



Faktenblatt

21. Juni 2019

Ausbauschnitt 2035: Zahlen und Fakten

Grundlagen und Finanzierung

Aktuelle und künftige Engpässe

Trotz der laufenden Bahn-Ausbauprogramme erreicht das Schweizer Schienennetz bereits wieder die Kapazitätsgrenze. Auch viele Bahnhöfe sind überlastet und noch nicht behindertengerecht ausgestaltet.

- Die deutlichsten Engpässe für den Zeitraum 2030 zeigen sich im Personenverkehr in den Räumen Arc lémanique, Zürich und Bern auf. Insbesondere die Abschnitte Genf–Lausanne–Yverdon, Bern–Thun, Solothurn–Olten–Zürich–Winterthur sowie Zürich-Zug-Rotkreuz sind überlastet.
- Bei den Privatbahnen bestehen Engpässe insbesondere auf den Abschnitten Lausanne–Echallens, Täsch–Zermatt, Bern–Niederscherli, Bern–Muri, Bern–Oberzollikofen, Luzern–Hergiswil sowie Zürich HB–Zürich Selnau.
- Beim Güterverkehr zeichnen sich für das Jahr 2030 zu wenig Trassen auf der West-Ost-Achse, namentlich im Mittelland und im Raum Zürich, sowie am Jurasüdfuss zwischen Lausanne Triage und Neuenburg ab. Bei den Privatbahnen besteht im Abschnitt Morges–Apples ein zusätzlicher Bedarf nach einzelnen Trassen. Zudem besteht auf den Güterverkehrsachsen auch ein Bedarf nach schnelleren Verbindungen.

Nachfrage-Prognosen

Seit 1980 hat sich der Personenverkehr auf der Schiene mehr als verdoppelt, beim Güterverkehr beträgt die Zunahme rund 40 Prozent (Personen- bzw. Tonnenkilometer). Dieser Trend setzt sich laut den aktualisierten Verkehrsprognosen des Bundes von 2016 fort. So nimmt die Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr bis 2040 um weitere 51 Prozent zu, in einzelnen Regionen wie Zürich–Winterthur oder am Arc lémanique verdoppelt sie sich sogar.

Der Güterverkehr auf der Bahn soll gemäss Prognose um weitere 45 Prozent wachsen, schwerge-
wichtig auf der West-Ost-Achse. Auf der Strasse steigt die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr um 18 bzw. 33 Prozent.

Link: Nachfrageprognosen [Verkehrsperspektiven 2040](#)

Leitsätze Ausbauschnitt 2035

Der Ausbauschnitt 2035 hat zum Ziel, insbesondere die Überlast auf einzelnen Netzteilen oder Strecken zu entschärfen. Gleichzeitig ist der Zugang zur Bahn in Bahnhöfen – nicht zuletzt für mobilitäts-

eingeschränkte Menschen – zu erleichtern und sicherer zu gestalten. Somit wird mit dem Ausbaus schritt 2035 die Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) per Ende 2023 ermöglicht.

Weiter soll die Erreichbarkeit der Tourismusregionen verbessert und die Grundversorgung des ländlichen Raums sichergestellt werden. Nicht vordringlich ist hingegen die Verkürzung von Reisezeiten. Im Güterverkehr sollen Engpässe beseitigt und die Qualität und Geschwindigkeit der Transporte erhöht werden.

Link: Räumliche Entwicklungsziele [Raumkonzept Schweiz](#)

Link: Langfristperspektive BAV [FABI Langfristperspektiven Bahn \(als pdf\)](#)

Zusammenarbeit von Bund, Kantonen, Bahnen und Güterverkehrsbranche

Mit der Annahme der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) 2014 sind die Abläufe, Zuständigkeiten und die Zusammenarbeit von Bund, Kantonen und Transportunternehmen in der Planung von Angeboten und Ausbauten neu geregelt worden:

Dem Bundesamt für Verkehr (BAV) obliegt die Planung in Zusammenarbeit mit den Kantonen, Bahnen und der Güterverkehrsbranche.

Die Kantone sind inhaltlich verantwortlich für die regionale Angebotsplanung. Sie erarbeiten und priorisieren in den Planungsregionen die Angebotskonzepte für den Regionalverkehr und stimmen diese untereinander ab. Sie können sich zu den Angebotskonzepten des Fern- und Güterverkehrs äussern.

Der Einbezug der Logistik- und Gütertransportbranche in den Planungsprozess Güterverkehr erfolgt über eine Begleitgruppe. Sie besteht aus Vertretern von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahn(güter)verkehrsunternehmen, Vertretern der verladenden Wirtschaft und von Speditions- und Logistikunternehmen, der ASTAG, der Economiesuisse, der Wissenschaft sowie der KöV als Vertretung der Kantone.

Finanzierung durch den Bahninfrastruktur-Fonds BIF

Sämtliche Kosten für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur – inklusive Folgekosten neuer Infrastrukturen – werden über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert, der im Rahmen von FABI geschaffen wurde. Der Fonds wird über zweckgebundene Einnahmen gespeist. Die Einnahmen des BIF bestimmen die maximalen Ausgaben. Die aktuellen Fondssimulationen zeigen, dass ein Ausbaus schritt in der Höhe von 12,89 Mrd. Franken bis 2035 finanziert werden kann, ohne dass die prioritäre Finanzierung des Substanzerhalts des bestehenden Netzes gefährdet ist. Die jährlichen Ausgaben für den Ausbaus schritt 2035 im BIF entsprechen dem langfristigen Durchschnitt für Ausbauten. Die Folgekosten für die Bestellung zusätzlicher Angebote im Regionalverkehr bewegen sich für den Bund im Rahmen der langfristigen Prognosen. Die Kantone haben ihre Absicht bekundet, ihren Anteil an den zusätzlichen Abgeltungen im Regionalverkehr zu tragen.

Vor- oder Dritt-Finanzierung

Gemäss FABI können Kantone oder Dritte bereits heute ein vom Parlament beschlossenes Projekt vorfinanzieren. Die nachträgliche Erstattung durch den Bund ist dabei gewährleistet.

Nicht weiterverfolgt wird der Vorschlag, dass die beiden Standortkantone ihre Projekte auf eigenes Risiko vorfinanzieren könnten: die Idee wurde von beiden Standortkantonen wie auch von weiteren Regionen in der Vernehmlassung abgelehnt.

Wirtschaftlichkeit

Ein Ausbau der Infrastruktur führt zu höheren Infrastrukturkosten. Diese zusätzlichen Kosten der Infrastrukturbetreiber werden ebenfalls vom BIF finanziert. Sie sind in der BIF-Langfristplanung berücksichtigt und werden über die Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Infrastrukturbetreiber gedeckt.

Ein Ausbau des Angebots führt seinerseits zu höheren Betriebskosten, während die Einnahmen über die Ticketpreise (Markterlöse) nicht umgehend im selben Ausmass ansteigen.

Im Regionalen Personenverkehr übernehmen Bund und Kantone die ungedeckten Betriebskosten.

Die betriebswirtschaftlichen Folgen für den Personenverkehr müssen noch verbessert werden. Nebst den Optimierungen der Angebotskonzepte liegt es in der Verantwortung der Bahnen, die Effizienz zu steigern. Falls die Effizienzsteigerungen die Kosten nicht kompensieren können, müssten eine Nutzerfinanzierung bzw. höhere Tarife in Betracht gezogen werden.

Digitalisierung

Die Digitalisierung der Gesellschaft beeinflusst die Mobilität, zum Beispiel mit multimodalen Verkehrsangeboten, optimierter Verkehrssteuerung oder autonom verkehrenden Fahrzeugen. Dies kann dazu beitragen, Infrastrukturen und Fahrzeuge besser auszulasten und Nachfragespitzen zu dämpfen. Umgekehrt erleichtert die Digitalisierung die Mobilität und macht sie attraktiver. Aus heutiger Sicht ist nicht damit zu rechnen, dass neue Technologien die Nachfrage nach Mobilität und den Bedarf an Infrastrukturen im Zeithorizont bis 2030/35 wesentlich reduzieren werden. Die mit FABI eingeführte rollende Planung beim Ausbau der Bahninfrastruktur erlaubt es, flexibel auf allfällige Veränderungen in der Verkehrsnachfrage zu reagieren.

Vorgehen und Planungsschritte

Vom Angebotsziel übers Projekt zum Modul

Für den Ausbauschnitt 2030/35 haben die Kantone sowie die weiteren Planungsbeteiligten rund 300 Angebote für den Fahrplan (Angebotsziele) beim BAV eingegeben, zum Beispiel einen Viertelstundentakt von A nach B. Rund 40 Angebotsziele wurden für den Fern- und Güterverkehr eingebracht.

