

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

14. September 2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 22. Juni 2022 wurden die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt zum Fragebogen und zum Bericht Stellung:

1. Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen

- a) STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?

Der Kostenreduktionsstrategie wird nur zugestimmt, wenn gleiche Funktionalität und Zuverlässigkeit gewährleistet ist.

Es zeigt sich, dass der Ausbauschriff 2035 (STEP AS 2035) zum Zeitpunkt der Verabschiedung zu wenig genau geplant war. Dies führt zu einer Diskrepanz zwischen den beschlossenen Bauwerken und dem vermeintlich damit möglichen Angebot. Der Kanton Aargau stellt sich daher kritisch gegenüber Kostenreduktionsstrategien, wie sie in Kapitel 2.1.1 unter b. "Übrige Projektentwicklungen" beschrieben sind. Kosteneinsparungen dürfen die Funktionalität der Anlage und deren Weiterentwicklung nicht nachteilig beeinflussen. In den letzten Ausbauprogrammen wurden immer wieder Projektanpassungen vorgenommen, die sich negativ auf das Angebot ausgewirkt haben (zum Beispiel Stabilitätsprobleme und mangelnde Flexibilität im Verspätungsfall wegen dem Verzicht auf die Entflechtung West beim Eppenbergtunnel). Die spätere Nachrüstung kostet wegen dem Bauen unter Betrieb jeweils ein Mehrfaches des eingesparten Betrags (zum Beispiel Vollausbau Lötschbergtunnel oder Zimmerbergtunnel II).

Die Zwischenberichte bieten die Gelegenheit, die Kostenentwicklungen aufgrund der genaueren Planungstiefe zu berücksichtigen und die Kredite entsprechend anzupassen. In dem Sinne sind für die Knoten Basel und Bern die notwendigen Kredite zu erhöhen, damit die Produktion des Angebots überhaupt möglich ist.

Regionalverkehrsangebot unteres Aaretal

Für das Angebot im unteren Aaretal zwischen Baden und Waldshut/Bad Zurzach konnte im STEP AS 2035 in der zur Verfügung stehenden Zeit keine befriedigende Lösung gefunden werden. Der Angebotsvorschlag im STEP AS 2035 ist ein Rückschritt gegenüber dem heutigen Angebot, bei dem die Hauptverkehrszeit (HVZ)-Leistungen der S19 nicht mehr bis Koblenz, sondern nur bis Döttingen vorgesehen waren. In der Zwischenzeit hat sich gezeigt, dass die HVZ-Leistung sogar nur noch bis Siggenthal-Würenlingen fahrbar ist. Zudem fährt sie im Abstand von wenigen Minuten zur regulären S-Bahn, womit sie keine zusätzliche Erschliessungswirkung erzeugt. Das Untere Aaretal hat verschiedene Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeitsplätze und ist die Hauptachse für die Pendlerinnen und Pendler aus dem süddeutschen Raum in die Arbeitsplatzgebiete im Raum Baden/Brugg. Ein Rückschritt in der Bahnerschliessung gegenüber heute ist daher nicht akzeptabel, zumal die deutsche Hochrhein-Strecke – unter anderem auch mit Geldern aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) – ausgebaut und somit das Einzugsgebiet auf deutscher Seite bahntechnisch besser erschlossen wird. Die Problematik wurde auch von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) erkannt und ist in einer gemeinsamen Angebotswerkstätte angegangen worden. Ohne zusätzliche oder geänderte Infrastrukturen ist aber eine Lösung zurzeit nicht absehbar. Die notwendigen Infrastrukturen für den Erhalt des Status Quo sind im Rahmen des Standberichts zu genehmigen, da es sich hier um eine unzureichende beziehungsweise um eine unvollständige Planung vom STEP AS 2035 handelt. Der Umfang dieser Massnahmen sind in der gemeinsamen Angebotswerkstätte bis Ende 2022 zu definieren.

