



Aktenzeichen: BAV-052.1-20/17

Faktenblatt

Datum: 22.06.2022

BAHN 2050: Der Ausbau der Bahn wird neu ausgerichtet

Mit Blick auf weitere Ausbauschritte will der Bundesrat seine Langfriststrategie neu ausrichten. Künftig soll die Bahn primär auf kurzen und mittleren Distanzen weiter gestärkt werden, beispielsweise mit zusätzlichen S-Bahn-Angeboten und einer Aufwertung der Vorstadt-Bahnhöfe. Die Perspektive BAHN 2050 löst die Langfristsperspektive Bahn aus dem Jahr 2012 ab. Diese war in erster Linie auf Engpassbeseitigungen und Taktverdichtungen ausgerichtet.

1. Ausgangslage

Entwicklung der Mobilität: Die Verkehrsperspektiven des Bundes prognostizieren bis 2050 eine Zunahme des Verkehrs von rund 11 Prozent beim Personen- und rund 31 Prozent beim Güterverkehr. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr (Modalsplit) wird gemäss den Verkehrsperspektiven um 3 Prozentpunkte auf 24 Prozent steigen – dies im Wesentlichen dank dem Ausbau der Bahn mit den Ausbauschritten 2025 und 2035.

Klimastrategie: Die Schweiz verfolgt das Ziel, bis 2050 unter dem Strich keine Treibhausgase mehr auszustossen. Derzeit ist der Verkehr für 32 Prozent der Emissionen verantwortlich. Dabei macht der Anteil des Strassenverkehrs rund 98 Prozent aus. Auf die Bahn entfallen – vor allem dank der mehrheitlichen Elektrifizierung – nur ca. 0.3 Prozent der direkten Emissionen. Sie trägt damit bereits viel zur Erreichung der Klimaziele bei. Der Bundesrat will im Rahmen seiner Klimastrategie den Autoverkehr elektrifizieren und bei den Schwerverkehrsfahrzeugen eine Umstellung auf erneuerbare Treibstoffe erreichen. Zudem soll ein Teil des Strassenverkehrs auf den öV bzw. die Bahn verlagert werden.

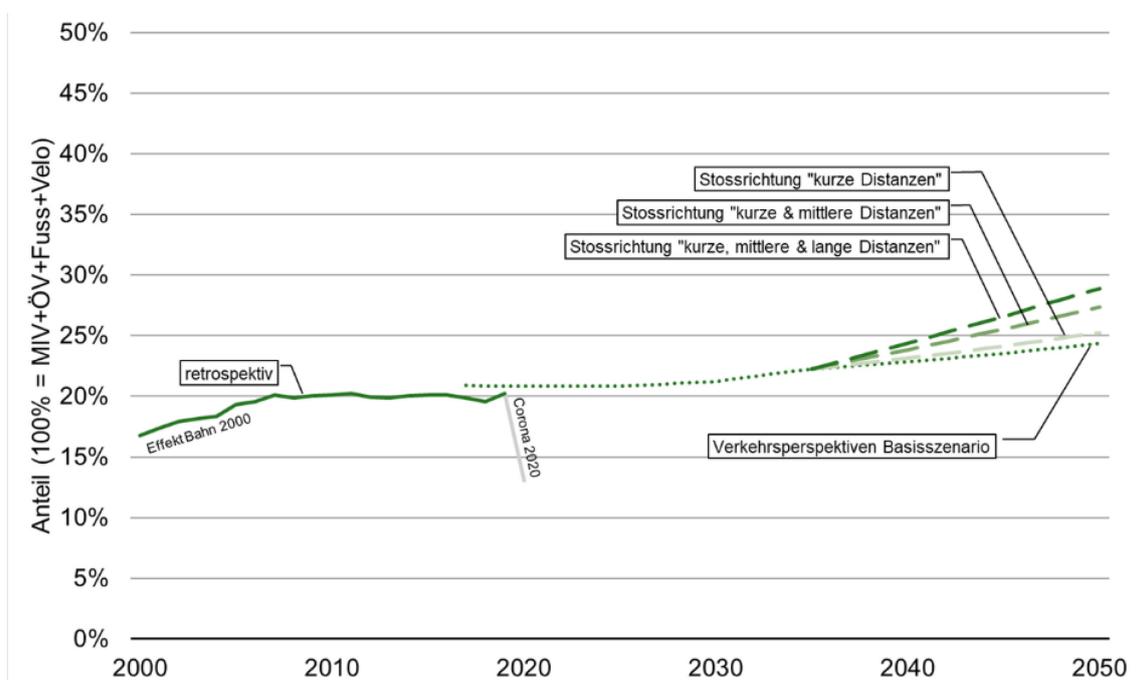
Raumplanung: Die Verkehrsentwicklung und die Raumentwicklung sollen verstärkt aufeinander abgestimmt werden. Das Zielbild «Mobilität und Raum 2050» des Sachplans Verkehr zeigt hierfür den Rahmen auf.

