

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

*Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch*

BLS AG
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Genfergasse 11
3001 Bern

bls.ch

Bern, 7. November 2017

Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35; Vernehmlassung Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können. Unsere nachfolgenden Bemerkungen geben die konsolidierte Haltung der BLS AG, BLS Netz AG und der BLS Cargo AG wieder.

Im Einklang mit der Gesamtbranche unterstützt die BLS grundsätzlich den Vorschlag des Bundesrates, das Bahnnetz bis 2035 auszubauen, und fordert die Aufnahme des bahntechnischen Ausbaus des Lötschberg-Basistunnels in diesen Ausbauschritt.

Da die Bahnausbauten via Bahninfrastrukturfonds BIF sonderfinanziert sind, hat der Umfang des zu beschliessenden Ausbaupaketes keine Auswirkungen auf die Art und Höhe der Finanzierung. Entsprechend sollte sich das Ausbaupaket an einem schlüssigen Angebotskonzept ausrichten. Ein solches Gesamtkonzept muss die Komplettierung des Intercitynetzes mit einem integralen schweizweiten Halbstundentakt gemäss den Langfristperspektiven des Bundes, sowie die Stärkung der Verlagerungspolitik und die Verbesserung der Produktionseffizienz durch die Fertigstellung des NEAT-Werks einschliessen.

Dazu bedarf es zwingend des bahntechnischen Ausbaus der Lötschberg-Basisstrecke. Dieser weist eine hohe Wirtschaftlichkeit aus und bietet erhebliche betriebliche Vorteile. Einzelheiten entnehmen Sie dem beiliegenden Fragebogen.

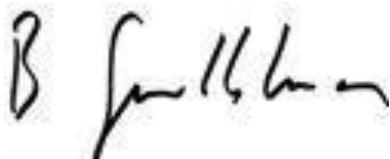
Aus unserer Sicht ist nicht nachvollziehbar, dass dieses Projekt trotz der auch im Botschaftsentwurf (S. 34) dargelegten Vorteile mit Verweis auf eine sachlogisch nicht herleitbare Finanzierungslimite zurückgestellt werden soll. Dies, zumal es von allen evaluierten Projekten planerisch am weitesten fortgeschritten ist, kaum Realisierungsrisiken aufweist und somit zeitnah realisiert werden könnte.

Die BLS beantragt daher, den Ausbauschritt 2035 um den Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels zu ergänzen.

Wir danken Ihnen für Ihre Kenntnisnahme und Berücksichtigung dieser Stellungnahme bei der Finalisierung der Botschaft an das Parlament.

Freundliche Grüsse

BLS AG

Handwritten signature of Bernard Guillelmon in black ink.

Bernard Guillelmon
CEO

Handwritten signature of Olivier Bayard in black ink.

Olivier Bayard
Leiter Public Affairs und Internationales

Zielsetzungen

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

Ja, mit Einschränkungen (siehe Hauptschreiben sowie Frage 2 unten).

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?

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

Aus unserer Sicht fehlt ein Ziel zum Gütertransitverkehr und damit verbunden zur Stärkung der Verlagerungspolitik. Hier sind insbesondere eine Erhöhung der Effizienz im alpenquerenden Güterverkehr und die Fertigstellung des NEAT-Werks anzustreben.

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

a. Variante Ausbauschritt 2030 (7 Milliarden Franken)

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

Die BLS unterstützt grundsätzlich den Vorschlag des Bundesrates, vorliegend einen grösseren Ausbauschritt zu beschliessen. Für die BLS ist dabei massgebend, ein schlüssiges Gesamt-Angebotskonzept zu ermöglichen. Der genannte Realisierungszeitraum hierfür ist als Richtgrösse zu verstehen, zumal die einzelnen Infrastrukturvorhaben noch unterschiedliche Planungsgenauigkeiten aufweisen.

Es scheint uns insbesondere wichtig, festzuhalten, dass es sich vorliegend nicht um eine Finanzvorlage handelt: Da die Bahnausbauten via BIF sonderfinanziert sind, hat der Umfang des Ausbaupaketes keinerlei Auswirkungen auf dessen Finanzierungsquellen oder den Finanzhaushalt des Bundes. Entsprechend sollte sich der dem Parlament zu beantragende Ausbauschritt an einem schlüssigen Gesamt-Angebotskonzept ausrichten und nicht an einem (sachlogisch nicht herleitbaren) Investitionsrahmen von 7 Mrd. bzw. 11,5 Mrd.

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

a. Beim Personenverkehr

b. Beim Güterverkehr

c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr

d. Bei den betrieblichen Anlagen

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

Aus unserer Sicht ist der Ausbauschritt 2035 zwingend um folgende drei Elemente zu ergänzen:

1) Bahntechnischer Ausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT).

Mit dem LBT-Ausbau werden zentrale verkehrspolitische Ziele erreicht:

- Kompletierung des Schweizer Intercitynetzes im Personenverkehr: Ohne den Ausbau des LBT wird die Linie Bern-Brig ab 2025 die einzige Intercitylinie der Schweiz ohne Halbstundentakt sein. Dies trotz ihrer hohen Bedeutung und Auslastung. Diese Lücke ist im Sinne der Kompletierung des Gesamtkonzepts öV Schweiz dringend zu schliessen. Damit werden zudem die Voraussetzungen zur Vervollständigung des Knotensystems im Fünfeck Bern-Visp-Lausanne-(Biel)-Olten-Zürich geschaffen.

- Stärkung der Verlagerungspolitik im Güterverkehr durch höhere Effizienz im alpenquerenden Güterverkehr: Der Teilausbau LBT ermöglicht eine Verdoppelung der heutigen Trassenkapazitäten der Basisstrecke. Damit kann der gesamte Güterverkehr auf dieser NEAT-Achse über die Basisstrecke verkehren. Es ergeben sich bei einem durchschnittlichen Güterzug Energieeinsparungen von über 40% gegenüber einer Fahrt über die Bergstrecke.
- Verbesserte Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur:
 - Die Entlastung der Lötschberg-Scheitelstrecke ermöglicht eine Senkung der jährlichen Betriebskosten um CHF 3-6 Mio.
 - Mit dem Ausbau des LBT können betriebliche Abläufe signifikant optimiert werden. Gleichzeitig würden sich die Trasseneinnahmen nach unseren Berechnungen um über 50% erhöhen. Daraus ergibt sich eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des LBT um jährlich CHF 7 Mio.
 - So ergibt sich auch im Quervergleich mit anderen Projekten eine sehr gute Wirtschaftlichkeit des LBT.
- Verbesserung der Stabilität des Verkehrssystems: Die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Nord-Süd-Achsen bei Betriebsunterbrüchen (Unterhalt, Umweltereignisse, Sperrung Gotthard) wird verbessert und die Gotthard-Linie entlastet.
- Ein Ausbau des LBT erlaubt dank längerer Doppelspur, Erneuerungsarbeiten auszuführen, ohne den Verkehr für längere Zeit zu unterbrechen. So steht ab 2040 eine Totalsanierung des LBT an. Ohne Weiterausbau wird dies dazu führen, dass die schnellste Verkehrsverbindung vom Mittelland ins Wallis voraussichtlich für mehrere Monate gesperrt werden müsste.
- Der Ausbau des Lötschberg-Basistunnel ist von allen STEP-Projekten planerisch am weitesten fortgeschritten und weist aufgrund des bekannten Umfeldes sehr geringe Risiken hinsichtlich des Baus und der Kosten auf. Das Vorprojekt wird per Ende 2017 abgeschlossen. Bei fortlaufender Planung könnte im 2020 mit dem Bau begonnen werden.

2) Ausbau Bahnhof Ins

Die im vorliegenden Angebotskonzept 2035 vorgesehene Taktverdichtung Freiburg-Murten-Ins (S. 30 Berichtsentwurf) bedingt Ausbauten im Bahnhof Ins. Das entsprechende Infrastrukturmodul ist jedoch erst in 2. Dringlichkeitsstufe zugeordnet (S. 65 des Berichtsentwurfes). Zudem gehen wir von einem Erwartungswert für diese Massnahme von CHF 14 Mio. aus (Modulbericht BLS). Auf Seite 30 des Berichtsentwurfs werden CHF 12 Mio. genannt. Diese beiden Aspekte sind zu korrigieren.

3) Systematisierung RE Bern–Neuchâtel (div. DS-Ausbauten, 93 Mio.)

Zur Senkung der Produktionskosten ist eine Systematisierung unbedingt anzustreben. Dies dient auch einer Entlastung der Anschlusssituation im Knoten Neuenburg, der mit dem vorgesehenen 3. Produkt am Jurasüdfuss zusätzlich belastet wird.

Weitere Bemerkungen zum Angebotsausbau und den Infrastrukturmassnahmen

Taktverdichtung RE Bern–Frutigen (DS Signau–Böwil, 27 Mio.)

Die BLS ist mit der Taktverdichtung des RE Bern–Frutigen zum Halbstundentakt einverstanden. Mit einem halbstündlichen RE kann die Überlast zwischen Bern und Thun teilweise abgebaut

werden. Anders als auf Seite 82 des erläuternden Berichts aufgeführt, gehen wir davon aus, dass der Halbstundentakt ganztägig integral (von 6–20 Uhr) geführt wird und nicht nur 5 Mal pro Tag und Richtung. Der in diesem Zusammenhang ausgewiesene Infrastrukturausbau ist abhängig vom definitiven Angebotskonzept im Knoten Bern. Je nach gewählter Lösung können sich auch zusätzliche Infrastrukturanpassungen ergeben.

Durchbindungen im Knoten Bern, z.B. durch Verknüpfung des RE Bern–Frutigen mit einer anderen RE-Linie, sind verkehrlich sinnvoll und deshalb anzustreben. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass der RE Bern–Kandersteg–Brig aus Komfortgründen (hoher Anteil touristischer Verkehr) spezifische Rollmaterialanforderungen aufweist. Die Kompatibilität von Durchbindungen zu anderen RE-Linien ist daher im weiteren Planungsprozess zu prüfen.

Betriebliche Anlagen – Abstellanlagen Rollmaterial

Auf Seite 16 des erläuternden Berichts steht, dass beim Ausbau von Abstellanlagen für das Rollmaterial kein Bedarf besteht. Es ist nicht a priori nachvollziehbar, warum es keine zusätzlichen Abstellanlagen braucht. Immerhin handelt es sich beim AS35 um einen Angebotsausbau, der zusätzliches Rollmaterial erfordert, das wiederum irgendwo abgestellt werden muss.

Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?

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?

Ja.

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

Wir erachten dies als problematisch, weil mit der Vorfinanzierung durch Kantone oder regionale Körperschaften Fakten geschaffen werden, die unweigerlich politischen Druck auf eine nachträgliche Erstattung durch den Bund im nächstfolgenden Ausbauschnitt erzeugen. Dies birgt u.E. die Gefahr, die Planungshoheit des Bundes aus einer Gesamtsystemsicht aufzuweichen. Das Eisenbahnsystem der Schweiz ist u.E. nach funktionalen, einheitlichen Kriterien weiterzuentwickeln und nicht nach Massgabe der Finanzkraft und Investitionsfreudigkeit der einzelnen Regionen.

Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

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

Nein.

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

Ja, das Thema Werkstatttrassen (Sicherstellung der benötigten Kapazitäten für Zu- und Abfuhr des Rollmaterials für den betriebsnahen Unterhalt) ist den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Einerseits beschränkt der Angebotsausbau die Kapazitäten auf dem Bahnnetz. Andererseits führt das zusätzliche Rollmaterial zu einem Mehrbedarf an Unterhaltsleistungen in den Werkstätten und damit auch zu einem erhöhten Trassenbedarf. In den weiteren Planungen ist zu prüfen, ob die notwendigen Werkstatttrassen zur Verfügung stehen und falls nicht, diese mit zusätzlichen Massnahmen sicherzustellen.