Ausbau Knoten Olten

Der Knoten Olten ist das Schweizer Eisenbahnkreuz schlechthin. Eine an diesem Ort funktionierende Infrastruktur ist für das gesamte Bahnsystem entscheidend. Die knappen Kapazitäten im Knoten Olten schränken schon heute den Handlungsspielraum stark ein. Die vom Bund vorgesehenen Mittel im Beschluss zum STEP AS 2035 (Beitrag an Publikumsanlagen/Bahnhofplatz und 1 Spurwechsel) sowie im Rahmen der Leistungsvereinbarung (LV) (vor allem Stellwerkersatz) reichen nicht aus, um die beschlossenen Angebote 2035 mit den aktuellen Zuglängen im Knoten Olten abzuwickeln. Insbesondere fehlt die Perronverlängerung der Gleise 1–3. Vor diesem Hintergrund hatte Nationalrat Kurt Fluri bei der Behandlung von STEP AS 2035 einen Antrag auf den Ausbau des Knotens Olten gestellt. Er zog den Antrag aber auf Anraten des Bundesamts für Verkehr mit Verweis auf den Standbericht und die ausstehende Gesamtstudie zum Knoten zurück. Der Abschluss der SBB-Gesamtstudie zum Knoten Olten im Auftrag des Bundesamts für Verkehr soll demnächst erfolgen, wichtige Ergebnisse liegen inzwischen vor. Demnach sind in Olten mehrere Teilmodule zum Zielbild Knoten Olten 2035 erforderlich, die noch nicht finanziert sind. Dies betrifft namentlich die Abstellanlage in Dulliken (75 Millionen Franken). Sie ist gemäss einer BAV-Entscheidung nicht über STEP, sondern über die LV zu finanzieren. Für die restlichen rund 270 Millionen Franken (Personenunterführung Hardegg, Publikumsanlagen und Perronverlängerung der Gleise 1–3 sowie Olten Südkopf und 4 Spurwechseln) fehlt aber zurzeit die Finanzierung. Der Kanton Aargau ist insofern davon betroffen, als dass die S26 nicht in erforderlicher Länge gefahren werden kann.

Antrag zum STEP AS 2035 (1. a)

1.

Der Kanton Aargau beantragt, dass bei Kostenreduktionsstrategien die Funktionalität sowie die Flexibilität und die Aufwärtskompatibilität der Bahnanlagen nicht beeinträchtigt werden darf. Zeichnen sich begründete Mehrkosten ab, sind diese dem Parlament in einer folgenden Botschaft zu beantragen.

2.

Der Kanton Aargau beantragt, dass der Kredit zum STEP AS 2035 um 80–100 Millionen Franken erhöht wird, um das Angebot im Unteren Aaretal wieder mindestens auf den Stand vor dem AS 35 zu bringen.

3.

Der Kanton Aarau beantragt, dass die Arbeiten, insbesondere die Perronverlängerungen der Gleise 1–3 in Olten, vollständig über den STEP AS 2035 finanziert werden. Dazu ist der Kredit um rund 270 Millionen Franken zu erhöhen.

b) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?

Der Kanton Aargau ist erstaunt über die Diskrepanz zwischen dem Resultat der Evaluation zum Planungsprozess und dem aktuell vorliegenden Angebotskonzept 2035, das gemäss der Meinung von Fachleuten – nicht nur wegen dem Verzicht auf Wankkompensation (WAKO) – nicht fahrbar ist.

c) STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?

Entflechtung Pratteln

Für den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Liestal ist im Ausbauschriff 2025 (STEP AS 2025) die Entflechtung Pratteln mit einem Betrag von 510 Millionen Franken enthalten. Zwischenzeitlich geht die SBB davon aus, dass die geplanten Fahrplanangebote bis und mit Ausbauschriff 2035 auch ohne die Entflechtung gefahren werden können. Stattdessen wurde im Februar dieses Jahres für lediglich 4 Millionen Franken durch eine Anpassung an der Leit- und Signaltechnik die Zugfolgezeit verkürzt. Der Bundesrat beantragt deshalb die Streichung der Entflechtung Pratteln aus dem Ausbauprogramm. Die Entflechtung Pratteln ist jedoch eine Voraussetzung für den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Rheinfelden und weitere Angebotsschritte, wie die Arbeiten der SBB zum 5-Punkte-Plan Basel gezeigt haben. Die Entflechtung kann auch einen wichtigen Betrag zur Stabilisierung im Verspätungsfall leisten. Die Streichung hätte zur Folge, dass die Entflechtung in einem nächsten Ausbauschriff erneut beantragt werden müsste. Dies widerspricht der Systematik des STEP-Prozesses, welcher über mehrere Ausbauschriffe ausgelegt ist. Der zusätzliche Mittelbedarf für den Angebotsausbau im Fricktal, für den auch ein drittes Gleis Pratteln–Rheinfelden notwendig ist, würde dadurch deutlich höher ausfallen und sich ungünstig auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis auswirken, wodurch Hürden für den Viertelstundentakt zusätzlich erhöht würden. Die Kantone der Nordwestschweiz erwarten weiterhin, dass das Bundesamt für Verkehr den gemäss STEP AS 2025 beschlossenen Ausbau in Pratteln zum notwendigen Zeitpunkt umsetzt. Auf eine Streichung der Entflechtung Pratteln aus dem Bundesbeschluss STEP AS 2025 ist zu verzichten. Mit dem Verzicht auf die Entflechtung müsste konsequenterweise auch der Verpflichtungskredit um den eingesparten Betrag entlastet werden. Da dies nicht geschieht, ist davon auszugehen, dass andere Projekte teurer ausfallen als in der Botschaft prognostiziert. Der Verpflichtungskredit ist daher um die Kostenüberschreitung der übrigen Projekte zu erhöhen, damit die Entflechtung Pratteln erstellt werden kann.

