



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2011-03-17/277

## Hintergrundmaterial

Datum 31. März 2010  
Sperrfrist 10.00 Uhr

---

## Eröffnung Vernehmlassung FABI

**Die Vernehmlassungsvorlage FABI (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur) besteht aus mehreren Elementen: dem künftigen Finanzierungsmodell, einer Langfristperspektive Bahn und dem strategischen Entwicklungsprogramm mit konkreten Massnahmen für den Ausbau der Bahninfrastruktur. Ein zur Umsetzung bis 2025 vorgesehener erster Ausbauschritt ist ebenfalls Teil der Vorlage.**

Dieses Hintergrundpapier informiert anlässlich der Vernehmlassungseröffnung über verschiedene Aspekte der Vorlage. Die Vernehmlassung dauert von April bis Mitte Juli 2011. Im Frühjahr 2012 wird der Bundesrat dem Parlament die Botschaft FABI als direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative des VCS „Für den öffentlichen Verkehr“ ans Parlament überweisen.

### **1. Ausbau der Bahninfrastruktur**

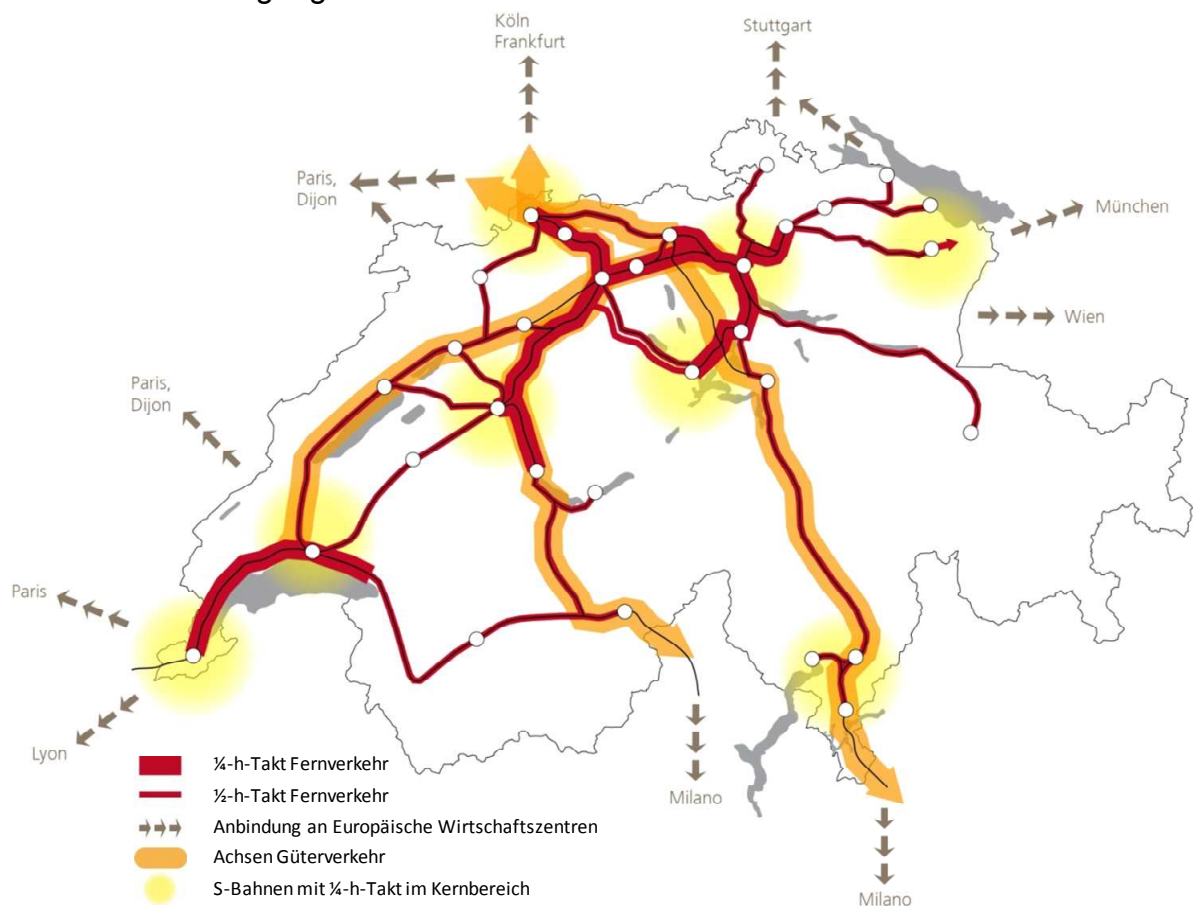
Der Ausbau der Bahninfrastruktur soll künftig in Schritten vorgenommen werden. Grundlage der Ausbauschritte sind die Langfristperspektive für die Bahn sowie das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP), welches auf den Planungsarbeiten für Bahn 2030 basiert. Das Projekt Bahn 2030 wird inhaltlich durch STEP abgelöst.



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2011-03-17/277

## Langfristperspektive für die Bahn

Der Bahnverkehr der Zukunft soll der Schweiz in erster Linie mehr Kapazität auf der Schiene, in den Zügen und in den Bahnhöfen bringen. Im Personenverkehr soll auf Strecken mit hoher Nachfrage (z.B. Basel/Bern-Zürich-Winterthur, Lausanne-Genf) langfristig der Viertelstundentakt gelten. Auf den übrigen Hauptstrecken soll der Halbstundentakt die Regel sein. In den Agglomerationszentren verkehren S-Bahnen im Viertelstundentakt und die wichtigsten Tourismusorte sind rasch und direkt mit den Zentren verbunden. Die Qualität des Schienengüterverkehrs profitiert von wettbewerbsfähigen Transportzeiten, Pünktlichkeit und günstigen Produktionsbedingungen.



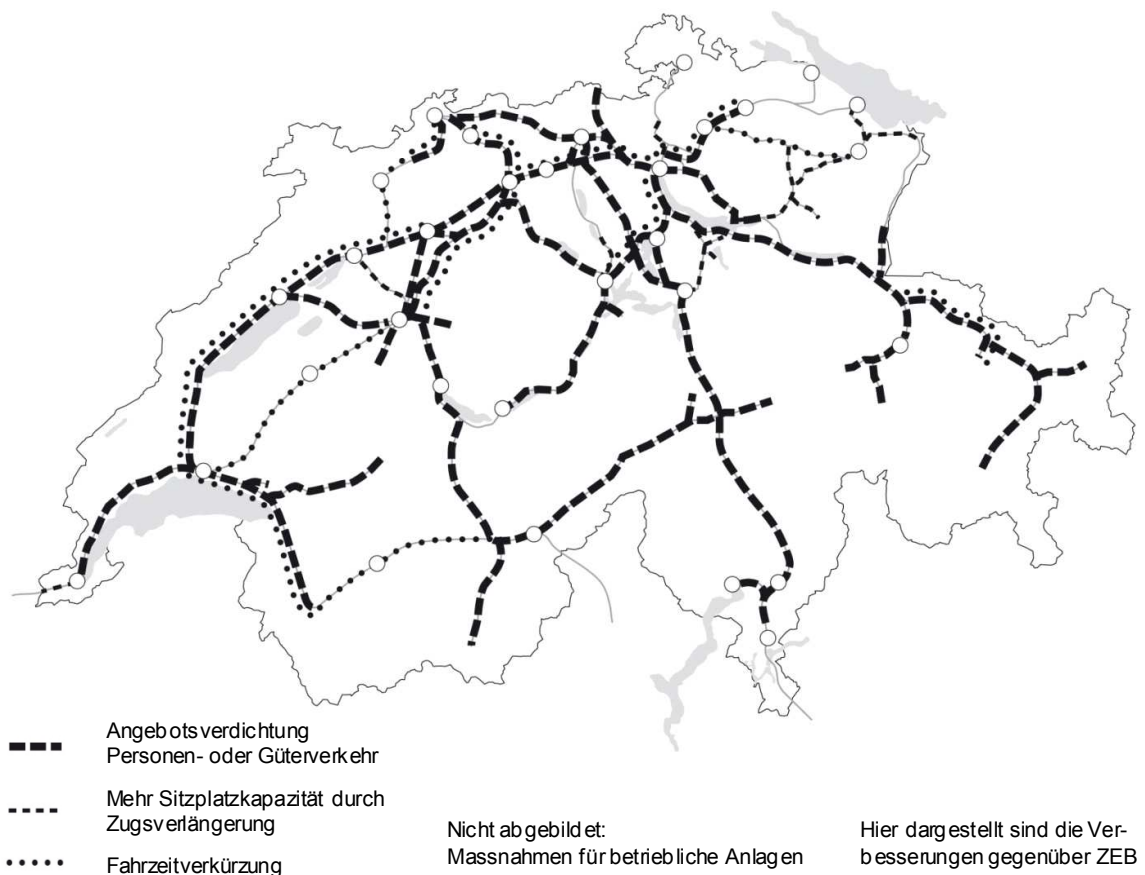
Bei Kapazitätsausbauten wird geprüft, ob nach Möglichkeit gleichzeitig Fahrzeitverkürzungen realisiert werden können. Umgesetzt werden die Ziele der Langfristperspektive im Rahmen des nachzuführenden Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur STEP.



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2011-03-17/277

## Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP, ehemals Bahn 2030)

Das strategische Entwicklungsprogramm STEP fusst auf der Langfristperspektive Bahn und STEP beruht auf den Planungsarbeiten für Bahn 2030. Es umfasst Investitionen von rund 42.6 Mrd. Franken, die in zwei Dringlichkeitsstufen eingeteilt wurden. Die erste Dringlichkeitsstufe für rund 20 Mrd. Franken deckt einen Zeithorizont bis ca. 2040 ab. Die Abbildung zeigt den Nutzen von STEP.



Der Bundesrat wird zur Umsetzung von STEP dem Parlament im Abstand von vier bis acht Jahren einzelne Ausbauschnitte vorlegen, die jeweils Investitionen in der Grössenordnung von rund 5 Mrd. Fr. umfassen. Damit kann auf Entwicklungen im öffentlichen Verkehr sowie Projektfortschritte flexibel eingegangen werden. STEP wird als Rollende Planung verstanden. Einmal pro Legislatur legt der Bundesrat einen entsprechenden Bericht mit allfälligen Anpassungen von STEP dem Parlament vor.



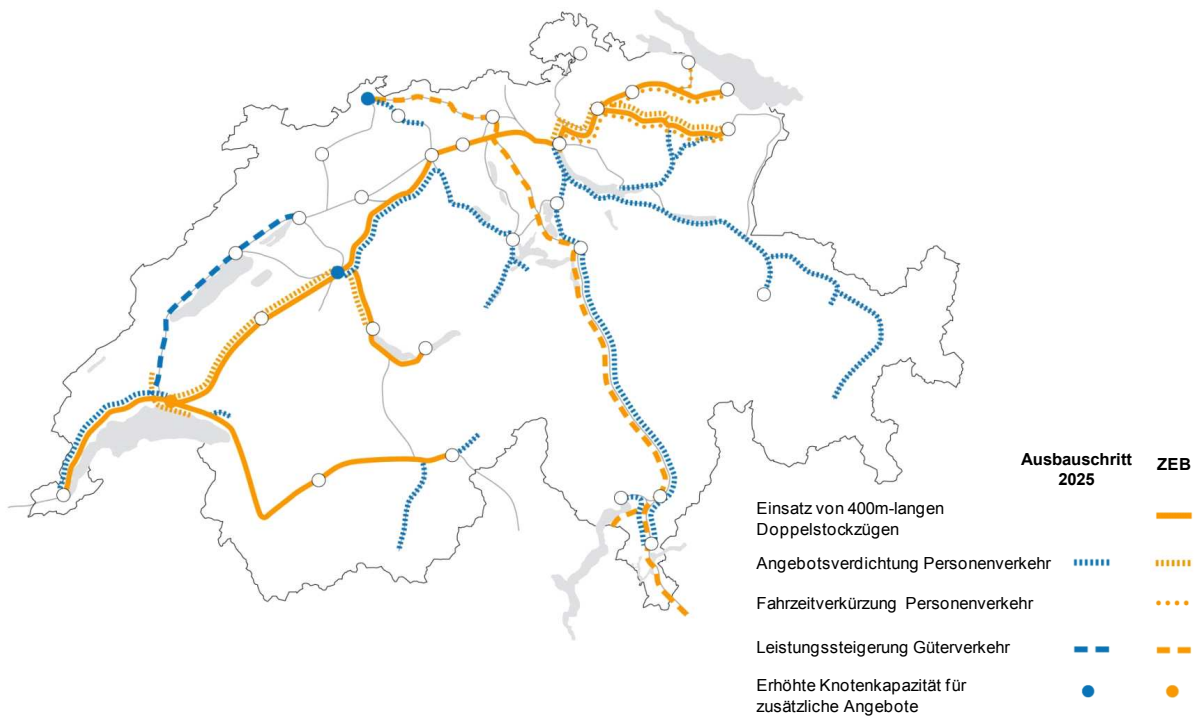
Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2011-03-17/277

## Ausbau schritt 2025

Der Ausbau schritt 2025 ergänzt das Programm „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB). Die beiden Programme, die bis etwa im Jahr 2025 parallel realisiert werden sollen, erlauben u.a. den Einsatz von langen Doppelstockzügen zwischen Genf und St. Gallen, bessere S-Bahnangebote, neue Halbstundentakte und stärken den Güterverkehr.

Mit ZEB (5.4 Mrd. Fr.) und dem Ausbau schritt 2025 (3.5 Mrd. Fr.) investiert die Schweiz in den Jahren bis etwa 2025 rund 8.9 Mrd. Fr. in die Bahninfrastruktur.

Gemeinsam ergeben die Investitionen von ZEB und im Ausbau schritt 2025 folgende Angebotserweiterungen bis ins Jahr 2025:





Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2011-03-17/277

Die Angebotsverbesserungen mit dem auf ZEB aufbauenden Ausbauschnitt 2025 gegenüber der heutigen Situation:

<b>Korridor</b>	<b>Angebot 2011</b>	<b>Angebot 2025</b>
<b>Genf-Lausanne</b>	2 Intercity-Züge pro Stunde	4 Intercity-Züge pro Stunde
<b>Lausanne-Biel</b>	1 Fernverkehrszug pro Stunde 1 Regionalverkehrszug Biel-Neuenburg  3 Güterverkehrszüge pro Stunde zwischen Lausanne und Zürich	2 Fernverkehrszüge pro Stunde 2 Regionalverkehrszüge Biel-Neuenburg 3 Güterzüge pro Stunde mit kürzeren Fahrzeiten
<b>Bern-Luzern</b>	1 Fernverkehrszug pro Stunde	2 Fernverkehrszüge pro Stunde
<b>Basel-Liestal/Gelterkinden</b>	2 Regionalverkehrszüge pro Stunde	3 Regionalverkehrszüge pro Stunde
<b>Zürich-Chur</b>	1 Intercity-Zug pro Stunde	2 Intercity-Züge pro Stunde
<b>Zürich-Lugano</b>	1 Intercity-Zug pro Stunde	2 Intercity-Züge pro Stunde
<b>Locarno-Lugano</b>	Keine direkte Verbindung	2 Regionalexpresszüge pro Stunde
<b>Privatbahnen</b>		
<b>Vevey-Blonay</b>	2 Züge pro Stunde	4 Züge pro Stunde
<b>Zermatt-Fiesch</b>	1 Zug pro Stunde	2 Züge pro Stunde
<b>Giswil/Stans-Luzern</b>	2 Züge pro Stunde	4 Züge pro Stunde
<b>St.Gallen-Rapperswil</b>		Zugsverlängerungen für mehr Sitzplätze
<b>Landquart-Davos/St. Moritz</b>	1 Zug pro Stunde	2 Züge pro Stunde

Der Ausbauschnitt 2025 umfasst Investitionen von 3.5 Mrd. Fr.:

- rund 2.2 Mrd. Fr. sind vorgesehen für Investitionen im SBB-Netz
- rund 300 Mio. Fr. sind vorgesehen für Investitionen bei den Privatbahnen
- rund 500 Mio. Fr. sind vorgesehen für die bei zusätzlichen Reisenden notwendigen Anpassungen an Publikums- sowie für Betriebsanlagen
- rund 500 Mio. Fr. sind vorgesehen für Projektierungen und kleinere Einzelinvestitionen.

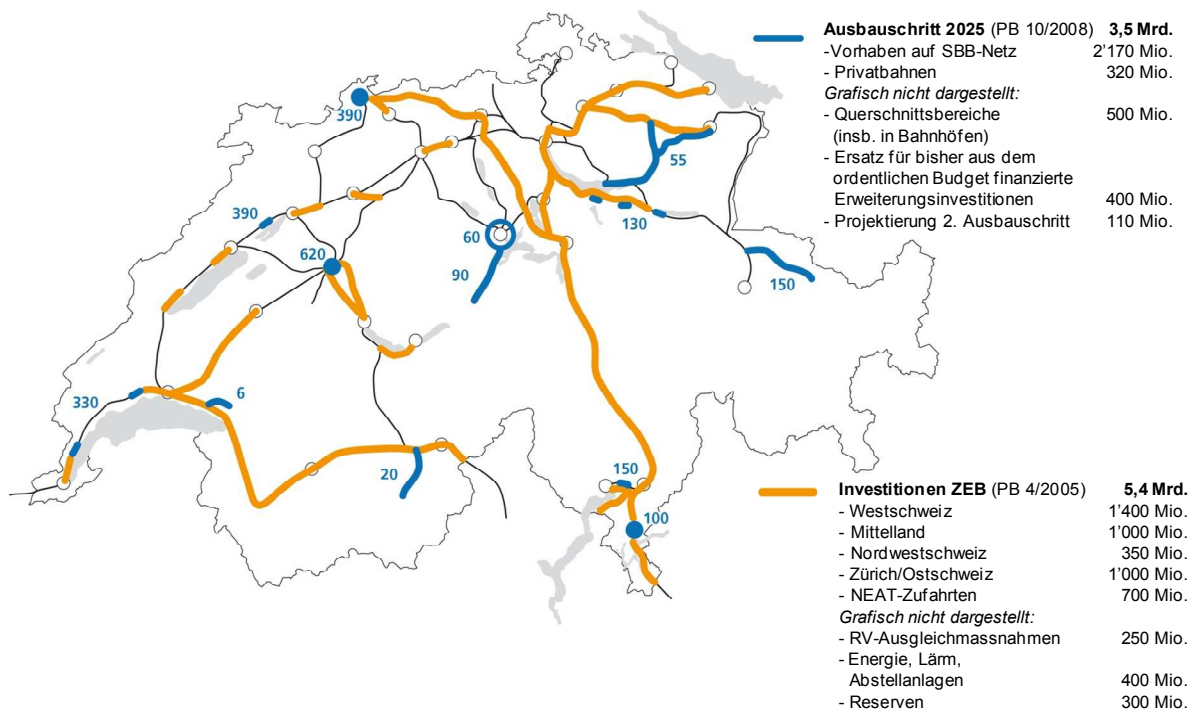
Folgende Ausbauten sind unter anderem im Ausbauschnitt 2025 vorgesehen:

- Bahnhofsausbauten in Bern
- Zusätzliche Gleise in der Bahnhofseinfahrt Basel
- Ausbau des Engpasses Holligen im Raum Bern
- Bau eines Tunnels mit Doppelspur zwischen Ligerz und Twann
- Ausbau auf Doppelspur zwischen Contone und Tenero



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2011-03-17/277

- Abstell-, Wende- und Überholgleise in Lugano, auf den Strecken Lausanne–Genève, Zürich–Chur sowie im Raum Liestal/Gelterkinden.



Ein weiterer Ausbauschritt mit Realisierungszeitpunkt 2030 soll voraussichtlich im Jahr 2017 dem Parlament vorgelegt werden. Die Investitionshöhe pro Ausbauschritt hängt ab von der Mittelverfügbarkeit im neu zu schaffenden Fonds zur Finanzierung der Bahninfrastruktur BIF.

## Anpassungen im ZEB-Gesetz

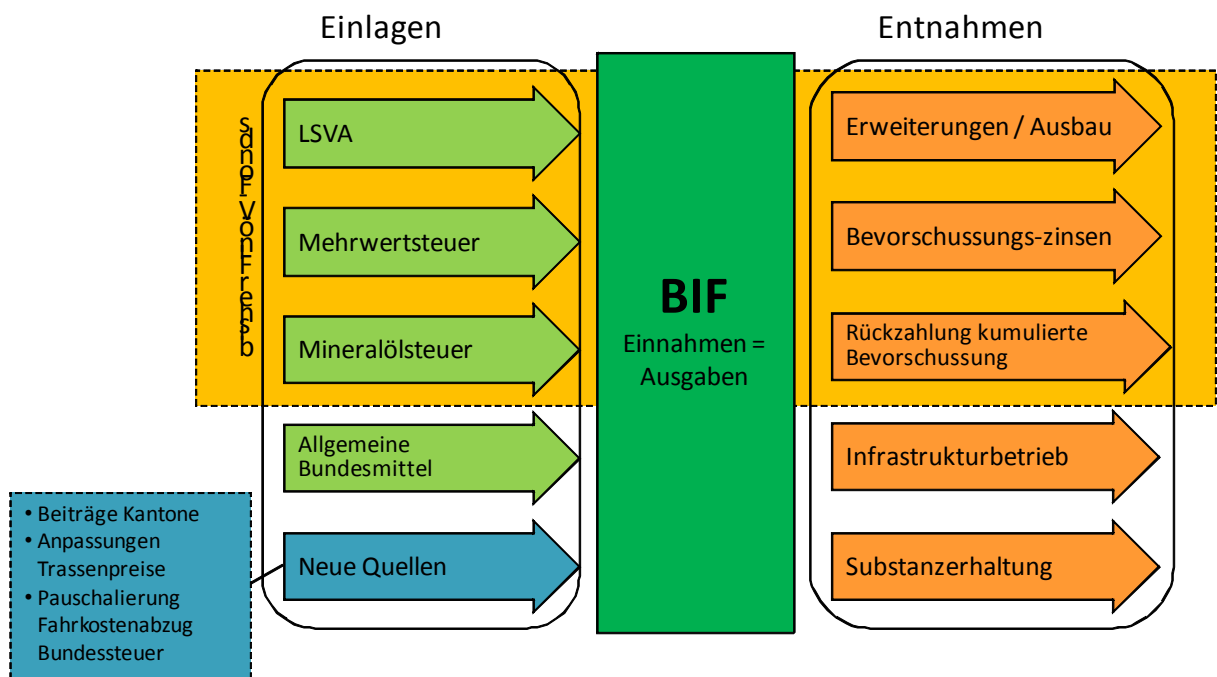
Um die Ausbauten im Rahmen von FABI mit ZEB abzustimmen, beantragt der Bundesrat dem Parlament verschiedene Anpassungen im ZEB-Gesetz. Neu sollen im Rahmen von ZEB die Ausbauten auf der Ost-West-Achse für lange Doppelstockzüge realisiert werden, was zu mehr Sitzplätzen führt. Diese Strategie führt zu einem kompletten Umbau des Knotens Lausanne, der heute der Hauptengpass der Ost-West Achse bildet. Im Gegenzug wird die Reduktion der Fahrzeit auf der Ost-West-Achse zeitlich verschoben. Dazu wird der Chestenbergtunnel aus ZEB herausgelöst, und in STEP berücksichtigt werden. Damit kann das Kostendach von ZEB von 5.4 Mrd. Fr. eingehalten werden.



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2011-03-17/277

## 2. Finanzierung der Bahninfrastruktur

Der Bahninfrastrukturfonds BIF überträgt die Vorteile einer Fondsfinanzierung auf die gesamte Bahninfrastruktur. Der BIF ist unbefristet und stellt die Mittel sicher für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau des Bahnnetzes.



Die mit dieser Vorlage beantragte Neuregelung der Finanzierung betrifft nur die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Die Abgeltungen des Bundes für den regionalen Personenverkehr und den kombinierten Güterverkehr sind nicht Gegenstand der Vorlage.

Zur Finanzierung des Mehrbedarfs werden drei Quellen vorgeschlagen:

- Erhöhung der Trassenpreise in zwei Schritten im Umfang von 300 Mio. Franken. Dies führt zu einer Verteuerung der Bahnbillette in der Größenordnung von 10 Prozent.
- Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs in der direkten Bundessteuer auf das Niveau eines Verbundabos mit zusätzlichen Steuereinnahmen von 250 Mio. Franken.
- Angemessener Beitrag der Kantone an den Substanzerhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Größenordnung von 300 Mio. Franken. Die Umsetzung dieses Beitrages wird mit den Kantonen im Rahmen der Vernehmlassung geklärt.



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2011-03-17/277

### **3. VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“**

Die Volksinitiative des VCS „Für den öffentlichen Verkehr“ wurde am 6. September 2010 mit rund 140'000 gültigen Stimmen eingereicht. Für eine gesicherte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wollen die Initianten Gelder aus der Mineralölsteuer, die bisher dem Strassenverkehr zu Gute kamen, neu für den öffentlichen Verkehr einsetzen.

Der Bundesrat lehnt die Initiative ab. Die Initiative verschärft die ohnehin bestehenden Finanzierungsprobleme der Strasse, statt die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auf eine nachhaltige Basis zu stellen. Überdies bieten verschiedene Ansätze der Initiative Interpretationsspielräume, die eine rasche Umsetzung zur Lösung der Finanzierungsprobleme verhindern. Der Bundesrat anerkennt jedoch das Ziel einer gesicherten Finanzierung und stellt der Volksinitiative die Vorlage FABI als direkten Gegenentwurf gegenüber.

#### **Für Rückfragen:**

Bundesamt für Verkehr, Information  
031 322 36 43  
presse@bav.admin.ch