



FABI-Hintergrundinformationen: Bahnausbau STEP und Ausbauschnitt 2025

21. Juni 2013 (ergänzte Version)

Mit dem weiteren Bahnausbau wollen Bund und Parlament bestehende Engpässe beseitigen und neue Kapazitäten bereitstellen, damit die sich abzeichnende Nachfragesteigerung bewältigt werden kann. Die zur Umsetzung nötigen Projekte sollen jeweils in Ausbauschnitten dem Parlament vorgelegt werden.

Auf Basis der Entwicklungsszenarien des Bundes gehen die Verkehrsprognosen bis 2030 im Eisenbahn-Personenverkehr von einem Wachstum von rund 60 Prozent aus. In den Ballungsräumen und zu Spitzenzeiten wird die Nachfrage überdurchschnittlich steigen. Beim Güterverkehr ist ebenfalls von einem Wachstum in ähnlicher Grössenordnung auszugehen. Die hierfür nötigen Kapazitäten soll die Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI mit zeitlich gestaffelten Ausbauschnitten bereitstellen.

Mit FABI wird die Planung für den weiteren Bahnausbau so angepasst, dass flexibler und besser auf neue Entwicklungen reagiert werden kann. Erfahrungen mit anderen Grossprojekten (NEAT, Bahn 2000, ZEB) haben gezeigt, dass langfristig angelegte Grossprojekte stets wieder aktualisiert werden müssen. Dank dem geplanten neuen Bahninfrastrukturfonds BIF stehen überdies langfristig die notwendigen Mittel für Betrieb, Unterhalt und die Entwicklung der Infrastruktur zur Verfügung. Daher ist es möglich, Erweiterungen schrittweise zu planen und dem Parlament über einen längeren Zeitraum vorzulegen.

Strategische Leitlinien des Bahnausbaus

Die Standortattraktivität der Schweiz ist hoch, sie gilt es zu erhalten und zu verbessern. Die räumlich, wirtschaftlich und touristisch erwünschte Entwicklung in der Schweiz soll dabei nachhaltig erfolgen. Daher orientiert sich die Entwicklung der Bahn langfristig (d.h. deutlich über den Zeitraum von 2030 hinaus) an folgenden strategischen Leitlinien:

1. Vervollständigung des mit Bahn 2000 eingeführten Knotensystems
2. Erhöhung des Verkehrsangebots, Erweiterung der Beförderungskapazitäten
3. Erhöhung der Geschwindigkeit auf ausgewählten Strecken



Für Bundesrat und Parlament sind höhere Beförderungskapazitäten bis 2030 wichtiger als markante Geschwindigkeitserhöhungen. Der Bahnausbau orientiert sich deshalb an den beiden erstgenannten Zielen „Weiterführung des Knotenprinzips“ und „Erhöhung der Kapazität“. Längerfristig sollen indes Fahrzeitverkürzungen nicht verhindert werden. So bleibt eine Verkürzung der Reisezeiten zwischen den wichtigsten Knoten eine Option für die Zukunft. Dies wird bei der Planung der weiteren Umsetzungsschritte berücksichtigt.

Erster Ausbauschnitt 2025

Der erste Ausbauschnitt ist Teil von FABI. Dieser umfasst Projekte im Umfang von 6.4 Mrd. Franken und bringt Verbesserungen innerhalb der Ballungsräume und im Agglomerationsverkehr des schweizerischen Städtensystems sowie im nationalen Güterverkehr. Ebenso sind Massnahmen für die bessere Erschliessung des Alpenraums und der Tourismusregionen enthalten.

Geplant sind folgende Verbesserungen:

- Massnahmen auf der Ost-West-Achse via Bern, um die nachfragestarken Streckenabschnitte Genf-Lausanne und Bern-Zürich-Winterthur mit langen Doppelstockzügen zu entlasten
- Ausbau der Bahnknoten Lausanne, Genf, Bern und Basel
- Anpassungen als Voraussetzungen für Halbstundentakte zwischen Bern und Luzern, Aarau und Zürich (S-Bahn), Zürich und Chur sowie Lugano und Lugano
- Anpassungen zugunsten des Viertelstundentaktes S-Bahnen Bern-Münsingen und Basel-Liestal sowie Taktverdichtungen Chur-St. Gallen
- Verbesserungen bei den Privatbahnen und im Schienengüterverkehr

Dazu sind verschiedene Infrastrukturbauten nötig, zum Beispiel:

- Ausbauten im Grossraum der Städte Genf, Bern und Lausanne
- Zusätzliche Gleise in der Bahnhofseinfahrt Basel sowie die Entflechtung Pratteln
- Ausbauten des Engpasses Holligen und 3. Gleis zwischen Gümligen und Münsingen im Raum Bern sowie Ausbauten zwischen Rapperswil und Mägenwil im Kanton Aargau
- Bau eines Tunnels mit Doppelspur zwischen Ligerz und Twann
- Ausbauten zwischen Bellinzona und Tenero
- Abstell-, Wende- und Überholgleise in Lugano, auf den Strecken Lausanne–Genf, Zürich–Chur sowie im Raum Liestal/Gelterkinden

