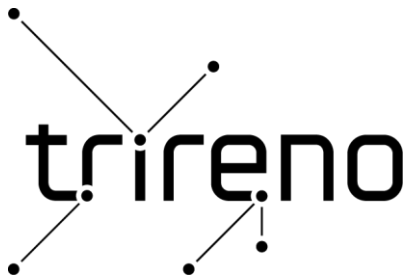


# Stellungnahme der Trägerschaft der trinationalen S-Bahn Basel (trireno)

Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschnitt der  
Bahninfrastruktur 2030/35

15. Januar 2018





## Impressum

**Geschäftsstelle Agglo Basel**  
Aufgabenbereich S-Bahn (trireno)

Emma Herwegh-Platz 2a  
CH- 4410 Liestal  
Tel.: +41 61 926 90 50  
Fax: +41 61 921 12 46  
[info@agglobasel.org](mailto:info@agglobasel.org)  
[www.trireno.org](http://www.trireno.org)

**Politische Steuerung:**

Dr. Sabine Pegoraro, Präsidentin trireno und Regierungspräsidentin  
Kanton Basel-Landschaft

Dr. Hans-Peter Wessels, Vize-Präsident trireno und Regierungsrat  
Kanton Basel-Stadt

Stephan Attiger, Regierungsrat  
Kanton Aargau

Roland Fürst, Regierungsrat  
Kanton Solothurn

David Eray, Ministre  
Canton et République du Jura

Winfried Hermann, Verkehrsminister  
Land Baden-Württemberg

Dr. Jean Rottner, Président du Conseil Régional  
Région Grand Est

**Gesamtverantwortung:**

Dr. Patrick Leypoldt  
Geschäftsführer Agglo Basel

Dr. Emanuel Barth  
Leiter Aufgabenbereich S-Bahn (trireno)

Jonas Kupferschmid  
Projektleiter Verkehr



# 1 Einleitung

3

## 1.1 trireno – Planungsplattform für die trinationale S-Bahn Basel

---

Die sieben Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel (Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura, Solothurn, Land Baden-Württemberg und Région Grand Est) haben sich am 26. April 2016 zu einer gemeinsamen Planungs- und Koordinationsplattform zusammengeschlossen und dabei die Marke „trireno“ geschaffen. trireno verantwortet die Koordination der Angebotsplanung, der Bestelltätigkeiten sowie der Öffentlichkeitsarbeit der S-Bahn und vertritt deren Interessen in den zuständigen Gremien. Sie steht dem Bund als Ansprechpartner für die trinationale S-Bahn Basel zur Verfügung. trireno ist organisatorisch beim Verein Agglo Basel in Liestal angesiedelt.

Demzufolge bezieht sich die vorliegende Stellungnahme ausschliesslich auf das Angebot des regionalen Personenverkehrs in der trinationalen Agglomeration Basel. Für den Fern- und Güterverkehr wird auf die jeweiligen Stellungnahmen der Kantone sowie auf die Stellungnahme der KÖV Nordwestschweiz verwiesen.

## 1.2 Eingereichtes Angebotskonzept Horizont 2030

---

Die zur Planungsregion Nordwestschweiz zusammengeschlossenen Kantone (AG, BL, BS, JU, SO und BE teilweise) haben auftragsgemäss Ende November 2014 ein Angebotskonzept im Regionalen Personenverkehr für den Horizont 2030 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingegeben. Dieses beinhaltet den Zielzustand für eine trinationale S-Bahn Basel, welcher mit den Bestellbehörden aus Deutschland und Frankreich gemeinsam erarbeitet worden ist.

Damit liegt erstmals ein trinational abgestimmtes Konzept vor; dies stellt einen Meilenstein für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der trinationalen Agglomeration Basel dar.

