Rahmen der schweizerischen und europäischen Verlagerungspolitik, die der Regierungsrat voll unterstützt, ist auch mit einer massiven Zunahme des Güter- und Gefahrgutverkehrs auf der Schiene zu rechnen. Diese Entwicklung hat zur Folge, dass die Risiken entlang der betroffenen Hauptachsen im Schienengüterverkehr zunehmen werden, besonders auch im Kanton Basel-Stadt. Bedingt durch das prognostizierte höhere Verkehrsaufkommen auch im Personenverkehr ist mit einer überproportionalen Erhöhung der Personenrisiken durch Gefahrguttransporte im Nahbereich der Bahnanlagen rechnen, sofern keine flankierenden Massnahmen ergriffen werden. Betroffen sind vor allem die beiden Bahnhöfe Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof, durch die heute sowohl Personen- als auch Güterzüge verkehren. Angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung und der damit verbundenen Erhöhung von Risiken sind wir der Meinung, dass im Rahmen der geplanten Ausbauten der Publikumsanlagen in beiden Bahnhöfen eine adäquate Separierung von Personen- und Güterverkehr umzusetzen ist und die Personenrisiken durch ortsspezifische Massnahmen zu minimieren sind.



- Zum IPV werden zwar auf Seite 8 in der Rubrik «Langfristperspektive Bahn für den Personen- und Güterverkehr» grundsätzliche Aussagen unter dem Leitsatz «Anbindung an europäische Metropolen sicherstellen» gemacht. Doch in beiden Ausbausritten wird der IPV angebotsseitig nur marginal betrachtet, denn er wird als in den nationalen Fernverkehr integriert zugrunde gelegt. Dabei besteht auf gewissen nachfragestarken Relationen wie Paris/Frankfurt–Basel–Zürich oder Mailand–Zürich/Bern–Basel durchaus Potenzial für zusätzlichen Personenverkehr auf der Schiene. Eine vermehrte Verlagerung von der Strasse und vor allem von der Luft auf die Schiene stünde im allgemeinen umweltpolitischen und wirtschaftlichen Interesse. Auch der europäische Luftverkehr, besonders auf den kurzen Strecken, weist heute zu gewissen Tageszeiten sowohl auf den Luftstrassen als auch Flughäfen Überlast aus. Und der Preiskampf muss nicht ewig andauern. Mitspielen dürften im Schweizer Bahnnetz auch die Bestrebungen zur verstärkten Öffnung des IPV als Nachführung des 3. EU-Eisenbahnpakets. Somit ist nicht ausgeschlossen, dass dereinst vermehrt Dritte als Anbieter von Bahnleistungen auftreten werden, die zusätzliche Trassen, d.h. dem Taktsystem überlagert, beanspruchen könnten. Davon wären vor allem die Verbindungen zwischen Basel, Zürich, Bern, dem Tessin und Wallis betroffen. Ob unter diesen Bedingungen bestehende Instrumente wie Netznutzungskonzept, Netznutzungspläne noch derart restriktiv angewendet werden können, ist zu hinterfragen. In der Botschaft erwarten wir nähere Ausführungen zum IPV. Speziell für den Knoten Basel ist ebenfalls noch eine Langfristperspektive sowohl im IPV als auch im internationalen Güterverkehr ausstehend. Darauf kommen wir in den nachfolgenden Kapiteln zurück, insbesondere bei den Anträgen und in der Beantwortung der Fragen.

Bern

Im Kontext der Standortattraktivität ist auch der Anschluss aller Landesteile ans Intercitynetz in gleicher Qualität sicherzustellen. Von besonderer Bedeutung für die qualitativ gleichwertige Integration der westlichen und nordwestlichen Landesteile ins Intercitynetz ist dabei der Teilausbau des Lötschbergbasistunnels.

Biel-Bienne

- L'on sait aujourd'hui déjà que les quais de la gare de Bienne sont trop étroits et que, outre les exigences liées aux personnes à mobilités réduite, des problèmes de capacité et de sécurité se posent et s'accroîtront avec l'intensification du trafic des voyageurs. Au vu de cela, il paraîtrait judicieux d'élargir les quais en même temps que l'on en réalise le prolongement (prévu dans le présent paquet de mesures).
- Parallèlement au prolongement, il est indispensable d'en assurer l'accès de manière performante, les passages sous-voies existants étant déjà congestionnés et étant situés de manière suboptimale par rapport aux quais prolongés. Dans ce sens, il paraîtrait judicieux de prévoir la réalisation d'un passage sous-voies à l'Est de la Gare de Bienne, en même temps que l'on révisé la longueur (et la largeur) des quais.
- En ce qui concerne l'étouffement de la cadence heure de pointe Ipsach Herdi – Bienne avec un complément dans la double voie Nidau-Bienne, la Ville de Bienne soutient globalement les investissements prévus pour améliorer la cadence de l'asm. Le projet devra toutefois être étroitement



coordonné avec les autorités locales compétentes et tenir compte des résultats et recommandations de la planification d'accompagnement urbanistique de la branche ouest de l'A5.

- Finalement, dans le cadre du projet d'étouffement de la cadence Bienne-Olten, nous prenons acte du projet de troisième voie entre le centre de Bienne et Bienne Champs-de-Boujean et saluons le projet qui devra également être coordonné avec les autorités locales compétentes.

Dietikon

- **S-Bahnstation Dietikon-Silbern.** Die S-Bahn-Linien, welche von Zürich aus in Richtung Baden/Brugg bzw. Richtung Aarau fahren, passieren das Arbeitsplatzgebiet Dietikon Silber am südlichen Rand. Das Arbeitsplatzgebiet Silber bietet als kantonales Zentrumsgebiet auf einer Fläche von 60 ha etwa 5'000 Arbeitsplätze und stellt 45'000 m² Verkaufsfläche zur Verfügung. Es stellt das grösste zusammenhängende Wirtschaftsgebiet im Zürcher Limmattal dar. Gemäss Kapazitätsberechnung besteht auf dem Areal ein Potenzial für ca. 5'000 weitere Arbeitsplätze. Heute wird das Gebiet mit der Buslinie 309 an den Bahnhof Dietikon angebunden. Zur Nutzung der noch vorhandenen Kapazitätsreserve ist die grundlegende Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr eine unabdingbare Voraussetzung.
- Für Dietikon mit dem kantonalen Zentrumsgebiet Silber, aber auch für die umliegenden Gemeinden, ist der Bau der S-Bahnstation Silber ein vordringliches Anliegen. Im Gebiet Silber und benachbarten Gebieten bis in den Kanton Aargau befinden sich beträchtliche Verdichtungspotenziale. Diese können nur genutzt werden, wenn sich die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr markant verbessert. Dies kann durch zusätzliche Buslinien und Taktverdichtungen nicht mehr erreicht werden. Ein wesentlicher Grund liegt darin, dass die Busse auf dem Weg zum Bahnhof Dietikon an zwei Knoten die stark belastete Überlandstrasse queren müssen, was in den Hauptverkehrszeiten aufgrund der Rückstaus zu Verspätungen führt und die Anschlüsse an die S-Bahnen nicht immer gewährleistet sind. Einen wesentlichen Baustein zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs bildet die geplante Limmattalbahn. Sie verkehrt jedoch südlich des Rangierbahnhofs Limmattal und entfaltet für die nördlich davon gelegenen Gebiete, wie das kantonale Zentrumsgebiet Silber, keine Wirkung.
- Der Vorschlag des Bundesrates, die Variante Ausbauschritt 2035 zu realisieren, wird begrüsst. Es ist sehr beunruhigend, dass die S-Bahnstation Silber noch nicht Bestandteil dieses Pakets ist, obwohl sie bereits in den kantonalen Richtplan als kurz- bis mittelfristig umzusetzende Massnahme aufgenommen wurde. Wie oben dargelegt, ist diese Haltestelle für die Stadt Dietikon und die umliegenden Gemeinden von strategischer Bedeutung. Da die Festlegung der neuen Haltestellen erst in der Botschaft vorliegen soll, stellt sich die Möglichkeit zur Stellungnahme nur sehr beschränkt dar.
- Die Stadt Dietikon ist gerne bereit, die noch zu leistenden Abklärungen zur S-Bahnstation Silber nach Kräften zu unterstützen. Deshalb möchte sie über den Stand und den Inhalt der laufenden Abklärungen zur S-Bahnstation Silber orientiert werden und die zukünftigen Abklärungen und Planungen unterstützen.
- **Direktverbindung Aarau-Zürich.** Die vierspurige SBB-Achse im Limmattal ist bereits heute bis an ihre Kapazitätsgrenze ausgelastet. In Bezug auf den Personen-Fernverkehr weist das Limmattal schweizweit eines der grössten Verkehrsaufkommen auf: Sämtliche Züge des Ost-West-Verkehrs zwischen Zürich und Bern, Biel sowie Basel müssen ausnahmslos die Strecke



- zwischen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach befahren. Eine alternative Route im Falle einer Beeinträchtigung des Zugverkehrs auf dieser Strecke besteht nicht.
- Die Direktverbindung Aarau-Zürich, welche eine wesentliche Entlastung für die bereits heute stark ausgelastete Bahnverkehrsachse im Limmattal bringen würde, ist im Ausbauschnitt 2030/35 nicht enthalten. Die geschätzte Investitionssumme von ca. 7 Mrd. Franken übersteigt den für diesen Ausbauschnitt gesteckten Finanzrahmen. Der Vernehmlassungsbericht anerkennt aber, dass die Massnahme eine sehr positive volkswirtschaftliche Bewertung aufweist und einen wesentlichen Beitrag zum Abbau der prognostizierten Überlast im Personen- und Güterverkehr leisten wird (vgl. Erl. Bericht S. 34). Die Bedarfsanalyse Personenverkehr zeigt, dass im Limmattal im Horizont 2030 grosse Kapazitätsengpässe bestehen (vgl. Erl. Bericht S. 13). Diese werden durch die noch nicht ausgeschöpften Innenverdichtungsreserven noch zusätzlich verstärkt. Ein ähnliches Bild zeigt die Grafik über die fehlenden Trassen für den Güterverkehr im Horizont 2030 (vgl. Erl. Bericht S. 14). Aus den genannten Gründen hält es die Stadt Dietikon für zwingend notwendig, die Direktverbindung Aarau-Zürich in den nächsten Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur aufzunehmen.
 - Die Stadt Dietikon hält den Bau des Brüttener Tunnels zur Erhöhung der Kapazität und zur Fahrzeitverkürzung auf der Strecke Winterthur-Bassersdorf/Dietlikon sowie den Bau des Zimmerberg-Basis-tunnels II für bedeutende Bestandteile des Ausbauschnittes der Bahninfrastruktur 2030/35 im Kanton Zürich. Die Attraktivität der entsprechenden Strecken wird erhalten und kann mit einem ausreichenden Angebot an Sitz- und Stehplätzen, einer Angebotsverdichtung und der Reduktion der Fahrzeit sogar noch weiter gesteigert werden.
 - Der Ausbau der S-Bahn Zürich inkl. der Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen um ein 4. Gleis in der Variante Ausbauschnitt 2035 führt zu einer Steigerung der Pünktlichkeit und Sicherheit an diesem Engpass der S-Bahn und wird von der Stadt Dietikon als eine wichtige Investition mit einer grossen positiven Wirkung auf das gesamte S-Bahn-Netz bis in die Agglomerationen eingeschätzt. Deshalb sollte diese Massnahme ebenfalls im Rahmen des Ausbauschnitts 2030/35 der Bahninfrastruktur realisiert werden.

Genève

- Au regard des développements économiques et démographiques importants, programmés sur la rive droite du lac, la Ville de Genève juge indispensable la mise en œuvre de la cadence au ¼ d'heure des trains régionaux entre Genève et La Plaine. En effet, cette ligne est déjà très empruntée par les communiens employés des grandes entreprises implantées sur ce corridor (L'Oréal, Richemont, HP, Chopard, DuPont, Firmenich, Givaudan, Vuitton...). Or dans les prochaines années, elle verra sa fréquentation augmenter de façon significative du fait des développements prévus dans la zone industrielle ZIMEYSAVER (+16'000 emplois d'ici à 2030), et les développements urbains sur la commune de Satigny (+1'500 logements). Par ailleurs, une offre cadencée au ¼ d'heure sur la halte de Vernier contribuera à une desserte attractive du secteur aéroportuaire (+7'000 emplois). Cette étape, qui s'inscrit dans la suite directe des sauts majeurs concrétisés par le CEVA et le projet d'extension de la gare de Cornavin permettra la généralisation de la cadence au ¼ d'heure dans le cœur du réseau genevois, en cohérence totale avec les



orientations que vous annoncez comme prioritaires pour l'étape 2030/2035, à savoir la densification de l'offre régionale au sein des centres urbains.

- L'axe Genève - La Plaine traverse également le quartier de Châtelaine pour lequel le canton a demandé la création d'une nouvelle halte ferroviaire. La Ville estime que cette demande est pleinement justifiée au regard de la grande opération de densification et de renouvellement urbain qui prévoit à terme 23'000 habitants et 6'000 emplois à proximité immédiate de la halte. Celle-ci serait également au cœur d'un pôle multimodal situé à l'intersection de deux axes majeurs de transports en commun. La fréquentation de la halte a été estimée à 5'500 montées/descentes par jour à l'horizon 2030 et la Ville s'étonne que malgré ce potentiel important, le projet ne soit pour l'heure pas intégré dans les propositions d'étape 2030/5
- Par ailleurs, le développement de la liaison du pied du Jura permettra de rendre l'accessibilité aux transports en commun, aux habitants du pays de Gex ainsi qu'à ceux de Saint-Genis-Pouilly.
- La Ville demande également et avec insistance l'inscription du projet «RER Sud Léman» portant sur la réouverture de la ligne SNCF Evian St-Gingolph et sa desserte avec le prolongement d'un RER Valais/Wallis chaque heure. Maillon manquant à la création d'une liaison Genève - Valais par le sud du Lac Léman, ce projet répond aux problématiques importantes de circulation rencontrées aujourd'hui dans la région Evian - Monthey: Son interconnexion avec le Léman Express en gare d'Evian renforcera l'attractivité de notre réseau régional. Enfin, cette liaison permet une alternative de desserte stratégique en cas d'interruption du trafic lacustre ou même sur l'axe Lausanne-Genève. Le développement économique de l'agglomération ne pourra prendre son plein essor et être pérennisé sans cette liaison de bouclage de la région lémanique. Pour que cette liaison prenne tout son sens, le tunnel de Châtelaine doit être adapté au transport des voyageurs, ce qui facilitera la liaison Aéroport – Annemasse.
- La Ville se félicite de votre décision d'inscrire dans le socle des deux variantes d'étape le développement de capacité de l'offre grandes-lignes sur l'arc lémanique. Considéré comme le poumon économique de la Suisse occidentale, il est en effet indispensable d'avoir une offre de qualité entre les deux principales agglomérations lémaniques et nous soutenons la proposition qui permet la mise en place de la cadence % d'heure pour les trains RégioExpress et les trains InterCity, entre Genève et Lausanne.
- Par contre, la Ville de Genève conteste vivement la suppression de la ligne directe Genève-Yverdon sans passer par Lausanne. Les distances entre Genève- Bâle et Genève- Zürich s'en trouvant augmentées. De plus, la Ville juge également essentiel pour l'attractivité du réseau ferroviaire et le développement économique de notre région, le maintien et le développement de liaisons efficaces entre les principales agglomérations suisses. A l'horizon 2030/35, une desserte entre les grands pôles que sont notamment les villes de Genève, Lausanne, Bâle, Bern, Lucerne, Zurich cadencée à la ½ heure et sans ruptures de charge, doit être considérée comme le strict minimum.

Lausanne

La Municipalité tient à souligner que l'Arc lémanique est une zone dynamique dans laquelle les transports publics ont encore de nombreuses possibilités d'améliorer leur attractivité et leur productivité. Aussi, la Municipalité soutient l'Etape d'aménagement 2035. Le projet permet d'atteindre globalement de bien meilleurs résultats dans une période de très forte croissance démographique. En outre, la Municipalité est attachée au principe de l'équité de répartition des financements entre les



différentes régions suisses. A se titre, elle rappelle que la Suisse occidentale représente un territoire de 40% de la Suisse en termes d'habitants, d'emplois, de superficie et de réseau ferroviaire.

Luzern

- Die Stadt Luzern fordert die Variante Ausbauschritt 2035 mit 11,5 Mia. Franken, denn für die Stadt Luzern sind die rasche Realisierung und möglichst umfassende Finanzierung sowohl des DBL wie auch des ZBT II im Ausbauschritt 2030/35 essenziell, um die aktuellen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse der Zentralschweiz befriedigen zu können.
- In der Variante Ausbauschritt 2030 über 7 Mia. Franken sind auf den Zentralschweizer Hauptachsen unverständlicherweise keine Angebotsverbesserungen ausgewiesen. Vielmehr wird die Verbindung aus der Zentralschweiz nach Basel wesentlich schlechter. Die einzigen Angebotsausbauten betreffen die IR Luzern–Engelberg und Luzern–Interlaken sowie die Strecke zwischen Wädenswil und Einsiedeln; diese werden begrüsst. In der Vernehmlassungsvorlage wird der Angebotsausbau Zürich–Zug–Luzern mittels ZBT II mit der Beseitigung von Überlast und dem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis begründet. Es erstaunt daher, dass beim Ausbauschritt 2030 dieses Vorhaben mit überzeugendem Nutzen nicht berücksichtigt wird. Die Stadt Luzern fordert, sollte die Variante Ausbauschritt 2030 zur Umsetzung gelangen, dass diese mit dem ZBT II ergänzt und der Finanzrahmen entsprechend erhöht wird.
- Die Variante Ausbauschritt 2035 über 11,5 Mia. Franken weist für die Zentralschweiz und Luzern eine Verbesserung des Angebots auch auf der Hauptachse Zürich–Zug–Luzern–Sursee–Olten auf, was zu begrüssen ist. Insbesondere dem 30-Minuten-Takt beim RE Luzern–Olten, dem 30-Minuten-Takt Luzern–Ebikon–Rotkreuz–Zug–Zürich (mit stündlicher Führung ab Luzern) und dem 30-Minuten-Takt der schnellen Züge Luzern–Zug–Zürich ist klar zuzustimmen. Dies gilt umso mehr, als das bestehende S-Bahn-Angebot dabei nicht zugunsten des Fernverkehrs eingeschränkt wird.

Meilen

Als Bezirkshauptort ist die Gemeinde Meilen vordringlich an den Doppelspurausbauten Stadelhofen-Tiefenbrunnen und Herrliberg-Feldmeilen-Meilen interessiert. Da diese Infrastrukturmassnahmen im erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsverfahren enthalten sind, stimmen wir dem Entwurf des SSV ohne weitere Ergänzungen zu.

Moutier

- La région jurassienne a peu bénéficié des investissements dans les infrastructures ferroviaires lors des dernières années. La précédente étape de PRODES a même conduit à une dégradation de l'offre dans la région, qu'il s'agit maintenant de corriger. Dans ce contexte, le Conseil fédéral doit privilégier une variante prévoyant des investissements à hauteur de 12 milliards de francs au moins.
- L'avant-projet mis en consultation prévoit d'introduire la cadence à la demi-heure, en trafic grandes lignes, sur le tronçon Bâle-Delémont-Bienne. Cela sera rendu possible par la réalisation



d'une double voie de quatre kilomètres entre Grellingen et Duggingen. Nous soutenons cette mesure : le Conseil fédéral est invité à confirmer son inscription dans le message qu'il transmettra au Parlement fédéral.

- L'avant-projet mis en consultation doit être complété avec le rétablissement de la liaison directe, au moins une fois par heure, entre Bâle et Genève via Delémont, Moutier et Bienne. Cette liaison a été suspendue en 2015. Il est indispensable qu'une liaison directe soit rétablie sur le tronçon le plus court reliant la deuxième et la troisième métropoles de Suisse.
- Enfin, l'étape 2030/2035 de PRODES doit être complétée avec l'introduction d'une liaison sans changement entre La Chaux-de-Fonds et Delémont, via les Franches-Montagnes et Glovelier. Cette mesure permettra d'améliorer les relations entre des espaces importants de l'Arc jurassien et de retrouver des temps de correspondance raisonnables en direction et en provenance de Bâle.

Münsingen

Die SBB hat uns vor kurzem die Objektstudie Ausbauschritt AS 2025, Linie 290, mit Münsingen Wendgleis (ISP-Nr. 1141904) zur Vorvernehmlassung zugestellt. Die Gemeinde Münsingen war in diesem Projekt bei der Vorbereitung und Planung sehr eng involviert mit dem Projekt Überbauung Bahnhof West im Münsinger Zentrum. Zum TP 5 Bahnhof Münsingen existieren im AS2025 zwei Varianten, wobei die Gemeinde Münsingen klar und eindeutig die Variante mit Aussenperron Westseite bevorzugt und auch nur dieser Variante zustimmen kann. Auch mit Bezug auf den AS35 ist nur diese Variante aufwärtskompatibel und darum unbedingt anzustreben. Wir bitten die verantwortlichen Stellen, bereits im AS2025 die zukünftige Entwicklung zu antizipieren und den Umbau des Bahnhofs Münsingen so zu vollziehen, dass später der ¼-h Takt der S1 nach Thun oder der ½-h Takt des RE Lötschberger in Münsingen ohne weitere Ausbauten bewältigt werden können.

