

An das
Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

16. Dezember 2003

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

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Das UVEK hat uns mit Schreiben vom 15. September 2003 eingeladen, zur Vorlage über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zu diesem Projekt zu äussern, welches Bestandteil des Bundesbeschlusses über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) vom 20. März 1998 bildete.

Wie üblich, haben wir auch unsere interessierten Mitglieder, namentlich die kantonalen Handelskammern, eingeladen, sich zur Vorlage zu äussern. Die Reaktionen aus der Ostschweiz und der West- und Nordwestschweiz fielen völlig unterschiedlich aus. Gleichzeitig hat unsere interne Umfrage aber auch gezeigt, dass die Vorlage zahlreiche Fragen noch nicht befriedigend beantwortet. Damit Sie sich ein unmittelbares Bild von den Reaktionen der verschiedenen Regionen machen können, legen wir Ihnen die massgebenden Antworten im vollen Wortlaut bei.

Angesichts der kontroversen Reaktionen und der verschiedenen offenen Fragen beantragen wir Ihnen, die Vorlage nochmals grundsätzlich zu überarbeiten und sie erneut einem – allenfalls verkürzten – Vernehmlassungsverfahren zu unterstellen.

Zur Begründung unseres Antrages möchten wir folgende Punkte anführen:

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Fédération des entreprises suisses
Federazione delle imprese svizzere
Swiss Business Federation

Hegibachstrasse 47
Postfach CH-8032 Zürich
Telefon +41 1 421 35 35
Telefax +41 1 421 34 79
www.economiesuisse.ch

1. Von der Sache her ist die Notwendigkeit einer Anbindung der Schweiz an das rasch wachsende europäische Hochgeschwindigkeitsnetz unbestritten. Nicht zufällig bildeten die HGV-Anschlüsse Bestandteil der FinöV-Vorlage.
2. Der FinöV-Beschluss vom 20. März 1998, dem das Volk in der Referendumsabstimmung vom 29. November 1998 zugestimmt hat, sah für die HGV-Anschlüsse einen Betrag von 1'200 Millionen Franken vor. Gemäss Vorlage beläuft sich der Betrag teuerungsbedingt heute auf 1'300 Millionen. Der Bundesbeschluss nahm keine Aufteilung in eine erste und zweite Etappe vor. Wie die Umfrage gezeigt hat, erwächst dieser Etappierung grosser Widerstand, weil der Hauptteil der Mittel für den Anschluss der Ostschweiz erst in der zweiten Etappe vorgesehen sind.

Wir haben Verständnis dafür, dass der Bund angesichts seiner prekären Finanzlage eine Staffelung der Projekte vorsieht. Dem würde aber die Präsentation aller Projekte in einer einzigen Vorlage nicht entgegenstehen und würde der Ostschweiz die Garantie geben, dass ihren Anliegen ebenfalls Rechnung getragen wird. Der **Zeitpunkt der Realisierung** der einzelnen Projekte hat sich aber nach einer klaren Prioritätenordnung zu richten:

1. verkehrsmässige Dringlichkeit;
 2. gegenwärtiges und künftiges Verkehrsaufkommen;
 3. volkswirtschaftlicher Nutzen für die Schweiz (Reisezeitverkürzungen);
 4. Rentabilität (positives Kosten-/Nutzenverhältnis);
 5. zeitliche Abstimmung mit den Ausbauplänen im Ausland.
4. Wir vermissen eine Abstimmung mit den innerschweizerischen Ausbauprojekten, namentlich Bahn 2000, 2. Etappe. Die HGV-Vorlage sollte nicht dazu dienen, innerschweizerische Vorhaben zu verwirklichen, die keinen massgeblichen Einfluss auf die internationalen Verbindungen ausüben.
 5. Die ganze Vorlage erweckt den Eindruck des Giesskannenprinzips. Unseres Erachtens sollten deshalb die Verkehrsströme besser gebündelt werden. Dies gilt namentlich für die TGV-Verbindungen nach Frankreich. Es ist aus finanziellen Gründen, aber auch aus Gründen der Nachfrage, kaum berechtigt, 5 grenzüberschreitende Linien für den Anschluss ans französische TGV-Netz auszubauen. Auch wenn auf schweizerischen Strecken die Hochgeschwindigkeitszüge nie die gleiche Geschwindigkeit erreichen können wie im Ausland, sollten die Strecken so beschaffen sein, dass die Züge ihren Haupttrumpf – die Geschwindigkeit – wenigstens teilweise ausspielen können. Das ganze Konzept der TGV-An-

schlüsse muss deshalb nochmals überprüft werden, besonders weil in der Vorlage darauf hingewiesen wird, dass die Verkehre langfristig über Genf und Basel geleitet und damit kanalisiert werden sollen.

Zu den konkreten Fragen

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 HGV-Vorlage muss, wie ihr Name sagt, dem Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz dienen. Dieses verbindet in erster Linie die Ballungsräume. Aus finanziellen Gründen, aber auch aus Gründen der Nachfrage, ist es illusorisch, auch Kleinzentren und Randregionen direkt an die HGV anzuschliessen. Durch leistungsfähige innerschweizerische Verbindungen zu den Hauptzentren können auch Kleinzentren und Randregionen von den HGV-Anschlüssen profitieren.

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

Ja. Vom TGV-Rhein-Rhone kann nicht nur die Nordwestschweiz, sondern auch ein grosser Teil der Zentral- und der Ostschweiz profitieren.

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?*

Es ist verständlich, dass nicht alle Vorhaben kurzfristig finanziert werden können. Eine Staffelung ist deshalb unumgänglich. Wir befürworten aber eine Gesamtvorlage mit etappierter Ausführung der einzelnen Projekte gemäss den vorne erwähnten Kriterien. Eine Redimensionierung des HGV-Projektes dürfte sich nachteilig auf das innerschweizerische Schienennetz auswirken, weil damit die Verlagerung des grenzüberschreitenden Verkehrs auf die Schiene nicht im angestrebten Umfange realisiert werden kann.

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?

In dieser Frage werden nach unserer Auffassung die Investitionen und der Betrieb vermischt. Sofern ein Ausbauprojekt im Rahmen der HGV-Anschlüsse, welches die Kriterien für den HGV-Anschluss erfüllt, auch Vorteile für den Regionalverkehr bringt, so sollen die Leistungen nach den allgemein gültigen Prinzipien bestellt werden. Wie weit die Kantone dies in ihre Richtpläne einbeziehen wollen, muss ihnen überlassen werden.

5. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Vgl. unsere Einleitung.

* * *

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und Anträge und verbleiben

mit freundlichen Grüssen
economiesuisse

Dr. Rudolf Walser
Mitglied der Geschäftsleitung

Dr. Peter Hutzli
Mitglied der Geschäftsleitung

Beilagen: Schreiben von

- Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie, Neuchâtel vom 11.11.2003
- Chambre de commerce et d'industrie de Genève, Genève, vom 14.11.2003
- Industrie- und Handelskammer Thurgau, Weinfelden, vom 19.11.2003
- Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer, Vaduz, vom 24.11.2003
- Aargauische Industrie- und Handelskammer, Aarau, vom 24.11.2003
- IHK Industrie- und Handelskammer St. Gallen-Appenzell, St. Gallen, vom 24.11.2003
- Chambre Valaisanne de commerce et d'Industrie, Sion, vom 27.11.2003
- Glarner Handelskammer, Glarus, vom 28.11.2003
- Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden, Chur, vom 9.12.2003