



23.055

**Stand und Änderungen  
bei Ausbauprogrammen  
der Bahninfrastruktur  
und neue Langfriststrategie  
"Perspektive Bahn 2050"****Etat d'avancement et modification  
des programmes d'aménagement  
de l'infrastructure ferroviaire  
et nouvelle stratégie à long terme  
"Perspective Rail 2050"***Erstrat – Premier Conseil*

## CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 19.12.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

**Präsidentin** (Herzog Eva, Präsidentin): Wir führen eine gemeinsame Debatte über das Eintreten auf die vier Bundesbeschlüsse durch.

**Wicki** Hans (RL, NW), für die Kommission: Der Ausbau der Bahninfrastruktur gemäss den beiden letzten Programmen ist, wie Sie alle wissen, in vollem Gange. Dabei gibt es immer wieder Anpassungen und Erweiterungen, die sich als notwendig erweisen. Wie Sie der Botschaft des Bundesrates entnehmen können, beantragt der Bundesrat für die Erweiterung der Ausbauprojekte sowie für die Mehrkosten zusätzliche 2,6 Milliarden Franken aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF). Zusätzlich ist in der Botschaft auch die Langfriststrategie Perspektive Bahn 2050 enthalten. Diese ist zwar nicht unmittelbarer Teil der vorliegenden Beratungen und Beschlüsse, doch haben die Ziele selbstverständlich auch einen Richtungscharakter für die Festlegung der einzelnen Projekte.

Im Rahmen des Ausbaus schritt 2025 beantragt der Bundesrat einen Mehrbedarf von 340 Millionen Franken. Für den Ausbauschritt 2035 sind es 2,85 Milliarden Franken. Hingegen gibt es bei der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) Einsparungen von 590 Millionen Franken. Daraus resultieren gesamthafte Ergänzungen im Umfang von 2,6 Milliarden Franken. Der Löwenanteil entfällt dabei auf den Bau eines Tunnels zwischen Morges und Perroy, der anstelle eines dritten Gleises gebaut wird. Dieser macht alleine 1,3 Milliarden Franken aus. Allerdings erweist sich der Tunnel als nachhaltige Lösung. Er resultiert aus einer prospektiven Studie, in der verschiedene Varianten zur langfristigen Vision der Achse Genf-Lausanne geprüft wurden. Der Bau eines Tunnels führt nicht nur dazu, dass die Kapazität erhöht wird und der Betriebsablauf mehr Flexibilität erhält, sondern ermöglicht auch eine Redundanz. Zudem kann mit relativ geringen Eingriffen in den Betrieb gearbeitet werden.

Ebenfalls ein grosser Betrag, ein solcher im Umfang von 640 Millionen Franken, entfällt auf den Ausbau der Weströhre des Lötschberg-Basistunnels. Derzeit ist nur die Oströhre in vollem Betrieb durchgehend befahrbar. Von der Weströhre sind aktuell 14 Kilometer befahrbar, weitere 14 Kilometer sind ausgebrochen; 7 Kilometer hingegen fehlen noch. Mit dem vollen Ausbau könnten die Kapazitäten markant erhöht werden, konkret von 60 auf 192 Güterzüge und von 50 auf 72 Personenzüge. Mit Blick auf die aktuelle Situation am Gotthard ist es zudem generell sinnvoll, über ein komplett redundantes System bei der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale zu verfügen.

Wir brauchen zudem zusätzliche 605 Millionen Franken, weil bei einigen Projekten eine Krediterhöhung notwendig ist. Dies betrifft den Zimmerberg-Basistunnel II, den Brüttenertunnel und den Bahnhof Zürich Stadelhofen. Ebenso hat sich gezeigt, dass in Olten die Sanierung der Publikumsanlagen auf den gesamten Bahnhof erstreckt werden muss, wofür zusätzliche 290 Millionen Franken beantragt werden.





Innerhalb des Ausbaus 2025 geht es um den Kanton Genf, konkret um die Arbeiten am Hauptbahnhof Genf Cornavin, für welchen ein neuer Finanzierungsschlüssel definiert worden ist und wo zusätzliche Massnahmen für einen sicheren Personenfluss erforderlich sind. Insgesamt beantragt der Bundesrat dafür Mehrkosten im Umfang von 340 Millionen Franken.

Gesamthaft beantragt der Bundesrat somit für den Ausbau 2025 eine Erhöhung des Verpflichtungskredits um 340 Millionen auf neu 6,74 Milliarden Franken und beim Ausbau 2035 eine Erhöhung um 2,855 Milliarden auf neu 15,745 Milliarden Franken – dies zusammenfassend zur Ausgangslage.

Innerhalb der Kommission wurden zunächst umfassende Anhörungen durchgeführt. Diese betrafen teils allgemeine Rückmeldungen zur Langfriststrategie, teils auch Anregungen und Anliegen zu konkreten Projekten. Bei den einzelnen Geschäften werde ich insbesondere auf die Anliegen der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV) zurückkommen.

Nachfolgend führe ich exemplarisch einige Aspekte der Diskussion auf. Ein Ausfluss aus diesen Anhörungen war nicht zuletzt die Feststellung, dass die Prioritäten zunehmend auf die kurzen und mittleren Distanzen sowie die Agglomerationsräume gelegt werden. Das ist ein Punkt, auf den in der Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050 speziell eingegangen wird; denn das voraussichtliche Bevölkerungswachstum dürfte in den nächsten Jahrzehnten im Kontext der Raumentwicklung zunehmend zu einer polyzentrischen Struktur mit Agglomerationsräumen führen. Entsprechend wird dort die Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" postuliert.

Der qualitative Ausbau, gerade auch im Bereich der Kapazität, wurde mehrheitlich begrüsst. Allerdings dürfen die Verbindungen zwischen den Städten bzw. Agglomerationen nicht unterschätzt werden. Zudem wird seitens des Bundesrates im Bereich des Personenverkehrs auf den Ausbau der kurzen Distanzen fokussiert; beim Güterverkehr sind hingegen die langen Distanzen wettbewerbsrelevant. Dieses Spannungsverhältnis darf nicht unterschätzt werden, doch ist das Bewusstsein dafür grundsätzlich vorhanden, indem auch in der Botschaft auf die diesbezügliche Bedeutung der Nord-Süd- und Ost-West-Korridore für den Güterverkehr eingegangen wird.

#### AB 2023 S 1216 / BO 2023 E 1216

Im Hinblick auf die internationalen Verbindungen wurde seitens der Kantone gewünscht, dass diese optimiert werden können, gerade auch im Hinblick auf die aktuelle Situation nach der Umsetzung des neuen Fahrplans. Konkret sollen von möglichst vielen grossen Schweizer Städten sowie Tourismuszentren internationale Verbindungen ermöglicht werden. Speziell aus der Ostschweiz wurde zudem die Kritik geäussert, dass einzelne Strecken wieder überprüft werden müssen, da es aufgrund des Verzichts auf Wankkompositionen Verzögerungen gibt.

Im Rahmen der Detailberatung wurden schliesslich in erster Linie sieben Anträge behandelt, auf die ich nachher im Einzelnen zurückkommen werde. Der Vollständigkeit halber weise ich darauf hin, dass zugleich die vier in der Botschaft aufgeführten Vorstösse abzuschreiben sind. Das Eintreten auf das Geschäft war in der Kommission unbestritten.

**Engler** Stefan (M-E, GR): Die Botschaft umfasst, wie es der Kommissionssprecher bereits gesagt hat, an und für sich zwei Teile, einen beschlussrelevanten und einen informativen zur Perspektive Bahn 2050. Im ersten Teil werden die Ausbauschritte 2025 und 2035 mit Ausbauten oder Projektierungen ergänzt, die aufgrund der Projektierungsfortschritte einen Zusatznutzen versprechen. Das ist zweifellos richtig so. Der Vollausbau des Lötschbergtunnels ist das gewichtigste unter diesen nachgeschobenen Ausbauvorhaben.

Die Kommission ist allerdings weiter gegangen und hat das Programm mit verschiedenen Programmteilen erweitert, von denen sich die Kantone einen längerfristigen Nutzen für die jeweiligen Landesteile versprechen. Wie kommt es dazu, dass die Kantone nachträglich solche Zusatzbestellungen aufgeben und auch im Ständerat immer wieder Vorstösse eingereicht werden, welche einen beschleunigten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur einfordern, beispielsweise zwischen Lausanne und Genf, Winterthur und St. Gallen oder auch Zürich und Glarus?

Mit der Finanzierung und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Fabi) verfügen wir noch über eine feste und verlässliche Finanzierungsgrundlage für die Eisenbahninfrastruktur, die aus verschiedenen Quellen gespeisen wird. Dafür werden wir weltweit beneidet.

Differenzierter fallen Bild und mein Urteil allerdings bei der Frage der Selektion und der Kriterien für die Aufnahme von Eisenbahnprojekten in die jeweiligen Ausbauprogramme aus. Den Rahmen dafür stecken Erwartungen ab, wie die Schweiz 2050 organisiert sein soll. Auf den Sachplan Verkehr, ein Zielbild Mobilität und Raum 2050 sowie auf das Raumkonzept Schweiz richtet sich die nationale Infrastrukturplanung nämlich aus.



Das ist in mehrfacher Hinsicht zu hinterfragen. Die damit getroffenen Annahmen zu den Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklungen, aber auch zur gewünschten Besiedlung in unserem Land betreffen die Zukunft und könnten falsch sein. Zudem verfügen sie über keine parlamentarisch-demokratische Legitimation, ist doch das Parlament von den Beschlüssen bzw. der Beschlussfassung über diese Planungsgrundlagen ausgeschlossen. Ich meine, wir sollten den Prozess der Projektauswahl für die Ausbauprogramme überdenken. Das kann in zweifacher Hinsicht geschehen: indem wir entweder einen Teil der verfügbaren Mittel gezielt für regionale Vorhaben zurückbehalten oder indem wir die regionale Ausgewogenheit der Infrastruktur in unserem Land auch gesetzgeberisch als zusätzliches Auswahlkriterium für die jeweiligen Ausbauschritte festlegen.

Nicht minder brisant ist der zweite, also der informative Teil der Botschaft zur Perspektive Bahn 2050, weil damit auch das Fundament für die weiteren Ausbauschritte der Eisenbahninfrastruktur gelegt wird. Demzufolge wird sich der Bundesrat auf die Perspektive Bahn 2050 abstützen, wenn er die weiteren Ausbauschritte für 2040, 2045 oder 2050 beschliessen wird. Insofern hat die Kommission richtig gehandelt, als sie sich die Frage gestellt hat, welches Angebot wir 2050 mit der Eisenbahn überhaupt abdecken wollen. Bekanntlich bildet bei der Eisenbahn das Planungsdreieck aus Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial die Grundlage für die Optimierung des Angebotes und somit für die Gewährleistung guter Anschlüsse in alle Richtungen in den Knotenbahnhöfen und somit auch für die Verbesserung der Reiseketten im ganzen Land.

Viele erinnern sich noch: Höhepunkt dieser Planungsphilosophie war das Konzept Bahn 2000, durch das der gesamte öffentliche Verkehr in der Schweiz unter dem Motto "Schneller, häufiger, direkter und bequemer" ab 2004 mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Bern und Olten auch eine deutliche Attraktivitätssteigerung erfuhr.

Obwohl die erste Etappe von Bahn 2000 ein gewaltiger Erfolg war und mit zu einer markanten Erhöhung des Marktanteiles der Bahn beitrug, stellen wir jetzt fest, dass seither leider nicht mehr viel passiert. Seit 2007 stagniert der Marktanteil trotz grosser Investitionen in das Bahnsystem, trotz der Inbetriebnahme der neuen Alpentunnels am Lötschberg, am Gotthard und am Ceneri und trotz zahlreicher Verbesserungen im regionalen Personenverkehr. Man muss sich die Frage stellen: Warum ist das so? Wir investieren so viel in die Bahninfrastruktur – warum nimmt der Marktanteil der Bahn aber nur in einem kleineren Umfang zu als die Investitionen, die getätigt wurden?

Das müsste ein Fingerzeig für uns sein, zuerst einmal die Angebotskonzepte zu überprüfen, bevor wir die Infrastrukturprogramme beschliessen. Der Bundesrat hat in diesem Frühjahr den Kantonen bekanntlich das Angebotskonzept 2035 unterbreitet, das in den Kantonen auf massive Kritik gestossen ist. Es wurde sogar gesagt, es sei die grösste Fahrplanverschlechterung aller Zeiten.

Es gibt verschiedene Gründe dafür. Der Kommissionsprecher hat die mangelhafte Fahrzeugtechnik der Neigezüge angesprochen. Das führt dazu, dass Fahrzeiten wieder verlängert werden müssen, weil sich die Fahrzeitgewinne mit der Wankkompensation in den neuen Zügen nicht realisieren. Das wiederum hat Auswirkungen auf die Dichte des Angebotes, und das wiederum hat Auswirkungen auf die Infrastruktur, die es braucht, um das Angebot zu erweitern.

Wenn wir über die Eisenbahninfrastruktur 2050 sprechen, sollten wir zuerst das Angebotskonzept 2035 und 2050 kennen. Ich möchte den Bundesrat darum bitten, das Angebotskonzept, ähnlich wie mit der Perspektive Bahn 2050, dem Parlament oder mindestens seinen Kommissionen vorgängig zu unterbreiten. Das vermittelt uns ein Bild davon, was angedacht ist und welche Bedürfnisse im Bereich der Mobilität erfüllt werden sollen. Vielleicht werden wir auf die Frage zurückkommen müssen, ob es richtig ist, bei mittleren und kurzen Distanzen prioritär in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren, oder ob es nicht zweckmässig wäre, auch die längeren Strecken, also die Verbindungen von Westen nach Osten und von Süden nach Norden, als gleichwertig zu beurteilen.

Für die Weiterentwicklung des ÖV in der Schweiz ist dringend das nationale Angebotskonzept vorzuziehen. Wir wollen dieses kennen, bevor wir Entscheidungen über die Infrastruktur 2050 fällen. Man ist jetzt offenbar auf dem Weg dazu, sich da auch mit den Kantonen zu finden. Ich bedauere, dass dieser Teil in der Botschaft eigentlich nicht erwähnt ist. Ich bin auch der Meinung, dass in oberster Priorität die nicht realisierten Vollknoten in Genf, Lausanne, Luzern und St. Gallen umzusetzen sind, dass aber, anbindend an den internationalen Verkehr, auch die Verkehrsflüsse bis nach Graubünden, bis nach Chur und weiter, aber auch in die übrigen Landesteile mit einzubeziehen sind.

So gesehen, mag diese Perspektive Bahn 2050 für den Bundesrat ein Fundament für die künftigen Eisenbahninfrastrukturen sein. Für mich genügt das nicht, ich möchte zuerst das Angebot kennen.

**Juillard Charles (M-E, JU):** Je ne redirai pas ce qui a été dit précédemment par le président de la commission ainsi que par notre collègue Engler, qui ont vraiment bien décrit l'ensemble du projet. J'aimerais tout de même



d'abord faire état de mes liens d'intérêts. Je suis membre du conseil d'administration d'une compagnie de chemin de fer, les Chemins de fer du Jura; je suis également président par intérim de l'association Arc Express, qui essaie justement de développer le transport ferroviaire dans l'Arc jurassien pour relier

AB 2023 S 1217 / BO 2023 E 1217

La Chaux-de-Fonds à Bâle. Cette association a des intérêts dans les différents projets énumérés.

Je rappelle également l'importance, pour tout le pays, des réseaux ferroviaires, non seulement pour le développement économique, mais aussi pour la décarbonation du transport ou des déplacements. Cela correspond aussi à la possibilité d'échanges entre toutes les régions culturelles et linguistiques de notre pays. C'est structurant pour le développement territorial. Certes, cela coûte effectivement beaucoup d'argent, mais je crois que les projets en valent la peine.

Dans ce qui nous est proposé aujourd'hui, il y a des projets pour toutes les régions du pays. Il faut reconnaître que la Suisse romande accuse depuis un certain temps un retard important – cela a été rappelé –, par exemple avec les dossiers du tunnel de Gléresse, de la gare de Lausanne – on n'y reviendra pas –, mais, aussi du côté de Genève avec des chantiers qui n'avancent pas au rythme qu'ils devraient. Je crois que c'est important de mentionner une attente très forte du monde politique pour éviter que ce que nous avons vécu, notamment le psychodrame de la gare de Lausanne, ne se reproduise. C'est notamment là qu'il y a un effort à faire, à mon avis, entre les prestataires, l'Office fédéral des transports (OFT), les différents partenaires et les cantons pour améliorer la gestion des projets, parce que cela devient difficilement défendable.

C'est aussi grâce à l'ensemble des cantons, car c'est l'exemple d'un dossier qui a été coconstruit entre l'OFT et les cantons, qui ont ajouté un certain nombre d'éléments par rapport au projet initial du Conseil fédéral.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'arrêté fédéral du 21 juin 2019 sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire – nous y reviendrons dans la discussion par article –, nous avons, à l'article 1 alinéa 2 lettre a chiffre 15, une proposition de minorité Zopfi. En l'occurrence, je vous appelle d'emblée à suivre la minorité, dont la proposition fait partie de cet accord complexe passé entre l'OFT et l'ensemble des cantons.

Je reviendrai aussi sur la lettre g pour apporter une précision. Apparemment, des problèmes de traduction se sont glissés entre les demandes des cantons, l'OFT et le retour en commission – je n'étais peut-être pas suffisamment attentif à ce moment et j'y reviendrai tout à l'heure.

En résumé, c'est une nouvelle étape importante dans le développement du rail. Comme vous le savez, il y en aura d'autres, cela a été rappelé.

Je vous invite à entrer en matière et à accepter les différents arrêtés selon les propositions de la commission, y compris celle de la minorité Zopfi.

**Würth Benedikt (M-E, SG):** Ich bin sehr froh, dass Kollege Engler das Planungs-dreieck angesprochen hat. Das ist meines Erachtens in der Frage der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur der Schweiz zentral, und ich glaube, hier müssen wir wieder vermehrt justieren. Was man politisch will, muss auch technisch umsetzbar und betrieblich sowie produktionstechnisch machbar sein. Ich sage das auch als Vertreter eines Bahnunternehmens.

Wir hören enorm viele Wünsche aus der Politik, berechnete Wünsche. Aber am Ende müssen diese Projekte auch umsetzbar sein, und es nützt nichts, wenn die Kundinnen und Kunden am Ende des Tages eine schlechtere Qualität haben.

Was macht den ÖV in der Schweiz letztlich aus? Es ist die Qualität, es ist die Verlässlichkeit, es ist die Pünktlichkeit. Diese Werte dürfen wir bei den ganzen Planungen der Zukunft nicht aufs Spiel setzen. Das scheint mir zentral zu sein.

In diesem Zusammenhang haben wir auch, das scheint mir in dieser Debatte auch noch wichtig zu sein, seit 2013 ein neues Planungskonzept mit den sogenannten Planungsregionen. Das ist eine durchaus innovative, gute Sache. Nur müssen wir schauen, dass wir auch einen Schirm über die ganzen Planungsregionen haben, der die nationale Ebene im Fokus hat.

Ich mache das am Beispiel des Projektes Meilibachtunnel fest und illustriere das an diesem Beispiel; wir haben nachher in der Detailberatung zu entscheiden. Dieses Projekt liegt auf der Schnittstelle von drei Planungsregionen: Zürich, Innerschweiz, Ostschweiz. An diesem Projekt sieht man, dass es, wenn man zu wenig nationale Betrachtung macht, zwischen Stuhl und Bank fallen kann – mit einer schlechten Wirkung und Konsequenz für die weitere Planung. Das darf eigentlich nicht passieren. Wir sollten neben diesem Bottom-up-Ansatz, den wir über die Planungsregionen pflegen, unbedingt vermehrt auch wieder schauen, dass wir am Schluss eine Gesamtbetrachtung haben, die auch die Frage beantwortet, ob das am Ende des Tages für das Netz Schweiz überhaupt funktioniert.



Wir sehen das auch sehr exemplarisch bei der West-Ost-Achse und den Problemen, die die Vorredner angesprochen haben. Hier brauchen wir jetzt teure Kompensationsmassnahmen für den Entscheid in Bezug auf die Wankkomposition. Hier müssen wir uns einfach bewusst sein: Wenn wir auf der West-Ost-Achse diese Massnahmen nicht treffen, dann haben wir nicht nur für die Orte auf diesen Linien ein Problem, sondern für die ganze Schweiz.

Darum nochmals mein Appell für die künftige Entwicklung der Planung in der Schweiz: Bottom-up ja, aber machen Sie bitte auch eine Gesamtbetrachtung aus nationaler Perspektive. Ich wäre froh, wenn Bundesrat Rösli sich nachher bei seinem Eintretensvotum auch dazu äussern würde.

**Rösli** Albert, Bundesrat: Ich nehme gerne Stellung zum Eintreten auf dieses Geschäft und mache auch einige Bemerkungen zur jetzt geführten Debatte.

Mit den drei Ausbauprogrammen – Ausbauschritt 2025, Ausbauschritt 2035 und ZEB – hat das Parlament über 300 Bahnausbauprojekte im Umfang von 25 Milliarden Franken in Auftrag gegeben. Das haben Sie bereits entschieden. Davon ist ein Drittel in Betrieb. Der Rest befindet sich im Bau oder in der Projektierung. Für einige Projekte schlägt der Bundesrat Optimierungen und Ergänzungen vor.

Es ist wichtig, hier festzuhalten, auch in Bezug auf die Debatte, dass wir jetzt über den Stand dieser Ausbauprojekte mit einigen punktuell nötigen Verbesserungen sprechen. Die konzeptionellen Arbeiten für die weitere Strategie und die Weiterführung werden dann – das ist Ihnen bekannt – in der Botschaft 2026 zum nächsten Ausbauschritt präsentiert. Von daher sind Ihre Äusserungen für mich wichtig; ich werde sie selbstverständlich aufnehmen und soweit möglich auch berücksichtigen. Im Rahmen der Botschaft 2026 können wir diese Diskussionen dann vertieft führen. Hier beantragt Ihnen der Bundesrat nun aber zusätzliche Mittel im Umfang von 2,6 Milliarden Franken, also eine Aufstockung der bisherigen, bereits beschlossenen Projekte.

Wie setzt sich dieser Mehrbedarf zusammen? Der grösste Posten in der Höhe von fast 1,3 Milliarden Franken fällt auf den Tunnel zwischen Morges und Perroy auf der Strecke Lausanne-Genf. Das ist auch eine Reaktion auf die Diskussionen, die wir in der Westschweiz hatten. Die Tunnellösung ersetzt die beschlossene Realisierung eines dritten Gleises entlang der Stammlinie zwischen Morges und Allaman. Die Tunnelvariante bedeutet im Vergleich zum dritten Gleis zwar höhere Investitionskosten, bietet jedoch eine bessere Redundanz und ist langfristig die geeignetere Lösung auf der Strecke Lausanne-Genf. Sie wird sich auch leichter realisieren lassen, wenn wir an die Einsprachen und Beschwerden denken, als wenn der Ausbau oberirdisch gemacht werden muss.

Weiter soll gemäss dem angenommenen Postulat 19.4189 der Lötschberg-Basistunnel durchgehend statt nur teilweise auf zwei Spuren ausgebaut werden. Für diesen Vollausbau soll der Kredit um 640 Millionen Franken erhöht werden. Damit erhöhen wir die Kapazität und die Betriebsstabilität. Zudem vermeiden wir die für den Teilausbau nötige achtmonatige Totsperrung des Basistunnels, die natürlich deutlich negative Folgen für den Tourismus in dieser Region hätte und einer Blockade gleichkäme. Wir sehen jetzt beim Gotthardtunnel, welche Probleme sich ergeben, wenn ein Unterbruch stattfindet.

Im Raum Zürich beantragt der Bundesrat für den Brüttenertunnel, für die Erweiterung des Bahnhofs Zürich Stadelhofen und für den Zimmerberg-Basistunnel eine Krediterhöhung von rund 600 Millionen Franken. Weiter sieht der Bundesrat

**AB 2023 S 1218 / BO 2023 E 1218**

800 Millionen Franken für einen Ausbau der Bahnhöfe Genf und Olten vor. Gemäss der Motion 23.3010 will er zudem die Projektierung des Grimseltunnels für 30 Millionen Franken an die Hand nehmen. Das haben Sie hier im Rat auch bereits beschlossen; das ist die Umsetzung der entsprechenden Motion.

Die Finanzierung der Projektanpassungen kann über den BIF erfolgen. Wir haben beim ursprünglichen Projekt der ZEB, von dem vieles realisiert ist, zusätzlich einen Minderbedarf von 590 Millionen Franken, und damit kommt man in der Summe all dieser Änderungen letztlich auf zusätzliche Kosten von 2,6 Milliarden Franken.

Die laufenden Projekte und entsprechend auch die Kosten entwickeln sich weiter. Hier möchte ich deshalb aus Transparenzgründen erwähnen, dass sich bei zwei grossen Projekten Anpassungen mit Mehrkosten abzeichnen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) wurde nach dem Verfassen der Botschaft im Herbst von den SBB darüber informiert, dass sich bei den Vorhaben neuer Bahntunnel Morges-Perroy und neue Direktverbindung Neuenburg-La Chaux-de-Fonds, bei der sogenannten Ligne directe, deutliche Mehrkosten abzeichnen. Ich erwarte hier, dass die genehmigten Investitionskosten, wie wir sie in der Botschaft haben, eingehalten werden. Das wurde entsprechend auch gegenüber den SBB so kommuniziert. Das BAV wird hier das Gespräch suchen, um Optimierungs- und Kostenreduktionsmassnahmen zu beantragen.

Sollten sich dennoch Mehrkosten erhärten, würden wir diese in der Botschaft 2026 aufzeigen und an den



hier vorliegenden Zahlen, die eine erste Einschätzung beinhalten, festhalten. Das Parlament kann dann im Rahmen der Botschaft 2026 auch über allfällige Mehrkosten entscheiden. Im jährlichen Standbericht zu den Ausbauprogrammen werden wir Ihnen jeweils aktuelle Informationen liefern. Anfang 2024 erhalten Sie gefestigte Informationen zu den beiden Projekten.

Werfen wir nun einen Blick in die nahe Zukunft. Es wurde auch schon ausgeführt: Hier ist die rollende Planung beim Ausbau der Bahninfrastruktur anzusprechen. Dazu Folgendes: 2019 hat das Parlament mit dem Ausbauschritt 2035 die Infrastrukturmassnahmen für das Angebot 2035 beschlossen. Dieses zeigt einen Fahrplan im Zeithorizont bis 2035, wenn alle Infrastrukturmassnahmen und Rollmaterialbeschaffungen realisiert sind. Aufgrund der wegfallenden Fahrzeitgewinne, weil die SBB auf die sogenannte Wankkomposition verzichten, und aufgrund von wesentlichen Anpassungen an den Fahrplan-Planungsparameter durch die SBB ist eine Überprüfung des Angebotskonzepts 2035 nötig. Die Konsolidierungsarbeiten sind am Laufen; sie dauern aber mindestens bis Ende 2024. Ziel ist es, trotz veränderten Rahmenbedingungen einen möglichst grossen Teil des ursprünglichen Angebotskonzepts zu realisieren.

Es wurde zum Teil etwas gar schwarzgemalt betreffend die Fahrplanänderung 2035. Der Ausbauschritt 2035 bringt eine klare Verbesserung, wenn die Projekte umgesetzt sein werden. Aufgrund verschiedener Änderungen, wie ich sie erwähnt habe, konnte sich die Verbesserung quasi in einer ersten Lesung etwas weniger stark realisieren. Es wurde vor allem auf dieses Delta Bezug genommen, aber in Bezug auf das heutige Angebotskonzept wird das Angebot 2035 so oder so besser sein. Man hat moniert, dass es dann im Einzelfall allenfalls zwei, drei Minuten länger gehe. Dafür hat man aber allenfalls einen Viertelstundentakt, und diese Aspekte sind zu berücksichtigen, wenn das Angebotskonzept beurteilt wird. Die Arbeiten für Optimierungen sind am Laufen, und wir werden Sie hier auf dem Laufenden halten.

Zur Perspektive Bahn 2050: Mit der Perspektive haben wir den Orientierungsrahmen der bisherigen Langfriststrategie überarbeitet, welche die Stossrichtung für den Ausbau der Bahninfrastruktur definiert. Die Perspektive Bahn 2050 dient im Strategischen Entwicklungsprogramm (Step) als Bezugsrahmen, um Angebotsziele zu formulieren und damit auch Kriterien zur Beurteilung der künftigen Ausbauprojekte festzulegen. Bei der Perspektive Bahn 2050 handelt es sich nicht um einen Umsetzungsplan für das zukünftige Streckennetz, sondern um Zielvorgaben. Die Perspektive Bahn 2050 ist die langfristige Strategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und dient als Grundlage für die Planung der nächsten Bahnausbau Schritte.

Ich habe selbstverständlich Verständnis dafür, dass Sie das konkretisiert haben wollen – auch, wie das Angebot dann genau aussieht – und dass Sie das hier diskutieren wollen. Ich versichere Ihnen, dass wir die Strategie entsprechend ausarbeiten und Ihnen dann im Rahmen des Ausbaus 2026 vorlegen werden, damit wir das in der Tiefe diskutieren können. Für mich ist in diesem Zusammenhang wichtig, zu sagen, dass im Ausbauschritt 2026 – das können Sie der Botschaft entnehmen – vier wichtige Projekte vorgesehen sind: Das ist der Ausbau des Knotens Luzern mit dem Tiefbahnhof, das ist die erste Etappe des Ausbaus des Bahnhofs Basel, und das sind insbesondere Kapazitätsausbauten auf den Strecken Aarau-Zürich und Winterthur-St. Gallen.

Es ist mir wichtig, das hier zu sagen, weil unsere Strategie den Eindruck erweckt hat, wir wollten keinen Kapazitätsausbau auf grossen Strecken mehr realisieren. Die Perspektive Bahn 2050 bezieht sich nicht auf ein mögliches Hochgeschwindigkeitsnetz. Hier ist der Bundesrat der Ansicht, dass massive Investitionen auf langen Strecken für einen sehr geringen Zeitgewinn unverhältnismässig sind. Klar kann man das auch diskutieren. Es ist hingegen vom nötigen Kapazitätsausbau zu unterscheiden, den es braucht, um der Nachfrage gerecht zu werden. Das wird es auch weiterhin brauchen. In diesem Kontext werden wir sicher gemeinsam Optimierungen finden.

Die Kapazitätsausbauten, wie sie beschrieben werden, werden wir Ihnen konkret nach einer Prüfung der einzelnen Projekte mit der Botschaft 2026 für den nächsten Ausbauschritt unterbreiten. Selbstverständlich können wir dann auch über die nächsten Schritte, auch die darüber hinausgehenden Schritte à fond diskutieren. Ich habe es bereits gesagt, ich werde gerne die gemachten Bemerkungen in diese Entwicklung aufnehmen. Tiefer kann ich darauf nicht eingehen.

Zu Herrn Ständerat Würth: Es ist schon so, dass wir bei der Planung grundsätzlich vom nationalen nötigen Ausbauangebot, dann vom notwendigen Gütertransport und erst dann eigentlich von den Regionen ausgehen. Auf den Meilibachtunnel werden wir ja zu sprechen kommen; wir haben noch eine entsprechende Differenz. Ich bin mir bewusst, dass die Verzögerungen von Projekten unschön und unangenehm sind. Ich habe mich deshalb auch persönlich beispielsweise des Bahnhofs Lausanne angenommen und werde hier am Ball bleiben, damit die Termine, wie sie jetzt angegeben wurden, wirklich auch eingehalten werden können und damit nach Möglichkeit – das gilt auch für andere sehr komplexe Projekte – auch Projektoptimierungen realisiert werden. Man darf aber nicht vergessen, dass die Summe der Projekte – ich habe Ihnen gesagt, dass zurzeit etwa



300 Projekte mit einer Investitionssumme von knapp 27 Milliarden Franken am Laufen sind, wenn Sie dieses Projekt hier, also diese zusätzlichen Ausbauten, bewilligen – Schwierigkeiten gibt: in Bezug auf mögliche Beschwerden, in Bezug auf die benötigten Fachkräfte. Wir machen hier einfach das Optimum. Ich versichere Ihnen, bei den wichtigen Projekten am Ball zu bleiben; die diesbezüglichen Kritiken haben wir gehört. Ich bitte Sie, auf dieses Programm hier, auf den Stand des Ausbauprogramms und auf die entsprechenden zusätzlichen Ausbauten und Erweiterungen, einzutreten.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*  
*L'entrée en matière est décidée sans opposition*

## **1. Bundesbeschluss über die Änderung der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahninfrastruktur**

### **1. Arrêté fédéral relatif à la modification des étapes d'aménagement 2025 et 2035 de l'infrastructure ferroviaire**

*Detailberatung – Discussion par article*

#### **Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2023 S 1219 / BO 2023 E 1219

#### **Titre et préambule, ch. I introduction**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

#### **Ziff. 1 Art. 1 Abs. 2 Bst. e**

*Antrag der Kommission*

e. ... Pratteln: Fortsetzung der Planung für die Entflechtung;

#### **Ch. 1 art. 1 al. 2 let. e**

*Proposition de la commission*

e. ... Pratteln: poursuite de la planification du désenchevêtrement;

**Wicki** Hans (RL, NW), für die Kommission: Ich werde jeweils zu den einzelnen Punkten die Details darlegen. Es geht vorliegend darum, dass die Planung für die Entflechtung Pratteln fortgesetzt wird. Die Notwendigkeit dieses Projektes ist unbestritten. Immerhin ist es ein wichtiger Kreuzungspunkt des nationalen und internationalen Bahnverkehrs. Zudem brauche es diese Entflechtung für die Kapazitätserhöhungen im Bahnknoten Basel.

In der Kommission ergab sich eine kurze Diskussion in Bezug auf die Fortsetzung der Planung mit der zusätzlichen Finanzierung im Umfang von 25 Millionen Franken. Aus Sicht der Verwaltung sei eine Krediterhöhung nicht notwendig, da bereits genügend finanzielle Mittel bereitstünden. Allerdings vertreten wir seitens der Kommission die Auffassung, wonach mehr Mittel gesprochen werden müssen, damit das Projekt ernst genommen wird. Denn die Entflechtung ist zwingend notwendig. Zudem sind die Mittel Bestandteil des Kompromisses der KÖV.

Entsprechend empfiehlt Ihnen unsere Kommission einstimmig, den vorliegenden Antrag der Kommission anzunehmen.

*Angenommen – Adopté*



**Ziff. 2 Art. 1 Abs. 2**

*Antrag der Mehrheit*

*Bst. a Ziff. 14*

14. Luzern-Zug-Zürich: Kapazitätsausbau und Beschleunigung, inklusive Ausbau Bahnhof Ebikon (mit vier Perronkanten);

*Bst. b Ziff. 8*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Bst. c Ziff. 1*

1. ... Bellinzona Piazza Indipendenza, Morgartenring,

*Bst. g*

g. ... und Vorstudien (inklusive Studien Westschweiz [ArcExpress, Bypass Bussigny]);

*Bst. k*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Bst. l*

l. erste Massnahmen zur Behebung negativer Auswirkungen des Fahrplans 2025 in der Westschweiz;

*Bst. m*

m. Zürich-Chur: Kapazitätsausbau (Projektierung Doppelspurausbau Tiefenwinkel).

*Antrag der Minderheit*

(Zopfi, Engler, Häberli-Koller, Herzog Eva)

*Bst. a Ziff. 15*

15. Integration Vorleistung für Zimmerberg-Basistunnel 3 bzw. Meilibachtunnel;

**Ch. 2 art. 1 al. 2**

*Proposition de la commission*

*Let. a ch. 14*

14. Lucerne-Zoug-Zurich: extension de capacité et accélération, y compris agrandissement de la garde d'Ebikon (avec quatre quais);

*Let. b ch. 8*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Let. c ch. 1*

1. ... Bellinzone Piazza Indipendenza, Morgartenring,

*Let. g*

g. ... et études préliminaires (y c. études sur la Suisse romande [ArcExpress, Bypass de Bussigny]);

*Let. k*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Let. l*

l. premières mesures de réparation pour réduire les effets négatifs de l'horaire 2025 en Suisse romande;

*Let. m*

m. Zurich-Coire: extension de capacité (étude du projet de doublement de la voie à Tiefenwinkel).

*Proposition de la minorité*

(Zopfi, Engler, Häberli-Koller, Herzog Eva)

*Let. a ch. 15*

15. Intégration de la phase préliminaire du tunnel de base du Zimmerberg 3 ou tunnel de Meilibach;

*Bst. a Ziff. 15 – Let. a ch. 15*

**Wicki** Hans (RL, NW), für die Kommission: Ich habe es gesagt, ich möchte zu allen Änderungen einen kurzen Kommentar abgeben, damit wir alle wissen, was die Kommission gemacht und gedacht hat. Selbstverständlich könnten wir uns hier etwas schneller fortbewegen, aber es ist ein so umfassendes Projekt, dass es sich vielleicht lohnt, etwas darüber zu wissen.

Zum Bahnhof Ebikon: Dieses Projekt steht im Kontext des Zimmerberg-Basistunnels II, der Sie anschliessend auch noch einmal beschäftigen wird, und des Durchgangsbahnhofs Luzern. Im Anschluss an den Ausbauschnitt 2035 müssen in Ebikon aufgrund des Basistunnels zwei Perronkanten auf 350 Meter verlängert





werden. Zugleich ist sich die Fach- und Planungswelt allerdings einig, dass es für die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern vier Perronkanten brauchen wird. Entsprechend gäbe es in Ebikon zu einem späteren Zeitpunkt eine weitere längere Bautätigkeit. Diese würde die Region nochmals belasten. Zudem würde die Zeit knapp, denn der Bahnhof Ebikon sollte bereits vier Perronkanten aufweisen, wenn die erste Etappe für den Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern ansteht.

Entsprechend schlug die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs vor, im selben Ausbauschritt anstatt zwei gleich vier Perronkanten zu verlängern. Das ist im vorliegenden Antrag auch explizit so formuliert. Dafür sind zusätzlich 100 Millionen Franken vorgesehen. Da die weiteren Verlängerungen ohnehin einmal gemacht werden müssen, würde das die Situation erleichtern.

Vor diesem Hintergrund unterstützt unsere Kommission diesen Antrag ebenfalls einstimmig.

Bei Buchstabe a Ziffer 15 besteht in unserer Kommission eine Differenz. Es geht dabei um die Frage, ob im Rahmen des Baus des Zimmerberg-Basistunnels II eine Vorinvestition für den angedachten Meilibachtunnel aufgenommen werden soll. Letzterer würde die Verbindung zwischen Zürich und der Ostschweiz optimieren. Dementsprechend ist dessen langfristige Realisierung im Grundsatz unbestritten.

Da der geplante Meilibachtunnel in den Zimmerberg-Basistunnel münden würde, sieht der Antrag der Minderheit vor, dass bereits eine Vorleistung erbracht wird. Konkret soll bereits ein Abzweiger innerhalb des Zimmerberggtunnels erstellt werden, der dann bei der Realisierung des Meilibachtunnels genutzt werden könnte. Dies hätte für dessen Bau erhebliche Vorteile; insbesondere müsste der Zimmerberg-Basistunnel II nicht einige Jahre nach seiner Fertigstellung bereits wieder für eine längere Zeit gesperrt werden. Denn dies wäre notwendig, so die Verwaltung, wenn die Tunnelröhre für den Anschluss an den Meilibachtunnel unter Vollbetrieb erweitert würde. Eine solche Sperrung könnte gemäss der Minderheit bis zu zwei Jahre dauern. Wenn aber der Anschluss als Vorleistung bereits gebaut würde, könnte sich, ebenfalls gemäss der Verwaltung, der Bau des Zimmerberggtunnels II zwar etwas verzögern, allerdings gäbe es im Gegenzug beim späteren Bau des Meilibachtunnels weit weniger Sperrungen und Schwierigkeiten. Die Kosten dafür dürften etwa 100 Millionen Franken betragen.

#### AB 2023 S 1220 / BO 2023 E 1220

Die Mehrheit unserer Kommission empfiehlt Ihnen hingegen, diese Ergänzung abzulehnen. Die Argumentation der Minderheit erscheint im Grundsatz zwar einleuchtend, allerdings haben wir das Problem, dass der Standort für den Anschluss innerhalb des Tunnels noch nicht bekannt ist. Es besteht also das Risiko, mit hohen Kosten eine Vorinvestition zu tätigen, die schlussendlich nicht benötigt wird. Die genaue Positionierung dieser Vorinvestition wird von verschiedenen Faktoren abhängen. Wenn wir also diesen Anschluss bereits jetzt einplanen, könnte er sich durchaus als kostspielige Fehlinvestition entpuppen. Dies ist keine rein abstrakte Überlegung: Im Rahmen der Diskussion in unserer Kommission wurde auf das Beispiel des Lötschberg-Basistunnels verwiesen. Dort war gemäss Auskunft der Verwaltung genau das befürchtete Problem eingetreten. Der dort errichtete Abzweiger muss nun für die geplante Fertigstellung der zweiten Röhre komplett zurückgebaut werden, da er nicht am richtigen Ort und nicht mit den richtigen Winkeln gebaut wurde.

Zudem besteht mit dem vorliegenden Antrag die Gefahr, dass der Bau des Zimmerberg-Basistunnels II verzögert wird. Denn um das Risiko einer Fehlinvestition zu minimieren, müsste das Meilibach-Projekt erst noch entwickelt werden. Eine solche Verzögerung wäre für die beteiligte Region ein erheblicher Nachteil. Zudem würde auch beim Bau des Meilibachtunnels eine Tunnelröhre des Zimmerberg-Basistunnels immer in Betrieb sein.

Entsprechend empfiehlt Ihnen unsere Kommission mit 6 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen, den Antrag der Minderheit Zopfi abzulehnen und dem Bundesrat zu folgen.

**Zopfi** Mathias (G, GL): Der Berichterstatter hat die Argumente der Minderheit bereits wunderbar ausgeführt. Ich komme trotzdem nochmals auf die wichtigsten Argumente für die Vorinvestition in den Meilibachtunnel zu sprechen, die Ihnen die Minderheit hier beantragt.

Was ist der Meilibachtunnel? Ganz kurz: Zwischen Zürich und Thalwil befindet sich der Zimmerberg-Basistunnel I. Dieser wird mit dem Zimmerberg-Basistunnel II in Richtung Zug und Luzern verlängert. Der Meilibachtunnel wird in Zukunft einmal aus dem Basistunnel II ausfädeln und auf der Strecke entlang des Zürichsees quasi Wädenswil umfahren.

Weshalb ist das wichtig, bzw. weshalb sollte man dieses Projekt integrieren? Die Kommission hat mehrere von der KÖV vorgeschlagene Kompromisse in der ganzen Schweiz in die Vorlage integriert. Auch der Meilibachtunnel wurde von der KÖV massgeblich vorgeschlagen. Er wurde aber, und das versteht die Minderheit nicht ganz, als einziges von der KÖV unterstütztes Projekt nicht integriert. Die Minderheit will das ändern.



Der Meilibachtunnel wird zwingend notwendig, der Berichterstatter hat es gesagt, grundsätzlich ist das unbestritten. Ich führe Ihnen nochmals aus, weshalb dieser Tunnel für die Ostschweiz, aber auch für Zürich sehr wichtig ist. Wir haben auf der wichtigen Achse Zürich-Chur langfristig zu wenig Kapazitäten. Auf dieser Achse gibt es nicht nur Fernverkehr, sondern auch internationalen Verkehr; die Anbindung an Österreich läuft auf dieser Linie. Für attraktive Angebote mit optimalen Anschlüssen in den Knoten auf dieser Linie – das sind der Hauptbahnhof Zürich, Ziegelbrücke, Sargans, Landquart und Chur – braucht es Fahrzeitverkürzungen. Das linke Zürichseeufer wird nach 2035 ein bedeutender Engpass der S-Bahn sein. Es ist also auch deshalb wichtig, den Verkehr von Chur her von dieser Linie wegzubringen. Es gibt auf der Zürichseelinie – die meisten von Ihnen werden die Gegebenheiten dort kennen – keine oberirdische Lösung ohne Tunnel, um die Kapazitäten auszubauen, einerseits wegen der Bewilligungsfähigkeit, vor allem aber auch wegen der Bebauungsstruktur. Sie kennen die Verhältnisse am Zürichseeufer sicher auch. Das bedeutet, dass der Meilibachtunnel grundsätzlich unbestritten ist; der Berichterstatter hat es gesagt. Er muss kommen, und er wird auch kommen.

Weshalb ist es nun richtig, diese Vorinvestition zu machen? Zum einen natürlich deshalb, weil der Tunnel so oder so kommen wird. Zum andern wird es während der Bauzeit des Meilibachtunnels beim Zimmerberg-Basistunnel II, der dann schon eröffnet sein wird, während bis zu zwei Jahren zu enormen Einschränkungen kommen, wenn wir die Vorinvestition, die Vorleistung jetzt nicht machen.

Das würde bedeuten, dass der Zimmerberg-Basistunnel II Richtung Innerschweiz nicht mehr durchgängig genutzt werden könnte, was den Pendlerverkehr zwischen Zürich, Zug und Luzern massiv beeinträchtigen würde und am Wochenende auf den Verbindungen ins Tessin zu Kapazitätsverlusten und Kapazitätsengpässen führen würde. Auch wäre auf der Bestandsstrecke im Störfall nur noch ein Minimalangebot möglich. Diese Einschränkungen werden deutlich kleiner, wenn wir jetzt die Vorinvestition für den Meilibachtunnel tätigen, der, wie gesagt, sowieso kommen muss.

Wir haben eine minimale Verzögerung. Der Berichterstatter hat gesagt, dass diese Verzögerung befürchtet werde. Aber wir haben eine minimale Verzögerung beim Bau des Zimmerberg-Basistunnels II bzw. bei der Planung. Der gegenüber steht aber eine massive Verzögerung, wenn man das Anschlussbauwerk für den Meilibachtunnel bei laufendem Betrieb des Zimmerberg-Basistunnels II bauen muss.

Es ist quasi so, dass der Meilibachtunnel aus Sicht von Zürich und der Ostschweiz dringend nötig ist, und aus Sicht der Innerschweiz müssen Sie dieser Vorinvestition nur schon deshalb zustimmen, weil Sie sonst einen Tunnel während des laufenden Betriebes wieder ausser Betrieb nehmen müssen, um später diesen Meilibachtunnel zu bauen. Die Vorinvestition ist also sinnvoll, und sie wird von der KÖV ebenfalls empfohlen. Sie ist wichtig für alle an dieser Linie. Sie ist wichtig für Zürich, die Kantone St. Gallen, Graubünden, Glarus und auch Schwyz, die an dieser Linie sind.

Ich empfehle Ihnen deshalb, hier mit der Minderheit zu stimmen.

Noch eine Bemerkung zum Argument des Berichtstatters, dass die genaue Positionierung dieses Anschlussbauwerkes noch nicht zu bestimmen sei: Es muss ja gerade gefordert werden, dass man das jetzt machen kann.

Es ist klar, was der Zweck des Meilibachtunnels ist. Es ist klar, was dort auf dieser Linie kommen soll, und deshalb muss diese Vorleistung machbar sein. Würde man beim Vollausbau des Lötschbergtunnels zum Beispiel gleich argumentieren? Das Beispiel, dass die damalige Vorinvestition nicht vollständig genutzt werden kann, wurde ja genannt. Würden wir den Vollausbau des Lötschbergtunnels denn heute noch beschliessen? Ich glaube, es war auch als politisches Zeichen und um diese Vorbereitung zu machen, wichtig, dass diese Vorleistung erfolgte. Denn sonst befürchte ich, nicht nur aus Sicht des Kantons Glarus, den ich vertrete, sondern aus Sicht von Zürich und der ganzen Ostschweiz, dass dieser Meilibachtunnel dann vielleicht, obwohl alle der Meinung sind, dass er kommen sollte, eben nie kommt, weil die Beeinträchtigung, die damit verbunden ist, deutlich zu gross ist.

Ich empfehle Ihnen also auch aus diesem Grund, mit der Minderheit zu stimmen und hier diesen Punkt noch aufzunehmen.

**Häberli-Koller** (M-E, TG): Ich unterstütze, wie Sie sehen, diesen Minderheitsantrag ebenfalls, und zwar mit Überzeugung.

Herr Zopfi hat die wesentlichen Punkte bereits ausgeführt. Trotzdem möchte ich noch betonen, dass wir mit dieser Vorleistung, mit dieser Vorinvestition eine wichtige Massnahme beschliessen werden. Diese 100 Millionen Franken sind nämlich gut eingesetzt. Nehmen wir dieses Projekt nicht auf, so ist zu befürchten – was auch die Kantone, die uns entsprechend kontaktiert haben, so sehen –, dass später Mehrkosten nicht nur wahrscheinlich, sondern sicher anfallen werden.

Es ist ein gutes Projekt. Es handelt sich um ein Projekt, das auch in die Zukunft blickt. Aus verschiedenen Gründen tun wir gut daran, wenn wir hier der Kommissionsminderheit folgen und den Meilibachtunnel jetzt in



die Planung aufnehmen.

**Engler** Stefan (M-E, GR): Noch ein Wort zur Unterstützung des Minderheitsantrages: Ohne Realisierung dieses Anschlussbauwerks, des Meilibachtunnels, ist nicht nur der zukünftige Bahnausbau, sondern auch der Status quo der

AB 2023 S 1221 / BO 2023 E 1221

Verbindungen für die gesamte Ostschweiz auf Jahrzehnte hinaus gefährdet. "Meilibachtunnel" tönt vielleicht nach "Büsi", in Wirklichkeit handelt es sich hierbei um einen "Kater", welcher über Jahrzehnte Optionen für den künftigen Bahnausbau in die Ostschweiz ermöglicht.

Die Linie entlang des Zürichsees ist bereits heute stark und vollständig mit internationalen und nationalen Fernverkehrszügen, Regionalzügen, S-Bahnen und Güterzügen ausgelastet. Die Realisierung eines Anschlussbauwerks im künftigen Zimmerberg-Basistunnel II ist daher zugunsten der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs der gesamten Ostschweiz. Wir sprechen nicht nur für Graubünden, wir sprechen auch für die Kantone Schwyz, St. Gallen, Glarus. Wir sind davon abhängig, diese Verbindung in Zukunft verstärken zu können. Das setzt voraus, dass man jetzt die notwendigen Vorinvestitionen tätigt.

Es wurde gesagt, man solle nicht die gleichen Fehler machen wie beim Lötschberg-Basistunnel, bei dem nun nachträglich, weniger als zwanzig Jahre nach der Eröffnung, der Doppelspurausbau für ein x-Faches des ursprünglichen Betrags realisiert werden soll. Das ist zweifellos richtig. Es wurde gesagt, man hätte dort die Anschlussbauwerke falsch situiert, also falsch angelegt. Die Alternative wäre, dass man es dieses Mal richtig macht.

Ein weiteres negatives Beispiel ist der Bahnhof Stadelhofen. Um die Abstimmungsvorlage nicht zu überladen, sparte man dort 60 Millionen Franken für ein viertes Gleis. Jetzt kostet das vierte Gleis mindestens 900 Millionen Franken.

Es ist also ein Zukunftsentscheid, den wir jetzt fällen, nämlich für eine Sicherstellung optimaler Bedingungen für Anschlüsse in die Ostschweiz. Wenn ich Kollege Juillard richtig interpretiere, sagte er, dass sich die Mehrheit der Kommission an der Kommissionssitzung vielleicht noch nicht davon habe überzeugen lassen, dass sie aber jetzt hier diese Möglichkeiten für Anschlüsse in die Ostschweiz nicht verbauen möchte. Denn auch die kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs hätten diesen Anschluss als zukunftsrelevant betrachtet.

Ich bitte Sie also, hier der Minderheit zu folgen.

**Dittli** Josef (RL, UR): Was mich an dieser Mehrheit und dieser Minderheit etwas stört, ist, dass die Ostschweiz sozusagen gegen die Zentralschweiz ausgespielt wird. Eigentlich widerspiegelt das auch die Diskussion, wie wir sie in der Kommission geführt haben, nicht richtig. Am Schluss lief es quasi darauf hinaus, wer die Verzögerung einfahren soll: Soll es der Meilibachtunnel sein, der zurückgestellt wird, bis die Planungsgrundlagen vorliegen, oder soll es, wenn man es sofort macht, der Zimmerberg-Basistunnel sein, was letztlich eine Verzögerung der Züge in Richtung Zentralschweiz auslösen würde?

Genau das ist störend daran, weil es an sich, so wie ich die Diskussion in Erinnerung habe, durchaus anerkannt war, dass die Vorleistung beim Meilibachtunnel getätigt wird. Das wurde auch von der KÖV entsprechend bestätigt. Allerdings ging auch diese davon aus, dass das ohne Verzögerung vonstattengehen würde.

Ich hatte den Eindruck, Herr Bundesrat, dass Ihre Verwaltung beim Zimmerberg-Basistunnel die Verzögerung in Richtung Zentralschweiz etwas stark propagiert hat. Vielleicht würde es ausreichen, wenn Sie diesen Punkt nochmals etwas ausführlicher erklären könnten, das heisst die Frage, ob es wirklich nicht möglich wäre, den Ausbau des Zimmerberg-Basistunnels so zu gestalten, dass man mit keiner bzw. keiner namhaften Verzögerung rechnen müsste. Dann wäre das Problem eigentlich gelöst. Nicht gelöst ist es aber, wenn quasi Verlierer propagiert werden: entweder die Innerschweizer, wenn das eine gemacht wird, oder die Ostschweizer, wenn das andere gemacht wird.

Ich bedauere es, dass diese Diskussion mit einer Mehr- und einer Minderheit nun auf ein "Zentralschweiz gegen Ostschweiz" hinausläuft – das kann es ja nicht sein! Im Prinzip braucht es beide Projekte. Mit etwas gutem Willen sollte es doch irgendwie möglich sein, die beiden Projekte auch ohne Verzögerung aneinander vorbeizubringen.

**Gmür-Schönenberger** Andrea (M-E, LU): Ich muss ja jetzt nicht wiederholen, was mein Vorredner gesagt hat. Das eine tun, das andere nicht lassen – ich wäre schon sehr froh, wenn Herr Bundesrat Röstli, wie es mein Vorredner vorhin gesagt hat, noch einmal klar darlegen und bestätigen würde, dass es durch den Meilibachtunnel keine Verzögerungen bei der Realisierung des Durchgangsbahnhofes in Luzern gibt.



**Präsidentin** (Herzog Eva, Präsidentin): Der Berichterstatter möchte noch einmal das Wort ergreifen.

**Wicki** Hans (RL, NW), für die Kommission: Wie Sie sehen, geht es hier eigentlich um ein gravierendes, wichtiges Problem. Es handelt sich dabei nicht um den Kampf zwischen der Ost- und der Zentralschweiz. Vielmehr handelt es sich um den Kampf um die Planungsprozesse im BAV bzw. bei den SBB.

Hier kann wirklich nicht das Ziel sein, dass der Durchgangsbahnhof Luzern fertig und der Zimmerberg-Basistunnel II immer noch nicht eröffnet ist. Das war nämlich der Grundsatzentscheid im Jahr 2019, als es um den Ausbauschritt ging; aus diesem Grund wurde der Durchgangsbahnhof Luzern zurückgestellt. Man sagte damals, dass zwingend zuerst der Zimmerberg-Basistunnel fertig sein müsse, da ansonsten ein Ausbau in Luzern gar nichts nützen würde. Das war der Entscheid im Jahr 2019 für den Ausbauschritt 2035: Okay, man macht zuerst den Zimmerberg-Basistunnel II.

Jetzt, um fünf vor zwölf, geht es um das Problem des Abzweigers in die Ostschweiz. Die Mehrheit – das darf ich hier sagen – sieht selbstverständlich auch, dass der Meilibachtunnel kommen soll; der muss auch kommen, das ist unbestritten. Aber, und das war das Hauptargument der Mehrheit, die Eröffnung des Zimmerberg-Basistunnels II darf eben nicht verzögert oder gefährdet werden.

Solange die verantwortlichen Personen bei der Planung hier keine Möglichkeit sehen, dass eine parallele Planung gemacht werden kann, die sowohl den Meilibachtunnel als auch den Zimmerberg-Basistunnel II betrifft, können wir das zwar selbstverständlich hinterfragen, aber die Mehrheit will einfach nicht, dass die Linie Luzern-Zürich verzögert wird. Aus diesem Grund empfiehlt Ihnen die Kommissionsmehrheit, dieses Projekt selbstverständlich planen zu lassen. Es soll aber nicht so geplant werden, dass der Zimmerberg-Basistunnel verzögert wird.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

**Rösti** Albert, Bundesrat: Ich glaube, die Auslegeordnung wurde gut gemacht; alle Argumente sind auf dem Tisch. Tatsächlich geht es um ein Abwägen zwischen einer möglichen Verzögerung des Zimmerberg-Basistunnels II mit der Realisierung des Anschlusses und einer späteren Realisierung des Anschlusses. Ich werde mich hier also nicht mit Pauken und Trompeten gegen den Antrag der Minderheit wehren.

Der Bundesrat hat das Projekt Meilibachtunnel nicht aufgenommen, weil er hier einfach noch kein Angebot hat, weil keine Vorstudie vorliegt und weil er der Auffassung ist, da beim Zimmerberg-Basistunnel II zwei Röhren gemacht werden, dass dieser Anschluss durchaus auch später gemacht werden kann – wenn man dann weiss, wo er genau stattfinden soll. Wenn wir den Zimmerberg-Basistunnel II also möglichst rasch machen würden, wäre das einfach die, sagen wir, bestmögliche Variante aus heutiger Kenntnis. Wir haben kein Vorprojekt bzw. das Angebot ist noch nicht klar, weshalb wir, wenn ich an die Worte von Herrn Engler denke, mit dem Anschluss zuwarten sollten.

Wenn Sie das Projekt Meilibachtunnel trotzdem wollen – es geht um 100 Millionen Franken aus dem BIF –, dann kann ich sicher sagen, dass der BIF im Moment so alimentiert ist, dass wir keine Konkurrenz zwischen der Ostschweiz und der Zentralschweiz haben werden. Und ich glaube tatsächlich, dass auch eine Verzögerung – so das Argument – letztlich nicht auf einen Kampf dieser zwei Regionen hinausläuft; das als Erstes.

Ich habe Frau Remund nochmals gefragt: Es ist schwierig, eine mögliche Verzögerung abzuschätzen. Ich würde sie

AB 2023 S 1222 / BO 2023 E 1222

jetzt auf mindestens ein halbes Jahr bis maximal zwei Jahre schätzen. Sie verstehen, wenn ich hier einen etwas grossen Rahmen angebe, weil dieses Angebot wirklich genau geprüft werden muss, damit wir dann am Schluss nicht am falschen Ort sind. Diese Verzögerung ist – das als Zweites – aber auch nicht episch, wenn wir die Länge der Programme anschauen.

Diese Abwägung kann ich Ihnen nicht abnehmen. Die Meinung des Bundesrates habe ich Ihnen gesagt: Wenn Sie dem Antrag der Minderheit zustimmen, werden wir uns sicher bemühen, das so schnell als möglich parallel zu planen und die zwei Projekte ineinanderzufügen, und wir werden hier sicher nicht auf Zeit spielen. Ich bin aber auch mit Ihnen, Herr Ständerat Dittli, einverstanden, dass es kein Ausspielen der Regionen geben darf. Und von finanzieller Seite her gibt es das klar nicht; ich glaube, das können wir so weit sagen.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 23.055/6270)

Für den Antrag der Minderheit ... 40 Stimmen

Dagegen ... 3 Stimmen

(2 Enthaltungen)



*Bst. c Ziff. 1 – Let. c ch. 1*

**Wicki** Hans (RL, NW), für die Kommission: Ja, bei dieser Ziffer geht es darum, den Bau einer neuen S-Bahn-Haltestelle Morgartenring vorzusehen. Diese würde den Westen Basels und die Gemeinde Allschwil an die S-Bahn anbinden. Die Kosten dafür werden etwa 15 Millionen Franken betragen. Dieser Antrag war in der Kommission unbestritten und wird auch vonseiten der Verwaltung unterstützt; immerhin ist Allschwil mit über 22 000 Einwohnern heute die grösste Schweizer Gemeinde ohne direkten Bahnanschluss.

Diese Haltestelle war auch bereits Teil des Ausbaus 2035, doch wurde deren Realisierung vom Fortschritt beim Anschluss des Euro-Airports abhängig gemacht. Da es dort gut vorwärtsgeht, ist der Bau dieser Haltestelle vertretbar, dies umso mehr, als Synergien genutzt werden können, die durch die Bauarbeiten bei den Tunnels Kannenfeld und Schützenmatt anfallen.

Entsprechend unterstützt unsere Kommission diesen Antrag einstimmig.

*Angenommen – Adopté*

*Bst. g – Let. g*

**Wicki** Hans (RL, NW), für die Kommission: Dieser Zusatz steht im Kontext der Thematik des Doppelspurausbaus im Bereich Tiefenwinkel. Für beide Studien, das heisst für die Planungen in der Westschweiz wie für den Ausbau Tiefenwinkel, sind je 5 Millionen Franken vorgesehen.

Was den vorliegenden Buchstaben g zu den Projekten in der Westschweiz betrifft, war dieser in der Kommission unbestritten. Es geht dabei um den Arc-Express und den Bypass Bussigny. Auf den Tiefenwinkel komme ich dann bei Buchstabe m zurück.

**Juillard** Charles (M-E, JU): Je me permets d'intervenir, car il semble y avoir un petit problème de compréhension et notamment de traduction concernant les termes utilisés dans l'arrêté, qu'il soit en allemand ou en français. En allemand, on parle de "Vorstudien". On devrait plutôt parler de "Projektierungen". Par exemple, on cite deux études: Arc Express et Bypass de Bussigny. Pour parler d'un dossier que je connais bien, Arc Express, en particulier des études préliminaires, l'argent est là; la première étape est réglée. On travaille sur la deuxième, avec une aide de la Confédération. Mais c'est pour la suite, l'étape suivante, que l'on a besoin d'inscrire ce montant. Nous ne sommes plus dans une étape préliminaire, selon les termes allemands. En français, cela peut aussi couvrir cette notion supplémentaire. Mais j'aimerais que cette question soit examinée en tout cas par la commission du Conseil national, pour préciser qu'il s'agit bien non pas seulement de "Vorstudien", mais aussi de "Projektierungen" dans cet alinéa.

**Präsidentin** (Herzog Eva, Präsidentin): Herr Juillard, verlangen Sie eine Änderung im französischen Text?

**Juillard** Charles (M-E, JU): Nein.

**Präsidentin** (Herzog Eva, Präsidentin): Es handelte sich um eine zusätzliche Bemerkung für das Amtliche Bulletin.

**Juillard** Charles (M-E, JU): Ja, die Bemerkung bezieht sich auf den deutschen Text. Der französische Text ist gut so.

*Angenommen – Adopté*

*Bst. l – Let. l*

**Wicki** Hans (RL, NW), für die Kommission: Dieser Antrag bezweckt die Investition von 100 Millionen Franken, um die Verschlechterungen in der Westschweiz im Kontext des Fahrplanwechsels aufzufangen. Dies war auch in der KÖV ein Thema.

Es betrifft etwa den Bau einer Haltestelle respektive eines Kreuzungspunkts zwischen Fribourg und Givisiez für etwa 15 Millionen Franken, die bereits für den Ausbauschritt 2035 vorgesehen wurde, sowie einer Infrastruktur in Boudry Perreux für etwa 12 Millionen Franken. Besonders betroffen ist allerdings der Grossraum Genf, wo der Erfolg des Léman Express, dessen Herzstück zwischen Genf Cornavin und Annemasse liegt, alle Erwartungen übertroffen hat. Bereits heute sind es über 70 000 Reisende pro Tag, bald dürften es 100 000 werden. Dies sorgt für einige Herausforderungen bei weiteren Knotenpunkten und Anschlüssen in der Region, umso mehr, als der Bahnhof Genf Cornavin, der Hauptbahnhof der Stadt, für längere Zeit eine Baustelle bildet.



Angesichts dessen sind Massnahmen im Umfang von etwa 70 Millionen Franken vorgesehen, insbesondere der Ausbau der Güterverkehrsstrecke bei Lancy Pont-Rouge und der Verzweigung Châtelaine. Die Verwaltung lehnte diese Massnahmen ab, da ihr im Kontext des Fahrplanes 2025 keine konkreten Projekte unterbreitet worden seien. Zudem sei eine Realisierung in dieser kurzen Zeit sehr herausfordernd. Doch überzeugte die Notwendigkeit dieser Projekte die Mehrheit unserer Kommission. Mit 6 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung empfehlen wir die Annahme dieses zusätzlichen Buchstabens.

**Juillard** Charles (M-E, JU): Je me permets d'insister au nom des cantons romands, car on sait que la Suisse romande a pris beaucoup de retard dans l'aménagement, l'infrastructure et la mise à niveau du réseau ferroviaire. L'horaire 2025 est très péjorant pour la Suisse romande, notamment avec des ruptures de charge dans des gares relativement importantes, ce qui provoque des désagréments. On espère qu'il n'y aura pas de diminution de fréquentation des trains à cause de ces changements. C'est la raison pour laquelle il faut effectivement trouver des solutions, à la fois immédiates – je sais que les CFF, avec les cantons, cherchent des solutions d'amélioration – mais aussi plus durables. Si nous en sommes là, c'est parce qu'il y a eu des retards, des sous-investissements dans l'entretien du réseau, qui nécessitent maintenant de nombreux chantiers. On peut tout à fait comprendre et saluer qu'il y ait cette volonté de rattrapage du côté de la Suisse romande, mais cela nécessite aussi – justement pour éviter que les usagers prennent de mauvaises habitudes en laissant de côté le rail – d'envisager des solutions d'amélioration, de réparation pour gagner et maintenir la confiance des usagers dans ce secteur.

**Rösti** Albert, Bundesrat: Bei Artikel 1 Absatz 2 bitte ich Sie, Buchstabe l nicht aufzunehmen. Ich hatte mich nicht gegen die Ergänzung durch Buchstabe g betreffend Vorstudie gewehrt. Das hätte man zwar anders realisieren können, aber

**AB 2023 S 1223 / BO 2023 E 1223**

es ist auch vom Betrag her keine Differenz wert. Ich hätte dort auch keine Mehrheit überzeugen können. Klar wehre ich mich auch nicht gegen die Projektierung des Doppelspurausbaus Tiefenwinkel, obwohl sie der Bundesrat aufgrund der unserer Meinung nach nicht vorhandenen Dringlichkeit nicht als nötig erachtet. Bei Buchstabe l bitte ich Sie aber, sich nochmals zu überlegen, ob Sie das wirklich wollen.

Der Bundesrat ist der Meinung, dass wir für die Westschweiz jetzt mit Morges-Perroy und mit dem Lötschberg-Basistunnel klare Zeichen gesetzt haben. Ich habe es vorhin gesagt: Ich werde mich bemühen, dass die Verzögerungen bei den einzelnen Projekten möglichst in Grenzen gehalten werden.

Bei Buchstabe l wollen Sie nun einfach 100 Millionen Franken einsetzen, ohne dass wir überhaupt Infrastrukturmassnahmen bestellt haben. Der Bundesrat sieht keinen kausalen Zusammenhang zwischen den geforderten Massnahmen und dem Fahrplan 2025. Eine Realisierung solcher Massnahmen käme auch zu spät, und es ist einfach unklar, was wir hier tun sollten. Ich habe vorhin gesagt, der BIF sei genügend alimentiert. Das ist so für Projekte, von denen wir aktuell wissen, dass es sie wirklich braucht. Ich habe vorhin auch Verständnis für den Meilibachtunnel gezeigt. Das ist aber auch ein klares Projekt; da ist es eher um den zeitlichen Ablauf gegangen.

"Genügend Mittel" heisst nicht "zu viele Mittel", wir haben nicht einfach beliebig viele Mittel im BIF. Wir können zwar in den nächsten Jahren weniger in den BIF einlegen und damit die Sanierung der Bundesfinanzen mittragen. Für die nächste Botschaft zum Bahnausbau 2026 haben wir aber viele Projektanfragen. Diese 100 Millionen Franken hier scheinen uns einfach nicht gerechtfertigt, und zwar aufgrund des fehlenden Zusammenhangs, der Abwesenheit von Infrastrukturprojekten und der zu späten möglichen Umsetzung.

Wenn sich Massnahmen als notwendig erweisen sollten, dann müsste ihre Finanzierung im Namen der Leistungsvereinbarung ordentlich gemäss Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur oder im nächsten Ausbauschnitt 2026 eingestellt werden. Wenn wir 2026 also sehen, dass es konkrete Angebote gibt, dann können wir das seriös prüfen und haben dann auch Klarheit, was wir damit tun sollen. Diese 100 Millionen Franken hier scheinen uns, Sie gestatten mir diese Bemerkung, effektiv etwas zu rasch entschieden worden zu sein, ohne dass die nötigen Grundlagen dafür vorliegen.

Ich möchte mir nicht selbst widersprechen. Ich habe vorhin gesagt, dass es genügend Mittel für die Projekte hat, die geplant, abgewogen und beurteilt sind, aber wir haben natürlich keine Mittelreserven, die wir einfach mal zur Verfügung stellen können. Ich denke daran, dass wir für den nächsten Ausbauschnitt schon Projektanträge in Höhe von weit über 20 Milliarden Franken haben, die wir dann prüfen und gegeneinander abwägen müssen.

Deshalb bitte ich Sie, hier dem Bundesrat zu folgen und Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe l nicht aufzunehmen.



*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 23.055/6271)

Für den Antrag der Kommission ... 40 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 2 Stimmen

(1 Enthaltung)

*Bst. m – Let. m*

**Wicki** Hans (RL, NW), für die Kommission: Ja, wie bereits bei Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe g erwähnt, besteht hier ein Konnex. Zum Thema Tiefenwinkel ergab sich in der Kommission eine Diskussion. Es geht um den Ausbau eines etwa einen Kilometer langen einspurigen Abschnittes auf der Strecke zwischen Zürich und Chur. Diese Strecke ist sehr stark befahren, nicht nur von nationalen, sondern auch von internationalen Personenzügen sowie von Güterzügen. Aufgrund des einspurigen Abschnittes wird das Verkehrsangebot stark beschränkt, was insbesondere für die fünf angrenzenden Kantone einen Nachteil darstellt. Es können sich Probleme bei der Fahrplanstabilität ergeben. Obschon der Ausbau dieses Abschnittes bereits seit 1966 vorgesehen ist, ist er bis heute nicht realisiert worden. Entsprechend wünschte auch die bereits erwähnte KÖV die Aufnahme eines solchen Planungsbetrages.

Das erachtet unsere Kommission ebenfalls als sinnvoll, weshalb sie Buchstabe m einstimmig zur Annahme empfiehlt.

*Angenommen – Adopté*

*Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptées*

**Ziff. II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. II**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 23.055/6272)

Für Annahme des Entwurfes ... 44 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

**2. Bundesbeschluss über die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur**

**2. Arrêté fédéral concernant l'adaptation du crédit d'ensemble pour le développement de l'infrastructure ferroviaire**

*Detailberatung – Discussion par article*

**Titel und Ingress, Art. 1–3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



**Titre et préambule, art. 1–3**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 23.055/6273)

Für Annahme des Entwurfes ... 44 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

**3. Bundesbeschluss über die Erhöhung des Verpflichtungskredits für den Ausbauschritt 2025 für die Eisenbahninfrastruktur**

**3. Arrêté fédéral concernant l'augmentation du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire**

*Detailberatung – Discussion par article*

**Titel und Ingress**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Titre et préambule**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

AB 2023 S 1224 / BO 2023 E 1224

**Art. 1**

*Antrag der Kommission*

... von 6400 Millionen Franken auf 6765 Millionen Franken ...

**Art. 1**

*Proposition de la commission*

... est porté de 6400 à 6765 millions de francs ...

*Angenommen – Adopté*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 23.055/6274)

Für Annahme der Ausgabe ... 45 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 2–4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates





*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 23.055/6275)

Für Annahme des Entwurfes ... 44 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

**4. Bundesbeschluss über die Erhöhung des Verpflichtungskredits für den Ausbauschnitt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur**

**4. Arrêté fédéral concernant l'augmentation du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire**

*Detailberatung – Discussion par article*

**Titel und Ingress**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Titre et préambule**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 1**

*Antrag der Mehrheit*

... von 12 890 Millionen Franken auf 15 845 Millionen Franken ...

... von 12 890 Millionen Franken auf 15 760 Millionen Franken ...

... von 12 890 Millionen Franken auf 15 755 Millionen Franken ...

... von 12 890 Millionen Franken auf 15 845 Millionen Franken ...

*Antrag der Minderheit*

(Zopfi, Engler, Häberli-Koller, Herzog Eva)

... von 12 890 Millionen Franken auf 15 845 Millionen Franken ...

**Art. 1**

*Proposition de la majorité*

... est porté de 12 890 millions de francs à 15 845 millions de francs ...

... est porté de 12 890 millions de francs à 15 760 millions de francs ...

... est porté de 12 890 millions de francs à 15 755 millions de francs ...

... est porté de 12 890 millions de francs à 15 845 millions de francs ...

*Proposition de la minorité*

(Zopfi, Engler, Häberli-Koller, Herzog Eva)

... est porté de 12 890 millions de francs à 15 845 millions de francs ...

**Präsidentin** (Herzog Eva, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit Zopfi ergänzt den Antrag der Mehrheit.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit/Minderheit*

*Adopté selon la proposition de la majorité/minorité*



*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 23.055/6276)

Für Annahme der Ausgabe ... 45 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 2–4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 23.055/6277)

Für Annahme des Entwurfes ... 44 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

**Präsidentin** (Herzog Eva, Präsidentin): Das Geschäft geht an den Nationalrat.

*Abschreibung – Classement*

*Antrag des Bundesrates*

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte (BBI 2023 2061)

*Antrag Gapany*

Den parlamentarischen Vorstoss 17.3262 nicht abschreiben

*Proposition du Conseil fédéral*

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales (FF 2023 2061)

*Proposition Gapany*

Ne pas classer l'intervention parlementaire 17.3262

**Gapany** Johanna (RL, FR): Dans son message concernant l'état d'avancement et la modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que la perspective Rail 2050 qui date du 16 août 2023, le Conseil fédéral nous propose de classer le postulat 17.3262, "Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire".

Ce postulat charge le Conseil fédéral d'établir la vision du réseau ferroviaire par l'élaboration d'un plan directeur. Ce plan doit alors prendre en compte la planification en cours et en particulier des projets qu'il est prévu de mettre en oeuvre d'ici 2025–2035. Le but est de s'assurer de l'amélioration du réseau en matière de capacité et de vitesse sur tout le territoire.

AB 2023 S 1225 / BO 2023 E 1225

Le fait de valider aujourd'hui la vision 2050 ne nous permet pas de dire que le but du postulat en soi est totalement atteint. Je vous propose donc de ne pas le classer.



Dans les faits, la vision 2050 est une bonne étape. Elle garantit aussi une certaine évolution. Elle ne traite toutefois pas de l'évolution de l'architecture du réseau grandes lignes dans son ensemble. Elle se limite à certains projets, qui sont certes importants, mais qui sont locaux. Il en manque encore d'autres.

Le postulat demande une vision d'ensemble. Cette vision manque à ce jour et ne pas classer le postulat nous permettrait de l'obtenir à terme. On peut par exemple parler des lignes Lausanne-Berne, Winterthur-Saint-Gall ou Altdorf-Bâle. Certaines lignes ne font pas encore partie de cette planification et doivent encore être discutées.

Cela démontre donc qu'un plan directeur qui prendrait en compte autant la planification en cours que les projets nécessaires se défend. Je propose donc de maintenir ce postulat.

**Rösti** Albert, Bundesrat: Der Bundesrat hatte ja die Annahme des Postulates beantragt. Er hat auch klar deklariert, dass er die Anliegen in diesem Postulat in seine Arbeit aufnehmen werde. Deshalb hat er den Antrag auf Abschreibung gestellt. Ich wehre mich aber nicht gegen den Antrag der Kommission. Es ist klar, dass wir das Anliegen des Postulates berücksichtigen. Ich habe Ihnen auch bereits versichert, dass es in den Programmen, die in die Botschaft 2026 aufgenommen werden, berücksichtigt werde. Für mich kann dieses Postulat gut stehengelassen werden. Wenn wir dann die Botschaft 2026 haben, können wir wieder über die Abschreibung sprechen.

Ich ziehe den Antrag auf Abschreibung zurück.

**17.3262***Angenommen gemäss Antrag Gapany**Adopté selon la proposition Gapany***19.3006, 23.3010***Angenommen – Adopté*