Regensdorf

- Einführung des Viertelstunden-Takts zwischen der Station Regensdorf-Watt und dem Hauptbahnhof Zürich: Dieses Vorhaben entspricht einem alten Anliegen der Gemeinde Regensdorf und wird wärmstens begrüsst.
- Die Güterumfahrungslinie Limmattal-Furttal. Diese Infrastrukturmassnahme aus dem Modul «S-Bahn Zürich 2G, Teil A – Ausbauschritt 2030/36» mag aus übergeordneter Sicht nachvollziehbar sein, ist aus lokaler und regionaler Sicht aber klar abzulehnen. Die zusätzlichen Emissionen aufgrund der Zunahme des Güterschienenverkehrs auf der Furttallinie würden nicht nur bestehende Siedlungen und das regionale Erholungsgebiet Otelfingen, sondern insbesondere das bereits in der Nutzungsplanung verbindlich gesicherte Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord beeinträchtigen. Regensdorf, insbesondere das Gebiet Bahnhof Nord, mit seiner ausgezeichneten ÖV-Anbindung an die Stadt Zürich (zukünftiger Viertelstundentakt, eine Viertelstunde Fahrzeit nach Zürich HB) muss einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung des Bevölkerungswachstums im Kanton Zürich leisten. Bereits heute wird Furttal als «Landschaft unter Druck» eingeschätzt und erleidet erhebliche Beeinträchtigungen durch den Luftverkehr. Eine weitere Beeinträchtigung des Furttals durch zunehmenden Güterverkehr könnte dazu führen, dass das künftige Bevölkerungswachstum an periphereren Lagen aufgenommen wird – mit allen negativen Folgen für die Raumstruktur (Zersie-



delung) und das Verkehrswachstum (längere Wege, schlechterer Modalsplit).

Eine allfällige Kapazitätserhöhung auf der Furttallinie muss in erster Linie zu einer erhöhten Fahrplanstabilität der S-Bahnlinien in Regensdorf führen. Ein Ausbau des durchgehenden Güterverkehrs wird dezidiert abgelehnt.

Winterthur

Für die Stadt Winterthur sind folgende drei Projekte prioritär und müssen unabhängig der gewählten Variante für eine Umsetzung vorgesehen werden:

- Ausbau Bahnhof Stadelhofen; mit der Umsetzung der dritten und letzten Etappe der 4. Teilergänzung S-Bahn erreicht der Bahnhof Stadelhofen bereits 2019 die betriebliche Kapazitätsgrenze. Kein Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen würde bedeuten, dass ein erheblicher Teil der vom Bund prognostizierten Nachfragesteigerung auf dem Korridor Winterthur-Zürich nicht adäquat vom öffentlichen Verkehr übernommen werden könnte.
- Neubau Brüttenertunnel; im Grossraum Zürich ist der Bau des Brüttenertunnels geplant. Die Verbindung zwischen Zürich und Winterthur ist der fahrgaststärkste Bahnkorridor der Schweiz und zusätzlich auch ein wichtiger Güterverkehrskorridor. Da bereits in einem früheren Planungsstadium die Alternative "Durchgehender 4-Gleisusbau des Korridors Effretikon" aus Kapazitäts- und Umweltgründen verworfen wurde, stellt der Bau des Brüttenertunnels mit Anschluss an Stadelhofen und den Flughafen das zentrale Infrastruktur-Element des Ausbaus 2030/35 dar.
- Der zunehmende Verkehr kann nur mittels Kombination der Projekte Brüttenertunnel und Bahnhof Stadelhofen bewältigt werden. Richtigerweise schlägt der Bundesrat vor, diese zwei Projekte im Rahmen des Ausbaus 2030/2035 zu realisieren.
- Zimmerberg-Basistunnel II; die Aufnahme des Zimmerberg-Basistunnels II wird begrüsst. Der Ausbau stellt den gewünschten Kapazitätsausbau der Verbindung des Grossraums Zürich zur Zentralschweiz sicher.
- Die Haltestelle Grüze Nord soll im Ausbaus 2030/35 umgesetzt werden. Der Kanton Zürich ist landesweit jene Region mit der höchsten Nachfrage im Bahnverkehr. Nirgends bestehen derzeit so grosse Kapazitätsengpässe wie im Grossraum Zürich. Die vom Bundesrat empfohlene Variante b) erlaubt die wirkungsvolle und nachhaltige Kapazitätserweiterung im Kanton Zürich. Von der Behebung dieser Kapazitätsengpässe profitieren das gesamte nationale Bahnsystem und das Zürcher S-Bahn-System gleichermaßen. In Ergänzung der geplanten Querung Grüze (Busumsteigepunkt über dem Bahnhof Grüze) ist ein Neubau des Bahnhof Grüze Nord auf der Frauenfelder-Linie unumgänglich. SBB und ZVV haben in einer detaillierten Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie die Vorteile und den Nutzen aufgezeigt. Damit soll das kantonale Zentrumsgebiet Neuhegi inskünftig den Anschluss an 8 S-Bahnen nach Zürich erhalten.