2. Vision, Ziele und Stossrichtung

Gestützt auf diese Ausgangslage hat der Bundesrat für die Perspektive BAHN 2050 folgende Ziele festgelegt:

1. Die Bahnentwicklung ist mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt.
2. Das Bahnangebot ist Teil der Gesamtmobilität. Es ist flexibel und optimal mit den anderen Verkehrsangeboten und -trägern vernetzt.
3. Der Bahnanteil im Personen- und Güterverkehr erhöht sich merklich.
4. Der Bahnbetrieb ist klimaneutral, und neue Bahninfrastrukturen sind boden- und ressourcenschonend gestaltet sowie gut in Landschaft und Siedlung integriert.
5. Der Bahnbetrieb ist sicher, pünktlich und zuverlässig.
6. Effizienzgewinne durch Automatisierung und neue Technologien werden konsequent genutzt.

Für die weitere Entwicklung der Bahn sind auf Basis dieser Ziele drei Stossrichtungen untersucht worden: die Weiterentwicklung a) auf kurzen Distanzen, b) auf kurzen und mittleren Distanzen sowie c) auf kurzen, mittleren und langen Distanzen.



Die Stossrichtungen für den Personenverkehr, die im Rahmen von BAHN 2050 geprüft wurden, wirken sich unterschiedlich auf den Modalsplit aus.

Die Analysen haben gezeigt: Das grösste Potenzial der Schiene im Personenverkehr liegt innerhalb der Agglomerationskerne und der Agglomerationsgürtel sowie bei Verbindungen zwischen regionalen und ländlichen Zentren und den Agglomerationen.

In der Stossrichtung «lange Distanzen» lässt sich gegenüber der empfohlenen Stossrichtung nur noch eine verhältnismässig geringere zusätzliche Stärkung der Bahn bei verhältnismässig hohen Kosten erzielen.

Im Güterverkehr ist insbesondere der Zugang zur Bahn durch den Ausbau der Umschlagmöglichkeiten Schiene/Strasse zu stärken.

3. Konkretisierung «kurze und mittlere Distanzen»

Personenverkehr:

- Stärkung des S-Bahn-Verkehrs.
- Neue Durchmesser- und Tangentiallinien in Agglomerationen.
- Ausbau der Vorortsbahnhöfe mit vermehrter Bedienung durch IR- und RE-Züge.
- Anbindung von kleineren und mittelgrossen Städten an die grossen Agglomerationen.
- Ausbau von Bahnhöfen zu Verkehrsdrehscheiben mit Umsteigemöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln und Koordination mit dem Fuss- und Veloverkehr (inkl. Förderung entsprechender verkehrsmittelübergreifender Angebote).
- Förderung neuer Mobilitätsformen (Sharing, Pooling).
- Gezielte Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr, wo die Bahn gegenüber der Strasse in Bezug auf die Reisezeit nicht wettbewerbsfähig ist.
- Im internationalen Personenverkehr häufigere und gut vernetzte Verkehrsangebote sowie gezielte Fahrzeitverkürzungen.

Güterverkehr

- Zusätzliche intermodale Umschlagsplattformen entlang der Ost-West und Nord-Süd-Achse.
- Zusätzliche City-Logistik-Anlagen mit optimiertem Anschluss an die Bahn in grösseren und mittleren Agglomerationen.
- Ausgewählte Kapazitätsausbauten auf der Ost-West-Achse.

4. Wirkung

Mit der Stossrichtung «kurze und mittlere Distanzen» werden die Stärken der Bahn dort genutzt, wo sie die grösste Wirkung entfalten können. Die geschätzte Erhöhung des Modalsplits per 2050 liegt bei weiteren 3 Prozentpunkten im Personen- und etwa 10 Prozentpunkten im Binnen-, Import- und Export-Güterverkehr. Zur vollständigen Erreichung des Klimaziels im Verkehrsbereich sind weitere Massnahmen notwendig.

5. Nächste Schritte

Die Botschaft des Bundesrats für einen weiteren Ausbauschnitt ist für 2026 vorgesehen. Darin werden insbesondere eine Aktualisierung des Angebotskonzepts 2035 und Elemente von langfristigen Grossprojekten enthalten sein. Wo die Projektierung oder eine erste Umsetzungsetappe startet, sind die Ziele der Perspektive BAHN 2050 zu berücksichtigen. Per 2030 ist der Entscheid für den übernächsten, umfassenderen Ausbauschnitt vorgesehen. Die Perspektive BAHN 2050 wird dann vollständig einzuhalten sein.

Für weitere Auskünfte:

Bundesamt für Verkehr
Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch