

Herrn
Dr. Max Friedli
Direktor
Bundesamt für Verkehr (BAV)
Bollwerk 27
3003 **Bern**

Bern, den 15. Dezember 2003

Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss)

Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der Vernehmlassung betreffend den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet grundsätzlich die Realisierung der von Volk und Ständen am 29. November 1998 genehmigten HGV-Anschlüsse (FinöV-Bundesbeschluss). Hinsichtlich der vorliegenden Konkretisierung des HGV-Anschluss-Konzepts werden jedoch Vorbehalte angebracht. Der Strassenverkehrsverband FRS beantragt, den jetzigen Entwurf unter Berücksichtigung der folgenden Vorbehalte und Bemerkungen zu überarbeiten.

Nach der durchaus wahrscheinlichen Annahme des direkten Gegenentwurfs zur avanti-Initiative durch Volk und Stände am 8. Februar 2004 wird der Bund neu beauftragt, sich für die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen einzusetzen sowie im Rahmen seiner Zu-

ständigkeiten den Ausbau und den baulichen Unterhalt der Infrastrukturen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr zu fördern. Dieser verfassungsmässige Auftrag muss in Zukunft das Leitmotiv für die Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes sein. Er hat sich in Zukunft auch in Bezug auf die in den Übergangsbestimmungen verankerten Eisenbahngrossprojekte (Neat, Bahn 2000, HGV-Anschlüsse, Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken) an dieser übergeordneten Verfassungsnorm zu orientieren. Das bedeutet für den Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS, dass trotz der für die Eisenbahngrossprojekte zugesicherten finanziellen Mittel künftig klare Prioritäten gesetzt werden müssen und bei der Realisierung der Infrastruktur Nötiges und Mögliches von Wünschbarem deutlich unterschieden wird. Dabei ist bei der zur Stellungnahme unterbreiteten Vorlage aufzuzeigen, welche HGV-Anschluss-Projekte für unser Land das beste Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen. Basierend darauf ist eine klare Prioritätenordnung mit den jeweiligen Realisierungsfristen zu erstellen. Mit anderen Worten: Die Unterteilung in eine erste und eine zweite Phase ist u.E. viel zu wenig differenziert. Das von uns geforderte Konzept der Prioritätensetzung ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund der beschlossenen und vorgesehenen Milliarden hohen Entlastung des Bundeshaushalts ein Gebot der Stunde.

Die konkrete Beurteilung der einzelnen Projekte bereitet nach unserem Dafürhalten erhebliche Schwierigkeiten, da keine vergleich- und nachvollziehbaren Kosten/Nutzen-Rechnungen vorliegen. Die Investitionskosten allein der in Zukunft zu erwartenden Fahrzeitverkürzung gegenüber zu stellen, ist u.E. zu wenig aussagekräftig bzw. zu statisch. Ob die zu erwartende Reisezeiterparnis von durchschnittlich knapp 30 Minuten bei einer mittleren Fahrzeit von rund drei Stunden stets den erhofften Wettbewerbsvorteil bzw. Umsteigeeffekt mit sich bringt, ist mit Blick auf die Entwicklungen im Strassen- und Luftverkehr völlig offen und periodisch neu zu überprüfen. **Auf Basis der zur Diskussion stehenden Vorlage ist es kaum möglich, die einzelnen Investitionen hinsichtlich der massgeblichen Kriterien „angemessene Leistungsfähigkeit“, „positives Kosten/Nutzen-Verhältnis“ und „verkehrsmässige Dringlichkeit“ zuverlässig und ausreichend zu beurteilen und sodann die richtigen Prioritäten zu setzen.**

Zudem bestehen Unwägbarkeiten und Unsicherheiten bei zahlreichen Massnahmen ausländischer Partner. Die im vorliegenden Entwurf dargelegten Vorteile des HGV-Anschluss-Konzepts beruhen vielfach auf der Voraussetzung, dass diese ausländischen Partner entsprechende Investitionen in die Infrastruktur, aber auch ins Rollmaterial tätigen. Geschieht dies gar nicht oder nicht im finanziellen Ausmass bzw. in der Zeitspanne wie angenommen, können auch einzelne HGV-Anschluss-Projekte den erhofften Nutzen nicht erreichen.

II. Fragenkatalog

1. Erachten Sie den Ansatz, der die Einbindung der Grosszentren wie auch der Klein- und Mittelzentren sowie der Randregionen vorsieht, als richtig und zweckmässig?

Die im Rahmen des FinöV-Bundesbeschlusses vom Soverän gutgeheissenen HGV-Anschlüsse sollen gemäss den Erläuterungen des Bundesrats zur Volksabstimmung vom 29. November 1998 die Schweiz mit den rundherum gelegenen Ballungszentren, die zu den wachstumsstärksten Europas gehören (Städte am Oberrhein, München/Stuttgart, Mailand/Turin, Lyon/Paris), verknüpfen. Priorität haben unserer Auffassung nach deshalb schnelle und leistungsfähige Anschlüsse

grosser inländischer Agglomerationen an das europäische Schienen-Hochleistungsnetz, um diese mit den Wirtschaftszentren im benachbarten Ausland effizient und effektiv zu verbinden. Der Fokus ist also auf den grenzüberschreitenden Fernverkehr zu richten. Wir erachten den in der Frage erwähnten Ansatz demnach als nicht richtig und als unzweckmässig, soweit die damit ausgelösten Investitionen nicht mittelbar den HGV-Anschlüssen dienen. Es dürfen keine finanziellen Mittel in Bahn-2000-Projekte (1. und 2. Etappe) fliessen.

2. Unterstützen Sie den Einbezug der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone in die erste Phase des HGV-Konzepts?

Wir unterstützen diesen Einbezug und beurteilen die Strecke Rhein-Rhone als prioritär. Kein anderes HGV-Anschluss-Projekt bringt unserer Ansicht nach mehr Schweizer Ballungszentren substanziellere Reisezeitgewinne hinsichtlich der Verbindung mit wesentlichen Wirtschaftsräumen im benachbarten Ausland.

3. Begrüssen Sie das Konzept mit der Phasierung der vorgesehenen Massnahmen (1. Verpflichtungskredit: baureife, bilateral vereinbarte Projekte im grenznahen Frankreich sowie von BAHN 2000, 2. Etappe unabhängige Massnahmen im Inland. 2. Verpflichtungskredit: noch nicht finanzierte Projekte in Frankreich sowie Massnahmen in der Schweiz mit vertieftem Abstimmungsbedarf zu BAHN 2000, 2. Etappe)? Ist auf die 2. Phase mit Blick auf die Bundesfinanzen ganz oder teilweise zu verzichten?

Das Phasierungskonzept ist u.E. zu wenig differenziert. Klar scheint uns, dass nicht alle Vorhaben gleichzeitig und kurzfristig finanziert werden können. In der jetzigen Vorlage fehlen jedoch Aussagen zu einer klareren Prioritätensetzung sowie zu plausiblen Kosten/Nutzen-Rechnungen. Vermehrt mit einbezogen werden sollten zudem die nationale verkehrspolitische Optik sowie die Projektreife. Es muss aus politischen, rechtlichen oder finanziellen Gründen auch möglich sein, dass Projekte verzögert oder gar eingestellt werden. Die vorgeschlagene starre Phasierung hat daher den Nachteil, dass bei Verzögerungen oder bei Verzicht auf Projekte der 1. Phase keine ausführungsfähigen Projekte der 2. Phase mit prioritärem Charakter vorgezogen werden könnten, ohne einen neuen Bundesbeschluss zu verabschieden. Eine auf objektiven und nachvollziehbaren Kriterien basierende Prioritätenordnung würde hierzu eine Leitschnur sein. Stünde diese Ordnung einmal fest, könnte auch darüber entschieden werden, ob sich mit Blick auf die Bundesfinanzen ein ganzer oder teilweiser Verzicht von HGV-Anschluss-Projekten aufdrängt.

4. Die vorgesehenen Massnahmen schaffen auf gewissen Strecken die Voraussetzung für Verkehrsleistungen, die möglicherweise dem Regionalverkehr zuzuordnen sind. In wie weit sollen aus Ihrer Sicht die entsprechenden Leistungen von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt werden? Soll eine entsprechende Absicht im kantonalen Richtplan festgesetzt werden?

Es ist eine Tatsache, dass sich in den grossen Agglomerationen der Schweiz internationaler, nationaler, interregionaler und regionaler Personen-, aber auch Güterverkehr auf der Schiene überlagern. Die Kapazitätsprobleme, die dadurch entstehen, werden in Zukunft voraussichtlich noch

grösser werden. Eine engere Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen, insbesondere in den betroffenen Agglomerationen, ist deshalb wünschenswert. Trotzdem sollen Leistungen, die auf internationalen bzw. nationalen Strecken erbracht werden und dem Regionalverkehr zugeordnet werden könnten, nicht von den Kantonen bestellt werden. Auch auf den Autobahnspannen gewisser Städte kann der Agglomerationsverkehr bis zu 80 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens ausmachen. Trotzdem wird der Bund in Zukunft allein für Bau, Betrieb und Unterhalt der Autobahnen zuständig sein. Kantonale Richtpläne sind zudem definitiv das falsche Instrument, um eine derartige Absicht festzusetzen.

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Am 5. Dezember 2003 hat sich der Bundesrat bereit erklärt, ein Postulat der ständerätlichen Verkehrskommission anzunehmen, das eine Gesamtüberprüfung der FinöV-Projekte verlangt (03.3583). Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS begrüsst dieses Postulat. Dem Vernehmen nach soll der Bericht, den dieses Postulat fordert, in die Botschaft zu den HGV-Anschlüssen einfließen. Besser wäre es natürlich gewesen, wenn besagter Bericht für die jetzige Vernehmlassung bereits vorgelegen hätte. Da sich die entsprechenden Bundesstellen aber auch durch die veränderten (finanziellen) Rahmenbedingungen offensichtlich nicht veranlasst sahen, grundlegende Abklärungen rechtzeitig in die Wege zu leiten, verkommt die zur Stellungnahme unterbreitete Vernehmlassungsvorlage leider zu einer ziemlichen Alibiübung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller