



Faktenblatt Bahnausbau (Bahn 2030)

20. Januar 2011

Mit dem weiteren Bahnausbau will der Bund bestehende Engpässe beseitigen und neue Kapazitäten bereitstellen, damit die sich abzeichnende Nachfragesteigerung bewältigt werden kann. Die zur Umsetzung nötigen Projekte sollen jeweils in Ausbausritten dem Parlament vorgelegt werden. Der erste Ausbausritt umfasst Vorhaben im Umfang von 3,5 Mrd. Franken. Damit erfüllt der Bundesrat den Auftrag des Parlaments, eine Vorlage zur Weiterentwicklung des Schienennetzes zu erarbeiten.

Auf Basis der Entwicklungsszenarien des Bundes erwartet der Bundesrat bis 2030 im Eisenbahn-Personenverkehr ein Wachstum von rund 60 Prozent. 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 will der Bundesrat mit zeitlich gestaffelten Ausbausritten bereitstellen.

Gesetzliche Grundlagen

Das Parlament hat in Artikel 10 des ZEBG (Gesetz zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur) den Bundesrat beauftragt, eine Vorlage zur Weiterentwicklung des Schienennetzes vorzulegen sowie einzelne konkrete Projekte zu prüfen. In einem ersten Schritt beauftragte der Bundesrat am 18. Dezember 2008 das BAV, im Rahmen des Projektes Bahn 2030 zwei Varianten für ein neues Bahn-Angebots- und Infrastrukturprogramm auszuarbeiten: eine für 12 und eine für 21 Mrd. Franken. Im Rahmen von ZEB bewilligte das Parlament Ausbauten im Umfang von 5,4 Mrd. Franken, die sich derzeit in der Umsetzungsplanung befinden.

Aufgrund der Arbeiten im Rahmen der Arbeitsgruppe „Finanzierung der Bahninfrastruktur“, von Bahn 2030 sowie der ZEB-Umsetzung beschloss der Bundesrat, die Planungen für den weiteren Bahnausbau so anzupassen, dass flexibler und besser auf neue Entwicklungen reagiert werden kann. Erfahrungen mit anderen Grossprojekten (NEAT, Bahn2000, 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. Das Programm Bahn 2030, das als Grossprojekt einen AusbaU-Umfang von 12 bzw. 21 Mrd. Franken vorsah, wird in Ausbauschritte aufgeteilt.

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 will der Bundesrat die Entwicklung der Bahn langfristig (d.h. deutlich über den Zeitraum von 2030 hinaus), an folgenden strategischen Leitlinien orientieren:

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

Für den Bundesrat 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. Dies wird bei der Planung der weiteren Umsetzungsschritte berücksichtigt.

Erster Ausbauschritt

Den ersten Ausbauschritt wird der Bundesrat im Rahmen seines Gegenentwurfes zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ dem Volk unterbreiten. Dieser umfasst Projekte im Umfang von 3,5 Mrd. Franken und bringt Verbesserungen innerhalb der Ballungsräume und im Agglomerationsverkehr des schweizerischen Städtenetzes sowie im nationalen Güterverkehr. Ebenso sind Massnahmen für die Erschliessung des Alpenraums und der Tourismusregionen sowie für den Ausbau der Publikumsanlagen in den Bahnhöfen 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, Bern und Basel,
- Anpassungen als Voraussetzungen für Halbstundentakte zwischen Bern und Luzern, Zürich und Chur sowie Locarno und Lugano,
- Verbesserungen bei den Privatbahnen, im Bereich Zugang zur Bahn in verschiedenen Bahnhöfen und im Schienengüterverkehr.



Dazu sind verschiedene Infrastrukturbauten nötig, zum Beispiel:

- Bahnhofsausbauten in Bern und Lausanne
- Zusätzliche Gleise in der Bahnhofseinfahrt Basel,
- Ausbau des Engpasses Holligen im Raum Bern,
- Bau eines Tunnels mit Doppelspur zwischen Ligerz und Twann,
- Ausbau auf Doppelspur zwischen Contone und Tenero,
- Abstell-, Wende- und Überholgleise in Lugano, auf den Strecken Coppet–Nyon, Zürich–Chur sowie im Raum Liestal/Gelterkinden.

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 Infrastrukturfondsprojekte und des Projektes ZEB. Es ist aufgrund der voraussichtlichen Entwicklung des Bahninfrastrukturfonds möglich, bis ungefähr 2030 ein zweites Ausbauprogramm umzusetzen, welches circa 5 Mrd. Franken umfasst. Die Höhe dieser Beträge berechnet sich aus der Verfügbarkeit der Mittel des BIF unter Berücksichtigung des grossen Bedarfs für den Substanzerhalt des bestehenden Netzes (Netzaudit SBB/Second Opinion BAV). Weitere Angaben dazu werden im Frühjahr 2011 im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage zum Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ veröffentlicht.

Künftige Ausbauschnitte

Im Rahmen der Planung von Bahn 2030 wurden noch weitere Projekte und Massnahmen vertieft auf ihre Dringlichkeit und auf ihren Nutzen analysiert. Ebenso hat das Parlament im Rahmen des ZEB-Gesetzes eine Liste von Projekten zur Prüfung in Auftrag gegeben. Über die Priorität und die Aufnahme dieser Projekte in weitere Ausbauschnitte entscheidet das Parlament auf Antrag des Bundesrates im Vier- bis Achtjahresrhythmus.

Die Planung einer Variante, die nur Fernverkehrs-, nicht aber Regionalverkehrsmassnahmen umfasst (12-Milliarden-Variante gemäss Bundesratsauftrag vom Dezember 2008), hat sich als nicht zielführend erwiesen. Aufgrund der Erfahrungen mit anderen Grossprojekten wurde die 21-Milliarden-Variante nicht mehr direkt weiterverfolgt, sondern ein neuer Ansatz gewählt: Um den Umfang der 21-Milliarden-Variante zu erreichen benötigt das vorgeschlagene System mit Ausbauschnitten drei bis vier Schritte im Zeitraum bis frühestens 2040.

Anpassungen ZEB-Gesetz

Im Rahmen der vertieften Planungsarbeiten von ZEB und Bahn 2030 zeigte sich, dass bei einzelnen ZEB-Projekten Anpassungsbedarf besteht. Mit Anpassungen des ZEB-Gesetzes im Rahmen der anstehenden Vorlage wird der effiziente Mitteleinsatz gewährleistet und ZEB auf den weiteren Bahnausbau abgestimmt.



Der Bundesrat beantragt dem Parlament, den gesamten Um- und Ausbau des Knotens Lausanne vorzuziehen und vollständig aus ZEB-Mitteln zu finanzieren. 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 beantragt der Bundesrat, den Chestenbergtunnel zwischen Zürich und Lenzburg aus ZEB in einen späteren Ausbauschnitt zu verschieben. Grund dafür sind offene Fragen zur Linienführung im Raum Olten–Zürich. Damit wird gewährleistet, dass keine Projekte realisiert werden, die allenfalls im Hinblick auf die strategischen Leitlinien nicht verträglich sind.

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

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