Anschliessend erarbeiteten die Fachleute die Infrastruktur-Projekte, die zur Umsetzung der eingegebenen Angebotsziele nötig wären. Diese Infrastruktur-Massnahmen wurden in regionale Module zusammengefasst, da oft verschiedene Massnahmen nur in einem Paket einen guten Nutzen bringen. Insgesamt sind, ausgehend von den knapp 300 Angebotszielen, rund 140 Module bearbeitet worden: Etwa 80 Module betreffen die Privatbahnen, rund 60 Module die SBB. Diese Module wurden im nächsten Schritt einer Bewertung und nachfolgend einer Priorisierung unterzogen.

Der Ausbauschnitt 2035 umfasst ca. 40 Module. Darin sind rund 200 kleinere und mittlere Projekte bis hin zu Grossprojekten im Umfang von mehreren Milliarden Franken enthalten. Dazu kommen Bahnhofsneubauten und betriebliche Anlagen.

Die Basis für die Planungen zum Ausbauschnitt 2035 war das Angebotskonzept 2025 (früher: Referenzkonzept 2025). Mit der Botschaft zum Ausbauschnitt 2035 wurde das Angebotskonzept 2035 neu erstellt, das Angebotskonzept 2025 wurde aktualisiert.

Kriterien

Die Bewertung und Priorisierung der Module des Ausbauschnitts 2035 erfolgte in zwei Phasen.

Die erste Phase der Bewertung baute auf folgenden vier Kriterien auf:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis gemäss Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte (NIBA)
- Beitrag zum Abbau von Überlast und Kapazitätsengpässen
- Kompatibilität mit der Langfristperspektive Bahn
- Kompatibilität mit den räumlichen Entwicklungszielen der Schweiz

Anschliessend wurden aus den am besten bewerteten Modulen diejenigen ausgewählt, die mit dem Ausbauschnitt 2035 realisiert werden sollen. Die Auswahl stützt sich auf weitere Kriterien:

- Einhaltung Finanzrahmen
- Priorität des Ausbaus gemäss Bewertungskriterien (vgl. oben)
- Funktionale und netzbedingte Abhängigkeiten unter den Modulen
- Zusammenhang mit anderen Programmen (z.B. Ausbauschnitt 2025, Leistungsvereinbarung, Agglomerationsprogramme)
- Koordination unter den Verkehrsträgern, insbesondere Schiene-Strasse
- Leitsätze für den Ausbauschnitt 2030/35
- Folgen und Auswirkungen bei einer Veränderung der Verkehrsnachfrage.

Kosten und Nutzen: Die NIBA-Methodik

Die Kosten und Nutzen der Module werden vom BAV mittels NIBA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte) ermittelt. Bei der Bewertung werden alle monetarisierbaren Indikatoren in eine dynamische Kosten-Nutzen-Analyse aufgenommen, nicht-monetarisierbare Auswirkungen werden zusätzlich abgebildet. Ausgewählte Aspekte werden räumlich differenziert dargestellt. Auch werden die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse separat ausgewiesen. Die volkswirtschaftliche Bewertungsmethodik des Bundes basiert auf dem Ziel- und Indikatorensystem nachhaltiger Verkehr des UVEK (ZINV UVEK). Der [Leitfaden zu NIBA](#) ist online publiziert.

Kostenschätzung der Projekte

Die Kosten für die Infrastrukturmassnahmen wurden sowohl von der SBB als auch von den Privatbahnen gemäss der vom BAV vorgegebenen Kostenmethodik geschätzt. Es handelt sich dabei um eine Globalschätzung. Der [Leitfaden zur Kostenmethodik Bahninfrastruktur](#) ist online publiziert.

Ausblick nächster Ausbauschnitt

Selbst mit dem Ausbauschnitt 2035 lassen sich verschiedene Projekte, die von den Planungsbeteiligten gewünscht werden und zweckmässig wären, nicht realisieren. In der Logik der rollenden Planung von FABI stehen sie für den nächsten Ausbauschnitt zur Diskussion. Dies betrifft insbesondere die Direktverbindung Aarau–Zürich, den Durchgangsbahnhof Luzern und die trinationale S-Bahn in Basel (Herzstück Basel). Voraussichtlich wird ein dritter Ausbauschnitt ca. 2026 dem Parlament vorgelegt.

Weitere Unterlagen sowie Kartenmaterial: www.bav.admin.ch/ausbau2035

Für Rückfragen:

Kommunikation Bundesamt für Verkehr
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch