

FSU Geschäftsstelle Alexanderstrasse 38 Postfach 216 7001 Chur

per E-Mail (Formate .docx und .pdf)
konsultationen@bav.admin.ch

Esther Casanova
info@f-s-u.ch
Chur, 12. Januar 2018

Vernehmlassung zum Step 2030 / 2035 Stellungnahme des FSU

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband der Schweizer Raumplaner FSU dankt für die Möglichkeit, zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 Stellung nehmen zu können. Die Stellungnahme bezieht sich auf die in der Vernehmlassung gestellten Fragen.

Zielsetzungen

Frage 1: Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Der FSU ist mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage, die Bahninfrastruktur weiter auszubauen, einverstanden. Für eine nachhaltige Entwicklung der Siedlungen ist der weitere Ausbau der Bahninfrastruktur erforderlich. Die Berücksichtigung des Raumkonzepts Schweiz in der Langfristperspektive wird ausdrücklich begrüsst.

Die raumplanerischen Ziele ‚Entwicklung nach innen‘ bzw. ‚Nutzungsverdichtung durch Erschliessung von Standorten von hoher Nutzung mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel‘ sollten jedoch explizit erwähnt werden.

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschnitt 2030/35?

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

Die vier Leitsätze zum Ausbauschnitt werden vom FSU grundsätzlich unterstützt. Vermisst werden in den Leitsätzen Aussagen, welche die spezifischen Herausforderungen der Metropolitan-, respektive Agglomerationsräume berücksichtigt. Die aktuelle Organisation des Angebots mit Fern- und Regionalverkehr vernachlässigt die Schnittstelle zwischen diesen beiden Angeboten. In dieser Schnittstelle gibt es unserer Ansicht nach möglicherweise die bedeutendsten Fragestellungen bezüglich der Angebotsentwicklung.

Die Optimierung der Knotenstruktur könnte ein weiterer genereller Leitsatz sein, welcher in künftigen Ausbauschnitten weiter geprüft und vorangetrieben werden

2/4

sollte. Eine Optimierung der Knotenstruktur, d.h. die Anpassungen in regionalen Knoten im Bereich weniger Minuten, könnte insbesondere in regionalen Verbindungen erhebliche Reisezeitverkürzungen zur Folge haben.

Frage 3: Welche der beiden Varianten für den Ausbauschnitt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?

a. Variante Ausbauschnitt 2030 (7 Milliarden Franken)

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

Der FSU unterstützt den Ausbauschnitt 2035, weil die Vorlage überlegt konzipiert ist und die dringlichsten Ausbauprojekte enthält, unter Einhaltung der Rahmenbedingungen und mit gesamtschweizerischer Optik. Zudem ist mit der rollenden Planung die nötige Flexibilität vorgesehen, dass die Angebotsentwicklung bei verändernden Verhältnissen angepasst werden kann.

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

a. Beim Personenverkehr

Die Stossrichtung der Angebotsverbesserungen wird unterstützt. Die Herleitungen der Massnahmen sind allerdings nicht abschliessend nachvollziehbar. (Die Massnahmen sind auf Grund der dargestellten Kapazitätsengpässe hergeleitet. Sind diese auf Grund der bisherigen Entwicklung interpoliert? Wie werden denkbare disruptive Entwicklungen einbezogen? Welche alternativen Szenarien gibt es? Welche Netzstrukturen bedarf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung?) Auch ist es bedauerlich, dass die Angebotsstrategien teilweise weder publiziert (z.B. Zürcher S-Bahn 2G) geschweige denn breiter diskutiert wurden. Eine intensivierte interdisziplinäre Diskussion über mögliche Raumentwicklungsstrategien wäre bei derart hohen Infrastrukturinvestitionen wünschenswert.

b. Beim Güterverkehr

Die wichtigsten Stossrichtungen für den Ausbau des Güterverkehrs werden begrüsst.

Der FSU unterstützt die Bestrebungen, die Fahrzeiten im Güterverkehr zu verkürzen und zusätzliche Trassen und Expresstrassen auf verschiedenen Strecken einzuführen. Der FSU würde es zudem begrüssen, wenn Güterverkehre und insbesondere Gefahrgüter vermehrt um Agglomerationszentren herum geführt werden könnten. Der FSU unterstützt die Bestrebungen, vermehrt intermodale Schnittstellen zu schaffen und neue Logistikkonzepte zu prüfen und zu etablieren.

c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr

Die drei vorgeschlagenen Massnahmen (Verbesserungen Schaffhausen-Singen, Basel-Lörrach, Basel-Euroairport) werden unterstützt.