Zudem stellt der Ausbauschnitt 2025 Mittel zur Verfügung für die Planungen und Projektierungen folgender Kapazitätsausbauten:



Referenz/Aktenzeichen: 031.26/2013-06-14/282

- Aarau–Zürich
- Zürich–Winterthur (Brüttenertunnel, Stadelhofen)
- Thalwil–Zug (Zimmerberg)
- Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern)
- Bahntechnik-Ausrüstung Ferden-Mitholz im Lötschberg-Basistunnel
- Behebung von Engpässen im Agglomerations- und Regionalverkehr sowie im Zugang zu Tourismusregionen

Die Projekte des ersten Ausbauschnittes sollen bis zum Jahr 2025 realisiert werden. Sie erfolgen parallel zu den laufenden und geplanten Arbeiten im Rahmen der NEAT, der Infrastrukturprojekte und des Projektes ZEB.

Künftige Ausbauschnitte

Ein Ausbauschritt 2030 wird in den nächsten Jahren entwickelt und dem Parlament bis 2018 vorgelegt. Gemäss der Prognosen für den Bahninfrastrukturfonds wird er Projekte für rund 8 bis 10 Mrd. Franken umfassen, die voraussichtlich bis 2030 umgesetzt werden sollen. Mögliche Schwerpunkte sind:

- dringliche Engpässe im Agglomerations- und Regionalverkehr sowie zu Tourismusregionen
- Weiterführung des mit dem Ausbauschritt 2025 begonnenen Ausbaus des Ost-West-Korridors (Kapazitätsausbauten insbesondere im Raum Aarau–Zürich–Winterthur für den Einsatz von langen Doppelstockzügen auf der Linie Genf–Bern–Zürich–St.Gallen)
- Weitere Kapazitätsausbauten, wie zum Beispiel in der Zentralschweiz (Luzern–Zug–Zürich) oder auf den Transitkorridoren (Ferden–Mitholz im Lötschberg-Basistunnel) sowie Fahrzeitverkürzungen zwischen der West- und Deutschschweiz

Über die Priorität und die Aufnahme von Projekten in weitere Ausbauschnitte nach 2030 entscheidet das Parlament auf Antrag des Bundesrates im Vier- bis Achtjahresrhythmus.

4-Meter-Korridor

Der Bundesrat beantragt in einer separaten Botschaft dem Parlament, Massnahmen für einen 4-Meter-Korridor auf der Gotthard-Achse aus dem BIF zu finanzieren. Mit der Überweisung einer separaten Botschaft für einen 4-Meter-Korridor im Mai 2013 erfüllte er einen Auftrag des Parlaments, welches die Vorlage in den nächsten Monaten behandeln wird.



Referenz/Aktenzeichen: 031.26/2013-06-14/282

Anpassungen ZEB-Gesetz

Im Rahmen der vertieften Planungsarbeiten von ZEB und des künftigen Bahnausbaus zeigte sich, dass bei einzelnen ZEB-Projekten Anpassungsbedarf besteht. Mit Anpassungen des ZEB-Gesetzes im Rahmen der FABI-Vorlage wird der effiziente Mitteleinsatz gewährleistet und ZEB auf den weiteren Bahnausbau abgestimmt.

Neu wird der gesamte Um- und Ausbau des Knotens Lausanne vorgezogen und vollständig aus ZEB-Mitteln finanziert. In Lausanne wird eine Milliarde Franken investiert, wodurch die verschiedenen Ersatz- und Umbauarbeiten besser aufeinander abgestimmt und Synergien genutzt werden können. Der Ausbau des Knotens Lausanne ist eine Voraussetzung für massgebliche spätere Angebotserweiterungen.

Im Gegenzug wird der Chestenbergtunnel zwischen Zürich und Lenzburg aus ZEB in einen späteren Ausbauschnitt verschoben. Grund dafür sind Kostenüberschreitungen und offene Fragen zur Linienführung des Chestenbergtunnels oder einer Alternative im Raum Aarau–Zürich.

Der Abtausch der beiden Projekte Knoten Lausanne und Chestenberg erfolgt kostenneutral. Damit bleibt das Kostendach von ZEB bei 5,4 Milliarden Franken.

Zeitplan

Stimmt das Volk der Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI zu, können die gesetzlichen Grundlagen voraussichtlich auf den 1. Januar 2016 in Kraft gesetzt werden.

Kontakt/Rückfragen: Bundesamt für Verkehr, Information, 031 322 36 43