

# Ständerat stockt Budget für Schweizer Bahnnetz auf

Für knapp 12 Milliarden Franken will der Bundesrat das Schweizer Bahnnetz ausbauen. Der Ständerat unterstützt den sogenannten Ausbausritt 2035, möchte aber zusätzliche Projekte realisieren. Die Mehrkosten betragen 919 Millionen Franken.



Bild: Robert Keller/pixabay

Wegen des ungenügenden Planungsstandes hat der Bundesrat beantragt, den Durchgangsbahnhof Luzern und das Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel nicht in den Ausbausritt 2035 aufzunehmen. Die Mehrheit des Ständerats ist anderer Meinung. Die kleine Kammer entschied am Donnerstag oppositionslos, die Projektierung der beiden Vorhaben in den Ausbausritt 2035 aufzunehmen.

Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga bezeichnete die Aufnahme der beiden Projekte als «finanzierbar und im Zeitraum bis 2035 realisierbar». Es gebe immer noch mehr Wünsche. Sie warne aber davor, das Fuder zu überladen. «Sonst haben wir wegen der zu vielen parallel laufenden Projekte unerwünschte Verspätungen auf dem Bahnnetz.»

Die vom Bundesrat ebenfalls zurückgestellte Direktverbindung Aarau-Zürich soll nach dem Willen des Ständerats explizit in die Liste der Projekte aufgenommen werden, welche für den nächsten Ausbauschnitt geprüft werden. In die gleiche Kategorie stellt die kleine Kammer den milliardenschweren Ausbau der Strecken Lausanne-Bern sowie Winterthur-St. Gallen.

### **Volkswirtschaftlicher Nutzen**

Bei der Linie Neuenburg – La Chaux-de-Fonds beschloss der Ständerat den Neubau einer Direktverbindung statt der vom Bundesrat geplanten Modernisierung der bestehenden Strecke. Nach Ansicht der Verkehrskommission, von der der Antrag stammt, weist die Direktverbindung einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen auf.

Der Rat stimmte auch der Verlängerung der Linie Aigle-Leysin bis zur Seilbahnstation und dem Ausbau der Strecke Locarno-Intragna zu, ebenso dem Doppelspurausbau in der Stadt Rorschach SG, mit dem die Fahrplanstabilität auf der Verbindung verbessert werden soll.

Die vom Bundesrat für den Ausbauschnitt 2035 vorgeschlagenen Projekte hiess der Ständerat oppositionslos gut, mit Ausnahme der neuen Haltestelle Buttes-Les Sugits im Val de Travers (NE). Mit den Ergänzungen belaufen sich die Kosten auf 12,82 Milliarden Franken.

Auf der Liste stehen zusätzliche Verbindungen mit Halb- und Viertelstundentakt, Verbesserungen für den Güterverkehr und der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels.

### **Teilweise zweiseitig**

Der fast 35 Kilometer lange Tunnel ist nicht durchgehend zweiseitig befahrbar. 14 Kilometer der zweiten Röhre sind ausgebrochen, diese sollen nun bahntechnisch ausgerüstet werden. Damit können Züge von Bern ins Wallis alle halbe Stunde verkehren und alle Güterzüge durch den Basistunnel fahren.

Beim Knoten St. Gallen sind Anpassungen für eine bessere Koordination zwischen Fern- und Regionalverkehr geplant. Verbesserungen zwischen Basel, dem Jurasüdfuss und Genf sollen direkte Züge und damit ein dichteres Angebot ermöglichen. Auf der Ost-West-Achse sind die Verbesserungen vor allem in der Genferseeregion und rund um Bern und Zürich vorgesehen.

Weitere Projekte sind zwischen Basel und dem Mittelland, im Glarnerland, in der Ost- und Zentralschweiz, bei den Verbindungen von Bern nach Interlaken BE und Brig VS und sowie um Lugano geplant. In Bahnhöfen sind Ausbauten und Anpassungen zu Gunsten von Behinderten geplant.

### **Mehr Platz für Güterzüge**

Mehr Kapazitäten und kürzere Fahrzeiten sind auch im Netz für den Güterverkehr vorgesehen, sowohl auf der Nord-Süd- als auch auf der Ost-West-Achse. Unter anderem werden die Verbindungen zwischen den Rangierbahnhöfen Limmattal und Lausanne ausgebaut und die Achsen von diesen Bahnhöfen in den Jurabogen und die Ostschweiz. Standard- und Expresstrassen im Mittelland und im Raum Zürich sollen Engpässe für den Güterverkehr zu den Hauptverkehrszeiten beseitigen.

Der Ausbau ist wegen des erwarteten Wachstums des Verkehrsaufkommens nötig. Im Personenverkehr wird die Nachfrage bis 2040 um 51 Prozent steigen, und beim Güterverkehr erwartet der Bund bis in 22 Jahren eine um 45 Prozent höhere Nachfrage. Der Ausbau wird über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert und ist haushaltsneutral. Die Vorlage geht nun an den Nationalrat. (sda)

Publiziert am Donnerstag, 07. März 2019