



## Faktenblatt

Datum: 26. November 2024

---

# Konsolidierung Angebotskonzept 2035 und weiteres Vorgehen beim Bahnausbau

2019 hat das Parlament den Bahn-Ausbauabschritt 2035 beschlossen. Diesem liegt das Angebotskonzept (AK) 2035 zugrunde, welches einen grossen Angebotssprung vorsieht: Auf rund 60 Strecken sollen neue Viertel- und Halbstundentakte ermöglicht und die Anzahl Sitzplätze um rund 20 Prozent erhöht werden. Für den Güterverkehr ist insbesondere ein schweizweites Expressnetzes für zeitkritische Güter (z.B. Pakete, Lebensmittel) vorgesehen. All dies ist notwendig, um die weiter wachsende Mobilitäts- und Transportnachfrage bewältigen zu können.

Der Ausbauabschritt 2035 basiert auf einer Reihe von Planungsparametern, insbesondere Anforderungen an das Rollmaterial (Leistungsfähigkeit, Geschwindigkeit, Länge, Profil). Die Planungsparameter werden von der SBB bzw. den Bahnen erarbeitet. Das BAV fasst die Planungsparameter jeweils in den Planungsgrundlagen für die Ausbauabschritte zusammen.

Mit dem Vernehmlassungsbericht von 2022 zur späteren Botschaft 2023 und danach der Botschaft 2023 zum Bahnausbau selber hat der Bundesrat darüber informiert, dass veränderte Planungsgrundlagen der SBB zu Gunsten eines robusten Fahrplans und ihr Verzicht auf das kurvenschnelle Fahren mit dem neuen Doppelstockzug dazu führen, dass das AK 35 überarbeitet («konsolidiert») werden muss.

Die Konsolidierung des AK 35 soll es ermöglichen, das Bahnangebot für die Kundinnen und Kunden in den nächsten Jahrzehnten wie geplant deutlich auszubauen und trotzdem stabil und pünktlich zu produzieren. Die Konsolidierung des AK 35 ist auch eine Voraussetzung für die Planung weiterer Ausbauabschritte.

Inzwischen haben die Arbeiten von BAV und SBB auf Fachebene gezeigt, dass der grösste Teil der ursprünglichen Ziele des AK 35 auch mit den neuen Eckwerten realisiert werden kann. Die Konsolidierung ist aber deutlich aufwändiger als bisher angenommen. Es müssen über die ganze Schweiz verteilt zusätzliche Erweiterungen im Bahnnetz wie beispielsweise zusätzliche Gleise, Streckenanpassungen und neue Abstellanlagen realisiert werden. Die Kosten für die Konsolidierung belaufen sich nach heutigem Stand auf rund 8,5 Milliarden Franken. Dazu kommen noch Mehrkosten bei schon beschlossenen

Projekten, Investitionen für den sicheren Betrieb verschiedener Bahnhöfe auch bei wachsender Nutzerzahl und für weitere Projektierungen und Kleinprojekte. Insgesamt werden aus Fachsicht für die Umsetzung des geplanten grossen Angebotssprungs in den nächsten rund 20 Jahren rund 14 Milliarden zusätzlich benötigt (inkl. die 8,5 Mia. Konsolidierung).

Die Finanzierung dieser Beträge über den Bahninfrastrukturfonds ist derzeit nicht gesichert, zumal die Finanzierung des Substanzerhalts des bestehenden Netzes gesetzlich Priorität hat und im Auftrag des Parlaments für den nächsten Ausbauschritt auch sechs neue, über das AK 35 hinausgehende Grossprojekte zu prüfen sind (Knoten Basel und Luzern, Strecken Aarau-Zürich, Lausanne-Bern und Winterthur-St. Gallen, Bau Grimstunnel).

Die auf fachlicher Ebene erarbeiteten Ergebnisse zur Konsolidierung und zum finanziellen Bedarf werden nun intern und extern überprüft – auch im Hinblick auf mögliche Kostenreduktionen. Parallel wird der Bund im ersten Quartal 2025 in Absprache mit den Kantonen und Bahnen die Erarbeitung von möglichen Stossrichtungen für das weitere Vorgehen starten.

#### **Für weitere Auskünfte:**

Bundesamt für Verkehr  
Information  
058 462 36 43  
[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)