Das Vorhaben entspricht neben den regionalen Entwicklungszielen (z.B. Zielbild Agglomerationsprogramm Basel) auch den Zielsetzungen des BAV zur Weiterentwicklung des Bahnangebots und orientiert sich am Raumkonzept Schweiz. So ist für die S-Bahnen im inneren Agglomerationsbereich jeweils einen Ausbau auf einen 15-Minuten-Takt vorgesehen und gleichzeitig fördern neue Haltestellen im Zentrum die Siedlungsentwicklung nach innen. Ausserdem werden mit einer Verknüpfung der heutigen losen Äste durch attraktive Durchmesserlinien die grossen Entwicklungsgebiete in den jeweiligen Korridoren sowohl mit dem Stadtkern als auch untereinander verbunden. Das Angebotskonzept für den Horizont 2030 leistet dadurch einen wesentlichen Beitrag an die Wettbewerbsfähigkeit der trinationalen Agglomeration Basel und der ganzen Schweiz.

## 2 Generelles

4

### 2.1 Würdigung

---

trireno dankt für die Möglichkeit, im Rahmen des Ausbaus der Bahninfrastruktur 2030/35 Stellung nehmen zu dürfen. Der Entscheid des Bundesrates, die Variante Ausbauschritt 2035 zu empfehlen, wird begrüsst. Sie erzielt nicht nur eine grössere Wirtschaftlichkeit, sondern enthält wichtige Elemente, welche für die Prosperität der Schweiz und der trinationalen Agglomeration Basel von ausserordentlicher Bedeutung sind.

Ebenso begrüssenswert ist die mit FABI eingeführte neue Regelung der Abläufe, Zuständigkeiten und Zusammenarbeit im Rahmen von Angebotsplanungen und Ausbauten der Bahninfrastruktur. Gegenüber den früheren Konzepten wie Bahn 2000, NEAT, ZEB sind erstmals die Planungen des Fern-, Regional- und Güterverkehr gleichbedeutend aufeinander abgestimmt. Die im Gesetz verankerte Verantwortung der Kantone bzw. der Planungsregionen für die Erarbeitung der Angebotskonzepte im regionalen Personenverkehr ist dabei von grosser Wichtigkeit. Für die volle Entfaltung der Vorteile wird seitens BAV spätestens für den nächsten Ausbauschritt eine Optimierung der zeitlichen Abläufe und der Ressourcenallokation erwartet, um alle vorgesehenen Planungsschritte vollständig, termingerecht und in der notwendigen Tiefe durchführen zu können.

### 2.2 Methodenkritik

---

Die auf Basis der eingegebenen Angebotskonzepte gebildeten Module waren aus Sicht trireno nicht immer nachvollziehbar. Bei der „Zerstückelung“ des Gesamtangebotes der trinationalen S-Bahn Basel ging in dieser Betrachtung der Nutzen für das ganze System teilweise verloren. Durch die anschliessende Bewertung der einzelnen Module zeigte sich, dass gewisse Massnahmen in einer starren Modul-Betrachtung schlecht abschnitten, da die Bewertung der Massnahmen sehr stark von der Abgrenzung der Module abhängig ist. Weitere Nutzen bzw. entfallende Kosten von Massnahmen, welche in einer globalen Betrachtung zum Tragen kommen, wurden ungenügend berücksichtigt. In einigen Fällen konnte dies mittels einer Sensitivitätsbetrachtung oder im Rahmen der Workshops zum Gesamtkonzept korrigiert werden; in anderen Fällen war dies aus Zeitgründen oder aufgrund mangelnder Planungsressourcen der SBB nicht mehr möglich, was trireno ausdrücklich bedauert.

Des Weiteren wurden bei der Bewertung der Module die Regeln (gemäss Bericht „Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030“ vom 7.4.2014) während des Planungsprozesses angepasst und es wurde ein im Vergleich zu anderen Kriterien überproportionaler Schwerpunkt auf die Vermeidung bzw. die Reduktion von zukünftig erwarteten Überlasten gesetzt. Diesbezüglich fällt der Mangel einer systematischen Unterscheidung der folgenden beiden Stossrichtungen auf: (i) Ausbau der Sitzplatzkapazität pro Zug und (ii) Ausbau der Streckenkapazität für mehr Züge. Die gebildeten Module scheinen generell auf letzterer Stossrichtung abzustützen, ohne die erstere in Betracht gezogen und begründet verworfen zu haben. Dazu können neben betrieblichen Aspekten auch raumplanerisch gewünschte Effekte oder Attraktivitätssteigerungen im intermodalen Wettbewerb berechnete Gründe sein. Zudem erscheint der Ansatz des BAV, die Überlasten anhand von den in der Prognose fehlenden Sitzplatz-Kilometern (und nicht etwa Sitzplatz-Minuten) zu bemessen, aus Sicht trireno fragwürdig, weil damit die Überlasten beim Fernverkehr im Vergleich zum Regionalverkehr künstlich verschärft werden.

Aufgrund dieser Kritikpunkte und zusammen mit dem Bewertungskriterium „Räumliche Entwicklungsziele“ ist trireno überzeugt, dass die Grossprojekte auf dem Netz der trinationalen S-Bahn Basel, insbesondere das „Herzstück Basel“, besser abschneiden würden als bei der NIBA-Bewertung durch das BAV. Mit der neuen Erschliessung der Basler Innenstadt sowie der Angebotsverdichtung in den inneren Korridoren der Agglomeration werden nutzungsintensive Orte besser an den ÖV angebunden, was einem hochgradig angestrebten Ziel der Innenverdichtung entspricht und dadurch mit den Grundzügen des Raumkonzepts Schweiz übereinstimmt.

Schwerwiegend erscheint zudem der fehlende Einbezug einer verkehrsträgerübergreifenden Sicht: In der Tat herrscht in der trinationalen Agglomeration Basel eine rekordhohe Überlast auf dem Strassennetz. Wäre ein attraktives S-Bahn-Angebot verfügbar, hätte es bereits heute eine höhere Nachfrage (mit weiteren Steigerungen bis 2030) und

würde so zur Minderung dieser massiven Überlasten auf der Strasse beitragen. Dies würde nicht nur die Energie- und Raueffizienz des Verkehrs steigern, sondern auch die Emissionen in Form von Lärm und Schadstoffen reduzieren. In der gleichen Logik können auf Bahnlinien, die noch nicht gebaut sind, keine Überlasten ausgewiesen werden, auch wenn diese bereits auf dem nachgelagerten öV-Netz (Tram/Bus) existieren oder bis 2030 erwartet werden. Der Nutzen von neuen Bahn-Verbindungen (Neubaustrecken) wird damit systematisch unterschätzt.

Auch bei der Abschätzung von potentiellen Nachfragen sieht trireno Verbesserungsbedarf. Das verwendete SIMBA-Modell der SBB ist zwar sinnvoll für die Dimensionierung und Planung von beschlossenen Infrastrukturen. Die Wirkung von neuen Infrastrukturen (neue Haltestellen und Neubaustrecken) sowie die Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsträgern können aber nicht abgebildet werden. Deshalb fordert trireno den systematischen Einbezug eines Gesamtverkehrsmodells. Als weiterer Vorteil sind diese zudem mit regionalen, grenzüberschreitenden Gesamtverkehrsmodellen kombinierbar, wie sie in den Agglomerationen Basel und Genf verfügbar sind.

Schliesslich findet trireno es grundsätzlich heikel, dass für die Bildung der Module, die Ermittlung des Infrastrukturbedarfs *und* für die Bildung der Gesamtkonzepte die SBB eingesetzt worden ist. Dadurch wäre es potentiell möglich, dass betriebswirtschaftlich-strategische Aspekte des SBB-Konzerns in den Planungsprozess einfließen.

**Antrag:** Das methodische und organisatorische Vorgehen muss durch das BAV überprüft werden. Insbesondere sollen folgende Punkte besser berücksichtigt werden:

- Optimierung der zeitlichen Abläufe und der Ressourcenallokation im FABI/STEP-Planungsprozess seitens BAV;
- Weiterentwicklung des Modulansatzes zur Vermeidung von verzerrenden Ergebnissen je nach Modulabgrenzung;
- Einsatz von Gesamtverkehrsmodellen (z.B. nationales Verkehrsmodell UVEK) zum Verständnis und Einbezug verkehrsträgerübergreifender Wirkungen und Nutzeneffekte;
- Weiterentwicklung der Überlast-Betrachtung: Einbezug aller Verkehrsträger und Abgleich mit raumplanerischen Zielen, Anpassen der Mass-Einheit von Überlasten (Sitzplatz-km).