Antrag zum STEP AS 2025 (1. c)

1.

Der Kanton Aargau lehnt die Änderung von Art. 1 Abs. 2 Bst. e des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 2013 über den AS STEP 2025 der Eisenbahninfrastruktur ab. Der Wortlaut ist in der ursprünglichen Form zu belassen "e) Basel Ost (1. Etappe), Ergolzthal: Kapazitätsausbau; Pratteln: Entflechtung"

2.

Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den STEP AS 2025 für die Eisenbahninfrastruktur ist im Umfang der Mehrkosten bei diversen Projekten von 506 Millionen auf 7'236 Millionen Franken zu erhöhen.

d) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?

Der Kanton Aargau bedauert sehr, dass sich die Einführungen der HVZ-Züge Bern–Zürich mit Halt in Aarau sowie der 30' Takt Luzern–Zofingen–Bern wegen den Umbauten im Bahnhof Bern weiter verzögern. Die Einführung der HVZ-Züge war mit der Eröffnung des Eppenbergtunnels geplant, der 30' Takt Luzern–Zofingen–Bern spätestens Mitte der 20er-Jahre.

e) ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?

Ja. Der Kanton Aargau nimmt mit grossem Erstaunen zur Kenntnis, dass der Chestenbergstunnel unter anderem wegen zu hohen Kosten aus dem Programm gestrichen wurde, und nun der Kredit um fast 590 Millionen Franken nicht ausgeschöpft wird.

f) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?

Nein.

g) Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?

Nein.

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?

Ja, mit der Präzisierung, dass das Bahnangebot Teil der Gesamtmobilität ist und die Bahnentwicklung mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt ist. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass das Basisszenario der Verkehrsperspektive 2050 den Anteil des öffentlichen Verkehrs (öV) am Modalsplit bei rund 24 % sieht. Somit müssen parallel dazu auch die anderen Verkehrsträger mit Perspektive 2050 weiterentwickelt werden.

b) Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?

Ja.

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

Der Kanton Aargau ist grundsätzlich mit der Stossrichtung einverstanden.

Die Überlegungen zu den Beschleunigungen beziehungsweise Fahrzeitverkürzungen sind aus Sicht des Kantons Aargau differenziert zu betrachten. Fahrzeitverkürzungen können auch zu einer besseren Knotenstruktur beitragen oder die in den letzten Jahren erfolgte schleichende Fahrzeitverlängerungen durch zusätzliche Prozess- und Fahrgastwechselzeiten wieder auffangen. In dem Sinne sind Fahrzeitverkürzungen unter Umständen notwendig, um die heutige Knotenstruktur überhaupt aufrecht erhalten zu können. Falls aus Kapazitätsgründen Neubaustrecken (zum Beispiel Aarau–Zürich) notwendig sind, sollen diese möglichst so gebaut werden, dass Fahrzeitreserven beziehungsweise Beschleunigungen entstehen.

Der Kanton Aargau unterstützt grundsätzlich die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Auf der Ost-West-Achse und im Binnengüterverkehr sind aber die Logistikkonzepte genauer aufzuzeigen. Mit der Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs schwindet der Umweltvorteil der Bahn. Der Kanton Aargau bezweifelt, dass Konzepte, die einen zweimaligen Umschlag vom Lastwagen auf die Bahn und wieder zurück auf den Lastwagen vorsehen, konkurrenzfähig sein werden. Die Überlegungen zum Güterverkehr sind immer noch stark auf das heutige Produktionssystem

ausgerichtet, das häufig über dieselben Achsen wie der Personenverkehr abgewickelt wird. Gerade in Ballungsräumen ist vermehrt zu prüfen, ob der Güterverkehr diese grossräumig umfahren oder via separater Linien geführt werden kann.

d) Wenn nein, was schlagen Sie vor?

