

# Räte genehmigen 12,89 Milliarden für Ausbau des Schienennetzes

Das Parlament will in den nächsten Jahren 12,89 Milliarden Franken für den Ausbau der Bahninfrastruktur ausgeben. Der Ständerat hat am Dienstag die letzten Differenzen zum Ausbauschnitt 2035 ausgeräumt.



Der Lötschberg-Basistunnel soll auf durchgehend zwei Spuren ausgebaut werden.

Bild: BLS

Offen war noch, ob auch die Bahnhöfe Winterthur Grüze Nord und Thun Nord finanziert werden sollen. Der Nationalrat hatte die beiden Projekte vergangene Woche mit grosser Mehrheit in die Vorlage aufgenommen. Die Zusatzkosten belaufen sich auf 69 Millionen Franken. Der Ständerat schloss sich oppositionslos an.

Beide Projekte sind eigentlich unbestritten, gelten jedoch als verfrüht. Angesichts des relativ geringen Betrags handle es sich aber um «lässliche Sünden», sagte Kommissionssprecher Claude Janiak (SP/BL). Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga wies darauf hin, dass solche Bahnhöfe ohne die zugehörige Infrastruktur weniger Sinn machten. Ihrer Meinung nach wäre das beim nächsten Ausbauschritt eher der Fall gewesen.

### **Eine Milliarde zusätzlich**

Der Gesamtkredit für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur beläuft sich damit auf 12,89 Milliarden Franken, fast eine Milliarde Franken mehr als vom Bundesrat beantragt. Schon der Ständerat hatte eine ganze Reihe zusätzlicher Vorhaben in die Vorlage aufgenommen. Dazu gehören die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und des Herzstücks der trinationalen S-Bahn Basel. Der Bundesrat wollte diese Projekte wegen des ungenügenden Planungsstandes ursprünglich nicht in den Ausbauschritt 2035 aufnehmen.

Die vom Bundesrat ebenfalls zurückgestellte Direktverbindung Aarau-Zürich, der Ausbau der Strecken Lausanne-Bern und Winterthur-St. Gallen sollen nach dem Willen der Räte explizit in die Liste der Projekte aufgenommen werden, welche für den nächsten Ausbauschritt geprüft werden. Bei der Linie Neuenburg-La Chaux-de-Fonds beschlossen sie den Neubau einer Direktverbindung statt der vom Bundesrat geplanten Modernisierung der bestehenden Strecke. National- und Ständerat stimmten 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.

### **Zwei Spuren durch den Lötschberg**

Den vom Bundesrat für den Ausbauschritt 2035 vorgeschlagenen Projekten stimmten die Räte zu, mit Ausnahme der neuen Haltestelle Buttes-Les Sugits im Val de Travers (NE). Auf der Liste stehen zusätzliche Verbindungen mit Halb- und Viertelstundentakt, Verbesserungen für den Güterverkehr und der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels. Der fast 35 Kilometer lange Tunnel ist nicht durchgehend zweispurig 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 belastet die Bundeskasse daher nicht. Die Vorlage ist nun bereit für die Schlussabstimmungen am Ende der Session. (sda)

Publiziert am Mittwoch, 12. Juni 2019