Wohlen

- Die Anbindung des ganzen Freiamtes an den Fernverkehr ist für die Entwicklung der Region von grosser Bedeutung und muss mittelfristig umgesetzt werden. Für die Gemeinde Wohlen ist es wichtig, auf die **Bedeutung der S42** für die Entwicklung des ganzen Freiamtes hinzuweisen. Es besteht da ein Widerspruch zwischen dem Bund (BAV) und der kantonalen Abteilung Verkehr



(BVUAVK). Im ganzen Bericht ist nirgendwo etwas zu **schnellen Verbindungen** für das Freiamt (Gemeinde Wohlen) zu lesen, wie diese ja **im Richtplan des Kantons** enthalten sind. Im Ausbauschnitt Bahninfrastruktur 2030/35 müssen schnelle Verbindungen für das ganze Freiamt im Fernverkehr aufgeführt werden. Dieses Anliegen ist mittelfristig umzusetzen.

- Der **Heitersberg** ist vermutlich das grösste **Nadelöhr im ÖV**. Es sollten also Mittel und Wege gesucht werden, um diesen Mangel vor dem Jahr 2040 oder später zu schliessen oder einzuschränken. Neben dem teuren Tunnel konnte dies eventuell mit kürzeren Intervallzeiten (Züge ohne Lokführer) geschehen.

Zürich

- Die Verkehrsbetriebe Zürich bevorzugen die Variante b / Ausbauschnitt 2035. Mit dieser Variante können die ausgewiesenen Kapazitätsengpässe im Netz der Zürcher S-Bahn abgebaut werden. Sie stellt zudem einen ersten Umsetzungsschritt für das Konzept „S-Bahn 2G“ im Grossraum Zürich dar. Zwingend erforderliche Schlüsselprojekte wie der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen und der Brüttenertunnel sind in dieser Variante enthalten und ermöglichen den geplanten Kapazitätsausbau. Dies kommt einem attraktiven und leistungsfähigen Schienennetz im Grossraum Zürich entgegen und fördert die Aufnahme der zusätzlichen Verkehrsnachfrage durch den ÖV.
- Im Sinne es attraktiven ÖV-Angebots im Raum Zürich begrüssen wir es zudem, dass die erforderlichen Infrastrukturausbauten bei der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) berücksichtigt wurden.
- Nicht erwähnt wird in der Variante Ausbauschnitt 2035 die zusätzliche schnelle Verbindung von Zürich nach Uster, Wetzikon und Hinwil. Dieser Halbstundentakt ist für die Entlastung der beiden schnellen S-Bahn-Linien S5 und S15 erforderlich und ermöglicht attraktive Verbindungen in den Raum Zürich Nord. Diese Massnahme wird ergänzt durch den Ausbau der S-Bahn-Verbindung von Uster mit Halt an allen Stationen via Stadelhofen nach Zürich HB zu einem Viertelstundentakt (diese Massnahme ist in der Variante Ausbauschnitt 2035 erwähnt).