## 3 Beantwortung der Fragen

### 3.1 Zielsetzungen

Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

trireno begrüsst ausdrücklich den grossen Stellenwert des öffentlichen Verkehrs beim Bund. Besonders positiv hervorgehoben wird der frühe Einbezug der Planungsregionen in die Vorbereitungen des Ausbauschnittes 2030/35 sowie die Langfristigkeit bei der Finanzierung durch die Schaffung des Bahninfrastrukturfonds. Dadurch erhöht sich die Planungssicherheit und die Projekte können im Sinne einer rollenden Planung besser aufeinander abgestimmt werden.

### 3.2 Beurteilung des vorgeschlagenen Ausbauschnittes 2030/35

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

Die Verbesserung der Zugänglichkeit und der Leistungsfähigkeit von Bahnhöfen wird positiv bewertet.

trireno erachtet hingegen den einseitigen Fokus auf den Abbau von Überlasten auf dem Schienennetz als problematisch. Die anderen Kriterien wie Wirtschaftlichkeit, die Langfristperspektive und die Integration ins Raumkonzept Schweiz kommen demgegenüber zu kurz. Eine systematische Berücksichtigung der regionalen Entwicklungsziele (z.B. Agglomerationsprogramme) ist ebenfalls nicht erkennbar. Gerade in der trinationalen

Agglomeration Basel kann ein besseres Angebot auf dem S-Bahn-Netz dazu beitragen, ebenfalls Überlasten auf dem Strassennetz abzubauen. Darüber hinaus ist eine Fokussierung auf Überlasten im Schienennetz nur dort zielführend, wo bereits ein entsprechendes Angebot existiert. In der trinationalen Agglomeration Basel, wo attraktive Durchbindungen mit der nötigen Infrastruktur noch nicht gebaut sind, können dementsprechend auch keine Überlasten nachgewiesen werden.

Insgesamt scheinen somit diejenigen Regionen und Strecken, die bereits über ein sehr gutes und nachgefragtes Angebot verfügen, bevorzugt bewertet zu werden, während anderenorts der Nachholbedarf bei der Schieneninfrastruktur und den Bahnangeboten verkannt wird.

**Antrag:** Die Gewichtung des Zielsystems mit dem heute sehr starken Fokus auf Überlasten ist zu überdenken. Überlasten auf anderen Verkehrsträgern sowie regionale Entwicklungsziele sind einzubeziehen.

trireno bedauert, dass im Raum Basel keine detaillierten Langfristperspektiven für den Fern- und Güterverkehr existieren, was die Planungssicherheit des Regionalverkehrs akut erschwert. In Anbetracht dessen, dass die Anpassung der gesamtschweizerischen Langfristperspektiven für die Bahn über den Horizont 2040 hinaus auf den nächsten Ausbauschritt verschoben werden, verschärft diese Tatsache zusätzlich.

**Antrag:** Es sind Langfristperspektiven für den Fern-, Güter- und Regionalverkehr im Raum Basel zu entwickeln. Ebenfalls soll eine gesamtschweizerische Langfristperspektive bereits im Ausbauschritt 2030/35 vertieft werden.

Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?

Die Variante Ausbauschritt 2035 wird, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, bevorzugt. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Projekte optimal aufeinander abgestimmt sind. Allerdings erscheint es fragwürdig, ob der Finanzrahmen von CHF 11.5 Mia. für die Realisierung aller Massnahmen ausreichend ist, um die notwendigen Angebotsverbesserungen stabil betreiben zu können.

Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden (Personenverkehr, Güterverkehr, grenzüberschreitender Verkehr und betriebliche Anlagen)?

#### A) Personenverkehr

trireno würdigt die Berücksichtigung folgender eingegebener Angebotsverbesserungen im vorliegenden Vorschlag des Bundesrates zum Ausbauschritt 2035.

- 15-Minuten Takt S-Bahn Basel SBB – Aesch
- Anschluss des EuroAirports an das Netz der trinationalen S-Bahn Basel (Kostenbeitrag) gemäss dem laufenden Avant Projet Sommaire „Nouvelle Liaison ferroviaire de l’EuroAirport“ (6 Züge pro Stunde)
- 15-Minuten Takt zwischen Basel Badischer Bf und Lörrach Hbf (Kostenbeitrag)

Ebenfalls begrüsst werden die Massnahmen:

- Steigerung der Leistungsfähigkeit der Publikumsanlagen in den Bahnhöfen Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof und Olten
- Umstellung der RB Basel Bad Bf – Waldshut auf elektrische Traktion (notwendige, aber nicht hinreichende Massnahme für die Integration dieser Strecke in die Durchmesserlinien der trinationalen S-Bahn)
- Einbindung der trinationalen S-Bahn Basel in den Knoten Olten

In der trinationalen Agglomeration Basel kann mit diesen Massnahmen aber noch nicht die erwünschte Wirkung erzielt werden. Ohne das „Herzstück Basel“ können die geplanten Durchmesserlinien und die Verbesserungen im Angebot nicht realisiert werden. trireno fordert, dass das „Herzstück Basel“ verbindlich im Ausbauschnitt verankert wird. Ein Unterbruch der laufenden Arbeiten zum „Herzstück Basel“ ist nicht zielführend und würde die Verkehrssituation auf der Strasse und Schiene in der trinationalen Agglomeration Basel massiv verschärfen. trireno möchte an dieser Stelle nochmals darauf hinweisen, dass das Projekt „Herzstück Basel“ nicht nur im Interesse der Planungsregion Nordwestschweiz ist (laut Ausführungen im Botschafts-Entwurfs u.a. in Kap. 2.1.10, S. 34), sondern Nutzen für die ganze Schweiz und für das nahe Ausland sowie Transitverkehre aufweist. Durch das „Herzstück Basel“ werden Bahnhöfe und Bestandsstrecken entlastet, was auf der wichtigen Nord-Süd-Achse neue Kapazitäten bringen wird, insbesondere auf dem Nadelöhr des schweizerischen Abschnitts der Strecke Mulhouse – Basel (Elsässerbahn). Auch der Fernverkehr profitiert vom „Herzstück“: Dank dem umfassenden Ausbau der S-Bahn vergrössern sich die Einzugsbereiche der beiden Basler Fernbahnhöfe deutlich, während die betrieblichen Abhängigkeiten auf dem stark belasteten Bahnnetz reduziert werden können.

**Antrag:** Die integrale Verknüpfung der Basler S-Bahn-Äste zu Durchmesserlinien mittels Realisierung der Bahnverbindung „Herzstück Basel“ zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof/St. Johann inkl. 2 Haltestellen im Stadtzentrum ist im Ausbauschnitt 2030/35 verbindlich zu verankern.

Neben dem Herzstück Basel und den neuen Haltestellen sind folgende notwendige Massnahmen im vorliegenden Vorschlag des Bundesrates nicht enthalten und werden von trireno für den Ausbauschnitt 2030/35 gefordert:

- 15-Minuten Takt S-Bahn Basel SBB – Rheinfelden
- Zusätzliche Durchmesserlinien zum EuroAirport mittels Ausbau der Strecke Basel St. Johann – St-Louis und des neuen Bahnhofs EuroAirport (10 Züge pro Stunde)
- Drittes S-Bahn-Produkt pro Stunde zwischen Liestal und Sissach mit optionaler Durchbindung auf die Strecke Sissach – Läuelfingen – Olten

**Antrag:** Die erwähnten Massnahmen sollen in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden.

## B) Grenzüberschreitende Massnahmen

trireno erachtet es im Interesse der Schweiz, dass attraktivere grenzüberschreitende Bahnangebote realisiert werden und begrüsst die Bereitschaft des Bundes, grenzüberschreitende Projekte mitzufinanzieren.

Im Gegensatz zu allen anderen Massnahmen sind die grenzüberschreitenden Massnahmen aber nicht explizit im Entwurf des Bundesbeschlusses aufgeführt, sondern summarisch als «Bundesbeitrag zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen».

Zudem wird aufgrund des hohen Nutzens für die Schweiz die Frage aufgeworfen, ob die vorgesehenen CHF 100 Mio. ausreichen. Es muss gewährleistet sein, dass mit der Vorlage die finanziellen Mittel bereitgestellt werden können, die als Beitrag der Schweiz benötigt werden, um die grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte zu realisieren.

Darüber hinaus wird mit Erstaunen festgestellt, dass die grenzüberschreitenden Projekte auf Seite 68 des erläuternden Berichtes nur in der 1. Dringlichkeitsstufe und nicht in der Variante Ausbauschnitt 2030 aufgeführt sind. Ebenso werden die vollen Kosten aufgeführt, obwohl der Bund nur einen Anteil übernehmen wird.

**Antrag:** Die grenzüberschreitenden Projekte sollen im Ausbauschnitt 2030/35 mehr Verbindlichkeit erhalten: sie sind im Bundesbeschluss explizit aufzuführen und es sind genügend finanzielle Mittel für die Schweizer Kostenbeteiligung einzustellen.

### C) Betriebliche Anlagen

8

Die Investitionen in die zwei grössten Bahnhöfe der trinationalen Agglomeration Basel (Basel SBB und Badischer Bahnhof) sowie in den Bahnhof Olten werden ausdrücklich begrüsst, auch wenn der Betrag für die in Olten vorgesehenen Massnahmen (Anschluss der Publikumsanlagen an den neuen Bahnhofplatz und Perronlänge der Gleise 1 bis 4) nicht ausreicht. Zudem ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Leistungssteigerung der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB nur in der Variante Ausbauschritt 2035 enthalten ist. Der Bahnhof Basel SBB erreicht bereits heute in der Hauptverkehrszeit die Kapazitätsgrenze auf den Publikumsanlagen. Unklar bleibt ferner das Vorgehen bezüglich Erhalt oder normgerechter Anpassung der Bahnsteiggleise 30-35 im Bahnhof Basel SBB (Züge aus Frankreich mit Endpunkt Basel SBB).

**Antrag:** Die Leistungssteigerung der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB wird als sehr akut eingeschätzt, weshalb sie auch bereits in den Ausbauschritt 2030 (Variante CHF 7 Mia.) aufgenommen werden soll. Dabei sollen der Bedarf und die Anforderungen an die Bahnsteiggleise 30-35 im Bahnhof Basel SBB ebenfalls berücksichtigt werden. Ebenso sind die Mittel für den Bahnhof Olten zu erhöhen.

Es wird bedauert, dass in der Vernehmlassungsvorlage nicht ersichtlich ist, welche neuen Haltestellen für den Ausbauschritt 2030/35 vorgesehen sind. Die gewählte Bewertungsmethodik vernachlässigt zentrale Indikatoren (z.B. raumplanerische Entwicklung der Regionen), während anderen Faktoren ein viel zu grosses Gewicht beigemessen wird (z.B. Fahrzeitverlängerung für sitzenbleibende Fahrgäste). Die neuen Haltestellen sind für trireno von grosser Bedeutung, da sie der gewünschten Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung sowie der Umsetzung der beschlossenen raumplanerischen Instrumente (z.B. Agglomerationsprogramm) dienen.

Um das Netz von trireno zweckmässig zu ergänzen sind die neuen Haltepunkte Basel Morgartenring, Basel Solitude und Dornach Apfelsee notwendig. Sie leisten nicht nur einen Beitrag an die bessere Erschliessung von strategischen Entwicklungsgebieten, sondern fördern auch eine raumplanerisch gewünschte Siedlungsentwicklung nach Innen.

**Antrag:** Die neuen Haltestellen Basel Morgartenring, Basel Solitude und Dornach Apfelsee sollen in den Ausbauschritt 2030/35 aufgenommen werden.

### D) Dringender notwendige Massnahme

trireno beanstandet, dass der neue Juradurchstich in dieser Vorlage nirgendwo erwähnt wird, obschon das Projekt in der Botschaft des Bundesrates zum Ausbauschritt 2025 als vorbereitende Planungsarbeit vorgesehen ist. Um die Kapazität der S-Bahn-Strecken sicherstellen zu können, wird dem neuen Juradurchstich durch seine Entflechtung von Regional-, Fern- und Güterverkehr eine zentrale Bedeutung zugesprochen.

**Antrag:** Die Planungsarbeiten zum neuen Juradurchstich, wie sie im Ausbauschritt 2025 beschlossen wurden, sind unverzüglich aufzunehmen und in den FABI/STEP-Prozess zu integrieren.

## 3.3 Beurteilung der Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte

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

trireno begrüsst es, dass der Bund die Wichtigkeit des „Herzstückes Basel“ erkennt, erachtet es aber als inakzeptabel, dass in diesem Fall das Risiko einer Vorfinanzierung auf Dritte abgewälzt wird. Dies würde nicht den geltenden FABI-Rechtsgrundlagen entsprechen, gemäss welchen der Ausbau der Bahninfrastruktur vollständig in der Verantwortung des Bundes liegt. Wenn der Bund eine Investition als zweckmässig einstuft, wie das beim „Herzstück Basel“ der Fall ist, sollten auch die Kosten dafür aus dem BIF übernommen werden.

**Antrag:** Die Kosten des Projekts „Herzstück Basel“ sollen dem BIF entnommen werden.



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

trireno äussert sich kritisch gegenüber einer Vorfinanzierung durch Dritte. Grundsätzlich ist es sinnvoll, wenn baureife Projekte vorfinanziert werden können und nicht bis zum nächsten Ausbauschritt zurückgestellt werden müssen. Allerdings muss sichergestellt sein, dass nur Projekte, welche den langfristigen Zielen entsprechen und als volkswirtschaftlich sinnvoll beurteilt wurden, vorfinanziert werden. Dafür ist eine Langfristplanung über mehrere Ausbauschritte ("Leuchtturm") notwendig, damit die Aufwärtskomptabilität beurteilt werden kann.

Zudem befürchtet trireno, dass eine Drittfinanzierung zum Vornherein nur jenen Gebietskörperschaften offensteht, welche über die nötige Finanzkraft verfügen. Dies führt nicht nur zu einem Ungleichgewicht, sondern birgt die Gefahr, dass diese Regionen die künftigen Ausbauschritte bestimmen können.

trireno ist generell der Ansicht, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gemäss FABI-Gesetz vollständig über den BIF finanziert werden muss.

### 3.4 Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

trireno begrüsst den frühzeitigen Einbezug von technologischen Entwicklungen durch das BAV. Es ist richtig und wichtig, dass immer wieder überprüft wird, ob Kapazitätsengpässe auch mit neuer Technologie entschärft werden können.

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

trireno erachtet die prozessuale Gleichbehandlung von milliardenschweren Grossprojekten mit kleinen Massnahmen wie Haltestellen als nicht zielführend. Während letztere kurzfristig geplant und realisiert werden können, kann sich die Realisierung und die Finanzierung von Grossprojekten über mehrere Ausbauschritte erstrecken. trireno würde es begrüssen, wenn für die Realisierung von Kleinstmassnahmen (z. B. Haltestelle) eine separate Finanzierungsform existieren würde (kürzere Abstände und flexibler als Ausbauschritten).

Gerade um Planungsverzögerungen bei strategisch wichtigen Projekten zu vermeiden, wird ein Finanzierungssystem für Projektierungsmittel vorgeschlagen. In der Vorlage an das Parlament ist zudem verbindlich aufzuzeigen, wie Grossprojekte auch über mehrere Ausbauschritte finanziert werden können.

**Antrag:** Das BAV soll die Möglichkeiten a) eines neuen Finanzierungssystems für Projektierungsmittel, b) der Etappierbarkeit von Grossprojekten und c) des Umgangs mit kurzfristigen Klein- und Kleinstmassnahmen aufzeigen

Ferner wird auf die in Kapitel 2.2 (Methodenkritik) enthaltenen Punkte und Anträge verwiesen.