

Sélection d'article sur la politique suisse

processus

État d'avancement et modification des programmes d'aménagement de
l'infrastructure ferroviaire et nouvelle stratégie à long terme «
Perspective Rail 2050 » (MCF 23.055)

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Baltisser, Lena

Citations préféré

Baltisser, Lena 2025. *Sélection d'article sur la politique suisse: État d'avancement et modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et nouvelle stratégie à long terme « Perspective Rail 2050 » (MCF 23.055), 2023 - 2024.* Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne.
www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 06.06.2025.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Chemin de fer	1

Abréviations

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USAM	Union suisse des arts et métiers
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
TCS	Touring Club Suisse
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
FRS	Fédération routière suisse

Chronique générale

Infrastruktur et environnement

Transports et communications

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 16.08.2023
LENA BALTISSER

Im August 2023 präsentierte der Bundesrat in einer Botschaft **Stand und Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur** sowie einen ersten Überblick über die **Perspektive Bahn 2050**.

Zu den Eisenbahn-Ausbausritten 2025 und 2035 informierte der Bundesrat – wie alle vier Jahre vorgesehen – über den Stand der vier Programme NEAT, den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Anschluss), die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und über den Vier-Meter-Korridor. Der **HGV-Anschluss** konnte laut dem Bericht unter Einhaltung des Kreditrahmens abgeschlossen werden. Das Projekt **Vier-Meter-Korridor**, in welchem die Infrastruktur des Schienengüterverkehrs für Eisenbahnwagen mit einer Eckhöhe von vier Metern ausgebaut wird, sowie das Projekt **NEAT** befanden sich kurz vor Fertigstellung. Der entsprechende Kreditrahmen könne zum Abschluss voraussichtlich eingehalten bzw. im Fall der NEAT sogar unterschritten werden. Die Umsetzung des Projekts **ZEB** verläuft laut dem Bundesrat gemäss Planung, lediglich beim Ausbau des Bahnhofs Lausanne werde eine Überschreitung des Zeitplans erwartet. Weil der Kreditrahmen für die ZEB nicht ausgeschöpft werde, beantragte der Bundesrat eine Senkung des Kreditrahmens um CHF 590 Mio. auf insgesamt CHF 4.81 Mrd.

Für die Eisenbahn-Ausbauschritte 2025 und 2035 beantragte der Bundesrat Kreditanpassungen sowie Änderungen an bestehenden und geplanten Projekten. Für den **Ausbauschritt 2025** schlug der Bundesrat in seinem Beschlussentwurf eine Projektanpassung vor. Laufende Arbeiten hätten gezeigt, dass die bisher vorgesehene Entflechtung in Pratteln nicht im geplanten Masse notwendig sei. Neu sollte statt einer Entflechtung eine Leistungssteigerung angestrebt werden. Den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 wollte der Bundesrat um CHF 340 Mio. auf gesamthaft CHF 6.74 Mrd. anheben. Grund für diese Erhöhung seien verschiedene Änderungen und die Prüfung zusätzlicher Ausbauvorhaben am Bahnhof Genf. Weiter erläuterte der Bundesrat die Folgen des Verzichts der SBB auf die Doppelstockzüge mit Wankkompensation (WAKO) im Fernverkehr. Die Nachteile der neuen Technologie, wie beispielsweise ein höherer Unterhaltsbedarf oder weniger Fahrkomfort, überwiegen laut der SBB die Vorteile des schnelleren Fahrens in Kurven. Die entsprechenden Infrastrukturarbeiten für den Einsatz der neuen Technologie seien angehalten worden. Der Bundesrat wollte aber weiterhin an den angestrebten Fahrzeiten auf der Strecke Lausanne–Bern und auch auf der Strecke Winterthur–St. Gallen festhalten und stellte entsprechende Ersatzmassnahmen für die Botschaft 2026 in Aussicht. Der Bundesrat beantragte im Rahmen des Ausbauschritts 2025 zudem die Abschreibung eines Postulats der KVF-SR zum Ausbau der internationalen Verbindung Zürich–München; eine entsprechende Studie sei vorgelegt worden.

Zum **Ausbauschritt 2035** schlug der Bundesrat drei Anpassungen vor. Erstens sollte der Lötschberg-Basistunnel nicht wie geplant einen Teilausbau, sondern einen Vollausbau erhalten. Bei der Erfüllung eines Postulats Bregy (mitte, VS), das den Bundesrat zur Prüfung eines Totalausbaus angehalten hatte, war der Bundesrat zum Schluss gekommen, dass der Vollausbau die vorteilhaftere Lösung sei. Mit dem Totalausbau des Tunnels könne eine ansonsten nötige, achtmonatige Totalsperrung des Tunnels und ein möglicherweise ungünstiger Konflikt mit der Räumung des Munitionslagers Mitholz vermieden werden. Zweitens gleiste der Bundesrat mit seiner Vorlage die Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels auf. Eine Kommissionsmotion der KVF-SR hatte die Aufnahme des Projekts in den ordentlichen Ausbauschritt gefordert. Gekoppelt mit dem Ersatz einer Hochspannungsleitung über den Grimsel – welche ebenfalls in eine Tunnelröhre verlegt wird –, sollte dadurch eine zusätzliche Tunnelröhre für eine einspurige Bahnverbindung realisiert werden. Um eine Kapazitätssteigerung auf der Strecke Lausanne–Genf zu erreichen, war bisher der Bau eines dritten Gleises zwischen Allaman und Morges geplant gewesen. Der Bundesrat schlug dem Parlament dazu drittens vor, anstelle des weiteren Gleises einen Tunnel auf der Strecke Morges–Perroy in den Ausbauschritt aufzunehmen. Eine prospektive Studie zur Entwicklung der Bahnstrecke Lausanne–Genf habe ergeben, dass langfristig vier Gleise auf der Strecke Lausanne–Genf notwendig sein werden. Für diese Vision sei die Tunnellösung besser

geeignet als das dritte Gleis. Der Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2035 wurde ebenfalls angepasst. Neben dem Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels, dem multifunktionalen Grimseltunnel und dem Tunnel Morges-Perroy entstünden auch in den Projekten Zimmerberg-Basistunnel II, dem Vierspurausbau Zürich-Winterthur (Brüttenertunnel) sowie beim Bahnhof Stadelhofen und beim Bahnhof Olten Mehrkosten. Zwar konnte laut Bundesrat der Grossteil der Mehrkosten innerhalb des Programms kompensiert werden, aber dennoch sei eine Erhöhung des Verpflichtungskredits um insgesamt CHF 2.855 Mrd. notwendig. Der in der Botschaft beantragte Gesamtkredit beträgt damit neu CHF 15.745 Mrd.

Bezüglich der **Perspektive Bahn 2050** gab der Bundesrat eine erste Stossrichtung vor. Diese neue Langfriststrategie sollte die bisherige «Langfristperspektive Bahn» ablösen. Für die neue Strategie wurden zur effizienteren Weiterentwicklung des Schienenverkehrs Ziele in den Bereichen Raumplanung, Umwelt, Energie sowie was die Multimodalität, technologische Entwicklungen und das Angebot im Personen- und im Güterverkehr betrifft, formuliert. Im Personenverkehr etwa sollte der Fokus in Zukunft auf den kurzen und mittleren Distanzen liegen, da der Bundesrat in diesem Bereich das grösste Verlagerungspotenzial ausgemacht hatte. Die langen Distanzen sollten in den Bereichen gefördert werden, in welchen «die Bahn gegenüber dem Strassen- und Flugverkehr noch nicht wettbewerbsfähig, aber stärkenorientiert einsetzbar» sei. Im Schienengüterverkehr sollte das Augenmerk auf Umschlagplattformen und City-Logistik-Anlagen liegen. Generell sprach sich der Bundesrat dafür aus, in erster Linie die Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu verbessern, anstatt neue Ausbauprojekte umzusetzen. Die Strategie werde jedoch noch räumlich konkretisiert und dem Parlament im Rahmen der Botschaft nur zur Kenntnisnahme vorgelegt. Der Bundesrat sah mit diesem ersten Entwurf der neuen Strategie Bahn 2050 das Anliegen eines Postulats der KVF-SR erfüllt, da mit der neuen Langfristperspektive nun ein «Masterplan» für die Entwicklung und die zukünftige Schwerpunktsetzung im Schienenverkehr vorliege.

In der **Vernehmlassung** zur Botschaft, die zwischen Juni und Oktober 2022 durchgeführt worden war, waren 177 Stellungnahmen eingegangen. Die beantragten **Änderungen am Ausbauschritt 2035** wurden gemäss dem bundesrätlichen Ergebnisbericht von einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützt. Unter den positiven Stimmen fanden sich 16 Kantone, die Mitte, die Grünen, die SP, die GLP, economiesuisse, der SGV, InclusionHandicap, der TCS, der VCS sowie auch die SBB und verschiedene regionale Bahnunternehmen. Die SVP und die restlichen Kantone – vorwiegend aus der Ostschweiz – lehnten die Anpassungen am Ausbauschritt 2035 sowie am zugehörigen Verpflichtungskredit grundsätzlich ab. Die SVP sprach sich insbesondere gegen die Erhöhung des Kreditrahmens aus; die Mittel sollten «innerhalb des verfügbaren Budgets umverteilt werden». Die Ostschweizer Kantone kritisierten, dass ihrer Region gesamthaft deutlich weniger Mittel zugesprochen würden als einzelnen Ausbauprojekten in anderen Regionen. Die FDP bezog zu den Anpassungen am Ausbauschritt 2035 keine Stellung.

Die **Änderungen am Ausbauschritt 2025** wurden laut dem Bundesrat ebenfalls von mehr als der Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützt, darunter auch 18 Kantone. Einige gewichtige Akteure wie die Grünen, die SP, die SVP, der VCS und acht Kantone lehnten den Ausbauschritt 2025 teilweise bzw. als Ganzes ab. SP und Grüne forderten etwa die Beibehaltung der Entflechtung Pratteln, da damit der Ausbau der S-Bahn Rheinfelden vorläufig nicht umgesetzt werde. Die ablehnenden Kantone forderten die Aufnahme oder Anpassung von Projekten, welche für ihr Kantonsgebiet zentrale Zugverbindungen betrafen. Die SVP begründete ihre Ablehnung der Anpassungen am Ausbauschritt 2025 nicht weiter. Mitte und FDP verzichteten grundsätzlich auf eine Stellungnahme zum Ausbauschritt 2025 und zum entsprechenden Verpflichtungskredit.

Die Senkung des Gesamtkredits für die ZEB wurde in der Vernehmlassung gespalten aufgenommen. GLP und Mitte sowie die Hälfte der Kantone unterstützten die Kreditanpassung, Grüne, SP, SVP und die andere Hälfte der Kantone lehnten sie hingegen ab. Zehn Kantone, die Grünen und die SP forderten hier, dass die beschlossenen Massnahmen durch die Reduktion des Kredits nicht gefährdet werden dürfen. Die SVP verlangte auf der anderen Seite, dass der Kreditüberschuss vollumfänglich dem Schuldenabbau des Staatshaushalts zugute komme.

Die **Strategie Bahn 2050** wurde zwar mehrheitlich gutgeheissen, aber etwa der Fokus der Strategie auf die «Verkehrsverlagerung» von FDP, SVP, economiesuisse, SGV und TCS abgelehnt. Die Vision und die Zielsetzungen der Strategie fanden hingegen überwiegend Unterstützung. Nur einzelne Vernehmlassungsteilnehmende wie die SVP, CargoSuisse, der SSV oder der SGV sprachen sich dagegen aus. Sie kritisierten

beispielsweise einen mangelnden Einbezug der Wirtschaftlichkeit. Der Fokus der Strategie auf die kurzen und mittleren Distanzen fand mehrheitlich Zuspruch. Kritik daran äusserten jedoch die Mitte, die SP und einige Kantone, die forderten, dass auch die langen Distanzen mehr in die Strategie einbezogen werden sollen. Neben der Förderung des nationalen Fernverkehrs sollte dadurch die Anbindung an den internationalen Fernverkehr ausgebaut werden sowie die Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs mit dem Flugverkehr erhöht werden.

Der Bundesrat beschloss aufgrund der Vernehmlassungsantworten, im Grundsatz an seiner Botschaft festzuhalten. Nicht äussern konnten sich die Vernehmlassungsteilnehmenden zum Tunnel zwischen Morges und Perroy sowie zum multifunktionalen Grimseltunnel. Studien zur Machbarkeit und Planung der beiden Projekte waren zum Zeitpunkt der Vernehmlassung noch nicht abgeschlossen gewesen. Aufgrund der Resultate der in der Zwischenzeit abgeschlossenen Vorstudien sowie etlicher Stimmen, die in der Vernehmlassung die Aufnahme des Grimseltunnels gefordert hatten, wurden die beiden Projekte nach der Vernehmlassung dem bundesrätlichen Entwurf angefügt. Weiter gab der Bundesrat Studien für die Kompensation des Wegfalls der WAKO-Technologie in Auftrag. GLP, Grüne, SP, 14 Kantone sowie unter auch die SBB hatten in der Vernehmlassung gefordert, dass kompensierende Massnahmen zum Einhalten des angestrebten Angebotsziel bezüglich Fahrplan und Fahrzeiten ergriffen werden.

Verschiedene **Medien** zeigten sich in ihrer Berichterstattung erstaunt bis erfreut über die Bahn-Ausbaupläne von Bundesrat Albert Rösli. Der «roi du pétrole» und «Autolobbyist» habe sich nun doch als «Bahnfan» gezeigt, befanden die Aargauer Zeitung und 24heures. Besonders erfreute Stimmen fanden sich in den Westschweizer Medien, welche die Aufnahme des Tunnels Morges-Perroy und die zusätzlichen Mittel für den Ausbau des Bahnhofs Genf begrüßten. Die Tribune de Genève und 24heures sprachen vom «Jackpot» für die Genferseeregion. Kritische Stimmen wurden aus dem Tessin laut. Der Corriere del Ticino schätzte die Strategie des Bundesrat als inakzeptabel ein. Das Projekt AlpTransit werde in der Strategie Bahn 2050 unzureichend aufgenommen, obwohl das Parlament sich zuvor für die Förderung des «Verkehrskreuzes Schweiz» ausgesprochen habe. Auch umwelt- und sicherheitstechnische Anliegen sowie der Wunsch des Kantons Tessin, die Strecke Mailand-Chiasso weiter auszubauen, seien nicht in die bundesrätliche Botschaft aufgenommen worden.¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 19.12.2023
LENA BALTISSER

Die **KVF-SR** stellte sich grundsätzlich hinter die bundesrätlichen Anträge in der **Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050**. Um eine «über alle Regionen ausgewogene Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs» sicherzustellen, beantragte die Kommission ihrem Rat aber, in den Ausbausritten 2025 und 2035 verschiedene Projekte anzupassen oder neu aufzunehmen.

Die Strategie Bahn 2050 nahm die Kommission zur Kenntnis. Kommissionssprecher Wicki (fdp, NW) erläuterte, dass die Kommission den Fokus der Strategie auf kurze und mittlere Strecken grundsätzlich begrüße, die Strecken zwischen Städten und Agglomerationen sowie der langstreckenfokussierte Güterverkehr dabei aber nicht in den Hintergrund rücken dürften. Die Kantone hätten in der Anhörung der Kommission zudem verlauten lassen, dass sie den Ausbau internationaler Verbindungen zu den grossen Städten und Tourismuszentren begrüßen würden.

Die mitberichtende FK-SR stellte keine von der bundesrätlichen Botschaft abweichenden Anträge, merkte aber an, «dass die Finanzierung der Bahninfrastruktur angesichts des Bedarfs aller Regionen eine Herausforderung bleibt».

In der Wintersession 2023 stand die Beratung des Geschäfts auf der Traktandenliste des **Ständerats**. In der **Eintretensdebatte** wurden Fragen bezüglich der langfristigen Planung der Bahnentwicklung sowie der Auswahl der Projekte laut. Stefan Engler (mitte, GR) beispielsweise bemängelte die seines Erachtens geringe parlamentarische und demokratische Legitimation der Projektauswahl, die Stossrichtung der räumlichen Entwicklung der Bahn und die Ausgestaltung der Angebotskonzepte. Er stellte zudem die Frage, warum der Marktanteil der Bahn trotz grosser Investitionen in die Infrastruktur stagniere. Auch müsse in der Planung auf das nationale Zusammenspiel der verschiedenen Planungsregionen geachtet werden, wie Benedikt Würth (mitte, SG) ergänzte. Bundesrat Rösli erläuterte in Anbetracht dieser Fragen, dass die vorliegende Strategie Bahn 2050 eine erste Stossrichtung vorgebe. Eine Konkretisierung des angestrebten Bahnausbaus und des Angebotskonzepts sowie die Möglichkeit, diese im Parlament zu beraten, stellte er für die Botschaft 2026 in Aussicht.

Eintreten wurde in der Folge ohne Gegenantrag beschlossen.

In der **Detailberatung** gab der erste Teil der Vorlage bezüglich Anpassungen an den Ausbauschritten 2025 und 2035 Anlass zur Debatte. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat beim **Ausbauschritt 2025**, am bisherigen Beschlusstext festzuhalten und die Entflechtung in Pratteln weiterzuführen, da deren Notwendigkeit unbestritten sei. Dafür beantragte sie eine Krediterhöhung um CHF 25 Mio. Laut Kommissionsprecher Wicki sei die Verwaltung der Meinung, dass im Projekt bereits genügend Mittel zur Verfügung stehen, um die Entflechtung weiterzuführen. Die Kommission habe sich jedoch einstimmig für die Krediterhöhung ausgesprochen, «damit das Projekt ernst genommen wird». Die kleine Kammer stellte sich stillschweigend hinter den Antrag der Kommission.

Beim **Ausbauschritt 2035** empfahl die KVF-SR, der vom Bundesrat beantragten Aufnahme des Vollausbaus des Lötschberg-Basistunnels, der Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels und dem Bau des Tunnels Morges-Perroy zuzustimmen, was der Ständerat diskussionslos genehmigte.

Zusätzlich beantragte die Kommissionsmehrheit die Aufnahme von weiteren (Teil-)Projekten. Im Projekt zur Kapazitätserweiterung auf der Strecke Luzern-Zug-Zürich schlug die Kommission vor, vier Gleise des Bahnhofs Ebikon zu verlängern. Dies werde mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern früher oder später ohnehin notwendig und mit der frühen Aufnahme des Ausbaus könnten längere Bautätigkeiten vermieden werden. Der Kreditrahmen sollte entsprechend um CHF 100 Mio. erhöht werden. Weiter sollte im Raum Basel die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring realisiert werden. Bei der Strecke Zürich-Chur empfahl die KVF-SR, den bisher einspurigen Streckenabschnitt Tiefenwinkel auf zwei Spuren auszubauen. Der Ständerat sprach sich diskussionslos für diese drei Projektierungen aus.

Zudem beantragte die KVF-SR ihrem Rat zwei Änderungen im Raum Westschweiz. Erstens sollten Vorstudien bzw. Projektierungen für die Projekte Arc-Express und Bypass Bussigny erstellt werden, was die kleine Kammer stillschweigend guthiess. Zweitens sollten CHF 100 Mio. bereitgestellt werden, um «Verschlechterungen in der Westschweiz im Kontext des Fahrplanwechsels aufzufangen». Kommissionsprecher Wicki sprach von einer grossen Notwendigkeit und erklärte, dass sich die Kommission mit 6 zu 5 Stimmen bei einer Enthaltung für diesen Antrag ausgesprochen habe. Bundesrat Röstli stellte sich gegen die Bereitstellung dieser Mittel, da keine konkreten Projekte vorliegen würden. Röstli führte zudem aus, dass – sollten konkrete Massnahmen nötig sein – entsprechende Gelder auf dem ordentlichen Weg beantragt werden könnten. Der Ständerat stellte sich jedoch hinter die Meinung seiner Kommission und sprach sich mit 40 zu 2 Stimmen bei einer Enthaltung für die Sprechung der Mittel aus.

Auch ein Minderheitsantrag lag zum Ausbauschritt 2035 vor. Minderheitssprecher Mathias Zopfi forderte, dass im Rahmen des Ausbaus des Zimmerberg-Basistunnels II eine Abzweigung für den angedachten Meilibachtunnel gebaut wird. Der Ausbau des Meilibachtunnels sei einerseits von zentraler Bedeutung für die Kantone Zürich, St. Gallen, Graubünden, Glarus und Schwyz sowie auch für die internationalen Zugverbindungen. Andererseits könnte die Sperrung des Zimmerberg-Basistunnels, welche ohne die Vorinvestition in die Abzweigung nötig wäre, massive Engpässe im Bahnverkehr verursachen. Kommissionsprecher Wicki ergänzte dazu, dass sich der Bau des Zimmerberg-Basistunnels leicht verzögern und Mehrkosten von CHF 100 Mio. anfallen würden, wenn die Abzweigung in den Ausbauschritt aufgenommen würde. Die Kommissionsmehrheit sei aber der Ansicht, dass die Vorinvestition mit finanziellen Risiken behaftet sei. Da bisher keine konkrete Projektierung für den Meilibachtunnel vorliege, bestehe die Gefahr, dass die investierten Mittel bei einer Projektänderung verloren gingen. Dies sei bereits beim Lötschberg-Basistunnel der Fall gewesen, als eine Abzweigung an der falschen Stelle und im falschen Winkel realisiert wurde. Die kleine Kammer sprach sich – nachdem Bundesrat Röstli versichert hatte, dass der Ausbau der Abzweigung keine «epische» zeitliche Verzögerung mit sich bringen würde – mit 40 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen für den Minderheitsantrag aus und nahm die Vorinvestition in den Ausbauschritt 2035 auf.

In der Gesamtabstimmung stellte sich die kleine Kammer einstimmig hinter diesen ersten Teil der Vorlage.

Die drei weiteren Teile der bundesrätlichen Vorlage waren unumstritten. Der Ständerat genehmigte stillschweigend die **Anpassung der ZEB** sowie die **Verpflichtungskredite für die Ausbauschritte 2025 und 2035**, welche entsprechend den vorher genehmigten Projekten erhöht wurden. In den Gesamtabstimmungen herrschte Einstimmigkeit über die Annahme der drei Beschlüsse. Somit ging die Vorlage mit den Ergänzungen in beiden Ausbauschritten zur Beratung an den Nationalrat.

Der Ständerat genehmigte zudem die Abschreibung eines Postulats und einer Motion

der KVF-SR. Den Antrag auf Abschreibung für ein drittes Postulat zog Bundesrat Röstli zurück, nach dem Johanna Gapany (fdp, FR) einen entsprechenden Antrag gestellt hatte. Gapany hatte argumentiert, dass in der vorliegenden Fassung der Strategie Bahn 2050 zwar ein Fokus auf einigen lokalen Projekten bestehe, ein umfassender Masterplan bezüglich der schweizweiten Vision des Eisenbahnnetzes aber noch nicht vorliege.²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 15.03.2024
LENA BALTISSER

In der Frühjahrssession 2024 beriet der **Nationalrat** als Zweitrat die vierteilige **Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050**. Die vorbereitende **KVF-NR** beantragte ihrem Rat, den Erlassentwurf des Bundesrats gutzuheissen und zusätzlich alle vom Ständerat neu beantragten Projekte in die Ausbauschritte aufzunehmen. Anlass zu Diskussionen hatten in der Kommission laut deren Medienmitteilung einzig die von Ständerat beantragten CHF 100 Mio. zur «Behebung negativer Auswirkungen des Fahrplans 2025 in der Westschweiz» gegeben. Schliesslich sprach sich die Kommission mit 12 zu 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen für diese Erhöhung des Verpflichtungskredits aus. Die Strategie Bahn 2050 habe die KVF-NR ebenfalls diskutiert, wie die Kommissionssprecher Töngi (gp, LU) und Farinelli (fdp, TI) verlauten liessen. Töngi ergänzte dazu, dass es beim Ausbau des Bahnangebots grössere Hürden zu überwinden gelte, und zwar aufgrund des bereits sehr dichten und komplexen Infrastrukturnetzes sowie wegen des Wegfalls der Wankkompensation-Technologie für Doppelstockzüge. Die mitberichtende **FK-NR** unterstützte die Vorlage aus finanztechnischer Sicht ebenfalls oppositionslos, da im BIF genügend Mittel eingelegt seien.

Die Fraktionsvoten bezüglich der **Änderungen an den Ausbauschritten 2025 und 2035** widerspiegeln in der **Eintretensdebatte** die Haltung der KVF-NR. Die Fraktionen von FDP, SP, Grünen und Mitte unterstützten die Anträge der Kommission vorbehaltlos und stellten sich somit hinter den Entscheid des Ständerats. SVP und GLP unterstützen die geplanten Ausbauvorhaben ebenfalls grossmehrheitlich, sprachen sich aber gegen die Erhöhung des Verpflichtungskredits um CHF 100 Mio. zur Behebung negativer Auswirkungen des Fahrplans 2025 in der Westschweiz aus – ein entsprechender Minderheitsantrag Imark (svp, SO) lag für die Detailberatung vor.

Die Fraktionen äusserten sich ebenfalls zur **Strategie Bahn 2050**. Für die FDP.Liberalen-Fraktion ergänzte Andri Silberschmidt (fdp, ZH), dass alle Verkehrsträger adäquat gefördert und nicht gegeneinander ausgespielt werden sollten. Die SVP-Fraktion forderte, dass der Eigenfinanzierungsgrad der Bahn erhöht werde und die freie Wahl der Verkehrsträger bestehen bleibe. Die Fraktionen von Grünen, SP und GLP merkten an, dass internationale und Langstrecken-Zugverbindungen in der Strategie mehr zum Zug kommen sollten. Laut Brenda Tuosto (sp, VD) lehnte die SP-Fraktion zudem die Ausweitung der Eigenfinanzierung des Bahnverkehrs ab. Vielmehr seien Massnahmen zur Förderung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu ergreifen. Bundesrat Albert Röstli unterstrich in der Eintretensdebatte die Bedeutung der Vorlage, auch wenn es sich dabei nur um Anpassungen an bereits beschlossenen Projekten des Bahnausbaus handle. Von den gesamthaft 300 beschlossenen Projekten sei «ein Drittel fertig gebaut, ein Drittel im Bau und ein Drittel noch in Planung». Die Kapazität des schienenseitigen Personenverkehrs werde um fast ein Viertel erhöht. Die CHF 100 Mio. für Kompensationsmassnahmen in der Westschweiz lehnte Röstli im Namen des Bundesrats ab. Eintreten wurde daraufhin ohne Gegenantrag beschlossen.

In der **Detailberatung** wurde der Minderheitsantrag Imark diskutiert. Diese forderte, dass die Erhöhung des Verpflichtungskredits um CHF 100 Mio. für die Kompensation negativer Auswirkungen des Fahrplans 2025 in der Westschweiz aus dem Erlassentwurf gestrichen werde. Imark erklärte im Rat, dass er Verständnis für das Anliegen der Westschweiz habe. Da aber keine konkreten Projekte vorlägen und sich der Bund im «Sparmodus» befinde, sei der Zusatzkredit zu streichen. Bundesrat Albert Röstli bestätigte, dass keine konkreten Projekte angemeldet seien und diese auch ausserhalb der Ausbauschritte umgesetzt werden könnten. Er beantragte dem Nationalrat, der Minderheit Imark zu folgen. Im Namen der KVF-NR sprachen sich Michael Töngi und Alex Farinelli für die Sprechung der CHF 100 Mio. aus. Die negativen Auswirkungen des Fahrplans 2025 für die Westschweiz seien beträchtlich und die Krediterhöhung stelle eine zeitnahe Kompromisslösung dar.

In seinem Votum zum Minderheitsantrag Imark forderte Bundesrat Röstli zudem eine Abstimmung zur Projektierung des Meilibachtunnels, die vom Ständerat zuvor zusätzlich in die Vorlage aufgenommen worden war. Röstli erläuterte, dass sein Anliegen «wahrscheinlich wenig Chancen» habe, dass er aber die ablehnende Meinung des Bundesrats hierzu deutlich machen wolle. Laut Röstli lag gar keine Projektierung für die

Tunnelabzweigung vor. Der Anschluss des Meilibachtunnels im Zimmerberg-Basistunnel II werde unabhängig vom Ausbauschritt 2035 vorgenommen, wenn auch mit einer kleinen zeitlichen Verzögerung. In Anbetracht des für 2026 geplanten nächsten Ausbaus, dessen Mittelbedarf auf CHF 20 Mrd. geschätzt werde, erachte es der Bundesrat nicht als zielführend, jetzt bereits CHF 100 Mio. für den Meilibachtunnel zu blockieren. Für die KVF-NR merkte Töngi an, dass der Meilibachtunnel in der Kommission weitgehend unbestritten gewesen sei. Die Kommission habe beraten, welche zeitlichen Verzögerungen die Projektierung der Abzweigung im Zimmerberg-Basistunnel mit sich bringen würde, und habe das Projekt schlussendlich gutgeheissen.

Nach einer Debatte darüber, welche Projekte tatsächlich in der Vorberatung der KVF-NR besprochen wurden, kamen beide Anträge zur Abstimmung. Der Nationalrat sprach sich mit 178 zu 14 Stimmen für die Vorleistungen für die Abzweigung zum Meilibachtunnel aus. Die ablehnenden Stimmen stammten allesamt aus der SVP-Fraktion. Die Erhöhung des Verpflichtungskredits für Kompensationsmassnahmen in der Westschweiz wurde mit 124 zu 67 Stimmen bei 4 Enthaltungen ebenfalls gutgeheissen. Die ablehnenden Stimmen stammten hier wiederum von der SVP-Fraktion sowie auch von der Mehrheit der GLP-Fraktion.

Auch in allen anderen Punkten folgte der Nationalrat seiner Kommission bzw. dem Beschluss des Ständerats und hiess damit den bundesrätlichen Entwurf inklusive der Ergänzungen der kleinen Kammer gut. Die Gesamtabstimmung fiel mit 193 zu 1 Stimmen ohne Enthaltungen zugunsten der Vorlage aus.

Die Teile 2 bis 4 der Vorlage, die die **Anpassung des Verpflichtungskredits der ZEB** sowie **Erhöhungen der Verpflichtungskredite 2025 und 2035** betrafen, hiess der Nationalrat stillschweigend gut. Nachdem die Ausgabenbremse gelöst worden war, fielen die Gesamtabstimmungen allesamt mit 193 zu 1 Stimmen ohne Enthaltungen zugunsten der Erlassentwürfe aus.

Somit waren die Teile 2 bis 4 der Vorlage definitiv angenommen und der erste Teil betreffend die Anpassungen an den Ausbausritten 2025 und 2035 konnte für die **Schlussabstimmungen** freigegeben werden. Diese passierte er noch in derselben Session mit 188 zu 3 Stimmen ohne Enthaltungen im Nationalrat und gar einstimmig ohne Enthaltung im Ständerat.

Der Nationalrat genehmigte zudem stillschweigend die Abschreibung eines Postulats Bregy und einer Kommissionsmotion der KVF-SR.³

DÉBAT PUBLIC
DATE: 28.11.2024
LENA BALTISSER

Ende November 2024 berichtete die NZZ, dass im **Bahnausbau 2035**, für den das Parlament bereits Mittel in der Höhe von rund CHF 16 Mrd. aus dem BIF gesprochen hatte, mit **Mehrkosten von bis zu CHF 14 Mrd.** gerechnet werden müsse.

Die NZZ führte die Mehrkosten auf **zwei Ursachen** zurück. Einerseits müsse mit zusätzlichen Mitteln von bis zu CHF 8.5 Mrd. gerechnet werden, um die Angebotsziele, die im Ausbauschritt 2035 festgelegt wurden, zu erreichen. Ein Grund dafür sei der Verzicht der SBB auf die sogenannte Wankkompensation in neuen Zügen, welche schnelleres Fahren in Kurven ermöglicht hätte. Um den angestrebten Fahrplan dennoch umzusetzen und damit «der grosse Angebotsausbau umgesetzt und stabil betrieben werden könne», müssten nun kompensatorische Massnahmen ergriffen werden. Weiter würden zusätzliche Mehrkosten von CHF 5.5 Mrd. an bisherigen Projekten anfallen, die auf Projektänderungen und zusätzliche Sicherheitsanforderungen zurückzuführen seien. Das BAV und die SBB bestätigten diese Zahlen gegenüber der Zeitung. Wie Vincent Ducrot, CEO der SBB, im Dezember 2024 abermals bestätigte, müsse nun jedoch ein überarbeitetes Angebotskonzept 2035 basierend auf neueren Berechnungsgrundlagen erstellt werden. Damit könne der genaue zusätzliche Mittelbedarf berechnet und Einsparpotential überprüft werden.

Verschiedene politische **Akteure äusserten sich in den Medien** zu diesen neuesten Entwicklungen. Der Luzerner Nationalrat Michael Töngi (grüne) gab etwa an, dass diese Mehrkosten desaströs seien und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen nun nicht mehr gesichert sei. Brenda Tuosto (sp, VD), Vizepräsidentin der Westschweizer Eisenbahn-Interessenvereinigung OuestRail, zeigte sich ebenfalls beunruhigt über die Mehrkosten und prognostizierte insbesondere für den Bahnausbau in der Westschweiz eine unsichere Zukunft. Es stellten sich zudem Fragen betreffend Führung und Zusammenarbeit zwischen Bundesrat, BAV und SBB. Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs äusserte sich kritisch zu Sparmassnahmen, welche nun wohl angestrebt würden. Der Ausbau des Bahnnetzes müsse weiter vorangetrieben und die Finanzierung über den BIF gesichert werden. Die

Aargauer Zeitung befand zusammenfassend: «Die Zukunft des Schweizer ÖV-Ausbaus scheint ungewiss» und war mit dieser Einschätzung nicht allein. Die NZZ sah ferner die Sympathien der Schweizer Bevölkerung für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf der Kippe und Le Temps sprach von schwindelerregenden Mehrkosten, mit welchem der Bahnausbau zum «dossier (...) brûlant» werde.⁴

1) BBl, 2023 2061; Ergebnisbericht zur Vernehmlassung; 24H, AZ, CdT, Lib, TG, 17.8.23; SZ, 18.8.23

2) AB SR, 2023, S. 1216 ff.; Medienmitteilung FK-SR vom 10.10.2023; Medienmitteilung KVF-SR vom 22.11.2023

3) AB NR, 2024, S. 10 ff.; AB NR, 2024, S. 614; AB SR, 2024, S. 273; Medienmitteilung FK-NR vom 19.1.24; Medienmitteilung KVF-NR vom 30.1.24

4) NZZ, 28.11.24; 24H, AZ, CdT, LT, Lib, TA, 29.11.24; LT, NZZ, 27.12.24; CdT, 28.12.24