-

e) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?

Der Kanton Aargau teilt die Einschätzung zu neuen Technologien und Automatisierung. Die Erfahrung zeigt aber, dass damit auf den stark belasteten Strecken kaum mehr ein Kapazitätsgewinn erfolgen kann, da in die automatischen Systeme hohe Sicherheitsreserven eingebaut werden müssen und diese Strecken bereits heute sehr gut bewirtschaftet werden. Der Kanton Aargau ist daher der Überzeugung, dass für Kapazitätsausbauten weiterhin grössere Streckenausbauten notwendig sind. Die grosse Herausforderung wird sein, die durch das Bevölkerungswachstum bedingten Mobilitätsbedürfnisse in den urbanen Räumen (Agglomerationen und intermediärer Siedlungsraum) so zu bewältigen, dass der Modal-Split dort gehalten werden kann. Dazu sind in diesen Räumen Kapazitätsausbauten unabdingbar.

Der Kanton Aargau ist der Ansicht, dass die in der Perspektive BAHN 2050 gewonnenen Erkenntnisse konkretisiert werden sollten und dazu ein langfristiges Angebotskonzept zu erstellen wäre. An diesem könnten die Zwischenschritte betreffend die Aufwärtskompatibilität geprüft werden.

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?

In Anbetracht des aktuellen Sachstandes mit einem nicht zuverlässig fahrbaren Angebotskonzept ist das Vorgehen verständlich. Der Kanton Aargau verlangt aber, dass die Gründe für das Scheitern des Planungsprozesses aufgearbeitet werden, damit in den folgenden Ausbauschritten zuverlässige Angebote erarbeitet werden können. Die Anträge zum Ausbauschritt 2035 sind spätestens mit der Überarbeitung zu berücksichtigen.

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?

Die Projekte unter Art. 1 Abs. 3 lit. a bis lit. e (Direktverbindung Aarau–Zürich, Durchgangsbahnhof Luzern, Knoten Basel, Beschleunigung Lausanne–Bern, Beschleunigung Winterthur–St. Gallen) sind sehr umfangreiche und komplexe Bauten, die einen sehr langen Vorlauf bedingen. Wichtig scheint dem Kanton Aargau, dass die Projektarbeiten langfristig finanziert werden, um keine Projektunterbrüche zu provozieren. Dazu sind die notwendigen Gelder zu sprechen.

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

Da mit der Botschaft 2026 ein ungeplanter Zwischenschritt notwendig wurde, ist es leider unvermeidlich, dass erst mit der Botschaft 2030 über einen nächsten umfassenden Angebotsschritt entschieden werden kann.

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

Die vorgesehenen vier Jahresrhythmen sind zu kurz, als dass die Planungsprozesse hintereinander abgearbeitet werden und dabei zuverlässige Angebotskonzepte entstehen können. Der Prozess müsste dahingehend optimiert werden, dass mit den Arbeiten zum übernächsten Planungsschritt bereits begonnen wird, wenn der nächste noch in Planung ist (gleichzeitige Planung an zwei Zeithorizonten). Die Planungspartner sollten sich ausserdem zum Ziel setzen, ein langfristiges Ziel-Angebotskonzept zu erarbeiten, aufgrund dessen dann in den jeweiligen Ausbauschritten Etappen definiert werden. Dabei wären die Projekte anhand der Entwicklung neu zu priorisieren. Um die Planungsprozesse koordiniert und in der notwendigen Qualität abarbeiten zu können, bitten wir den Bundesrat, zu prüfen, ob auch die personellen Ressourcen in den Planungsabteilungen des Bundesamts für Verkehr aufzustocken sind. Der Kanton Aargau empfiehlt zudem, nach der Umsetzung der jeweiligen Ausbauschritte einen Bericht über die Erreichung der verkehrlichen und räumlichen Ziele zu erstellen.

4. Weitere Bemerkungen

a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Alex Hürzeler
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Verteiler

- konsultationen@bav.admin.ch