Vermisst werden im Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur weitergehende Strategien für den europäischen Personenfernverkehr. Bei der Verbindung Zürich-München

3/4

beispielsweise ist seit der Marktöffnung mit dem Fernbusverkehr erkennbar, dass es mit besseren Verbindungen ein Potenzial gibt.

d. Bei den betrieblichen Anlagen

Der weitere Ausbau der vorgeschlagenen Auswahl der Bahnhöfe und Güterverkehrsanlagen wird unterstützt. Aus Sicht des FSU sollen Anlagen grundsätzlich so konzipiert werden, dass spätere bedeutende Kapazitätsausbauten weiter möglich sind, ohne die Anlagen komplett wieder verändern zu müssen. („Aufwärtskompatibilität“)

e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?

Fragen zur Beurteilung der Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?

Frage 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?

Keine Antwort.

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

Ja.

Fragen zu weiteren Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Frage 7: Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Aus Sicht des FSU werden folgende Aspekte der Vorlage positiv gewürdigt:

- Die Harmonisierung der Fahrzeiten zu Gunsten einer besseren Kapazität
- Die systematisierte Vertaktung und das Ende der Stolpertakte
- Die rollende Planung im weiteren Entwicklungsprozess
- Der Einbezug technologischer Entwicklungen

Kritisch betrachtet wird das (unreflektierte?) Weiterschreiben von Entwicklungen auf Grund bisheriger positiver Erfahrungen: „Mehr vom Gleichen“ ist nicht die Lösung für die Zukunft. Perronverlängerungen auf Aussenästen von S-Bahnsystemen (S. 22) sind sehr teuer und fördern eine Entwicklung, welche raumplanerisch nicht erwünscht ist. Ein Wendegleis in Aesch (BL) dagegen erlaubt die abgestufte, wesensgerechte Bedienung von Agglomerationen.

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

Neben den Bahninfrastrukturbauten sollten die Zugänge zu den bestehenden Bahnhöfen und mögliche Potenziale bei der Bahnnetzentwicklung besser berücksichtigt werden. Hingewiesen wird diesbezüglich auf die Studie von Milenko Virtic, der mit Modellberechnungen aufzeigt, dass durch verbesserte Zugänge zu den

4/4

Haltestellen eine grössere Verlagerungswirkung erreicht werden kann als durch höhere Geschwindigkeiten.

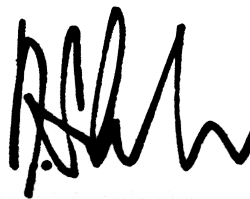
Es fällt auf, dass in den Metropolitan- und Agglomerationsräumen vermehrt „Regionalexpress“-Verbindungen eingesetzt werden, im Halbstunden- oder gar im Viertelstundentakt. Sind dies Produkte des Regional- oder des Fernverkehrs? Wie verhalten sich diese Angebote zu weiteren Linien des Fernverkehrs oder des (beschleunigten) Regionalverkehrs innerhalb der betreffenden Korridore? Bei diesen Schnittstellen sehen wir einen zunehmenden Koordinationsbedarf. Die Einbindung dieser Züge in die grossen Knoten wird obsolet, wenn alle Viertelstunde oder gar noch häufiger ein Zug angeboten werden kann. Es sollte vermehrt geprüft werden, ob mit Tangential- oder Durchmesserlinien und mit veränderter Haltepolitik an den Stadtrandbahnhöfen weitere Fahrzeitverkürzungen innerhalb der Metropolitanräume erreicht werden könnten. Und ob mit einer optimierten Knotenstruktur innerhalb der Korridore nicht die regionalen Transportketten optimiert werden könnten? Die Entwicklung verschiedener Szenarien ist herausfordernd. Paul Scheeberger hat in seiner Masterthesis¹ im Sommer 2017 die Frage gestellt, ob nicht mit Testplanungen alternative Szenarien zu Netzentwicklungen möglich wären. Der FSU unterstützt diesen Gedanken. Für die konkreten Netzentwicklungsprojekte und für weitere Ausbauschritte sollen vermehrt abgrenzbare Testplanungen durchgeführt werden. Die Diskussionen um die Grossprojekte in Luzern, inklusive Zimmerberg und in Basel zeigen, dass alternative Angebots-Konzeptionen ungenügend tief untersucht wurden.

Wir danken für die uns gebotene Möglichkeit zur Stellungnahme und hoffen, dass unsere Anliegen berücksichtigt werden können.

Freundliche Grüsse
FSU



Frank Argast
Präsident



Marc Schneiter
Vorstandsmitglied

¹ Paul Schneeberger: Richtige Weichenstellungen gesucht - Wege zu einer integrierten Raum- und Verkehrsplanung in der Schweiz. Thesis im MAS-Programm in Raumplanung ETH Zürich. Zürich. 2017.