



Treffen der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der Zentralschweiz mit Regierungsvertretenden vom 1. Februar 2017.

**Positionspapier** der Zentralschweizer Kantonsregierungen – genehmigt im Januar 2017 – zum Thema:

## **Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI)**

### **Ausbauschnitt 2030/35 (AS2030/35), Perspektiven Bahnausbau für die Zentralschweiz**

---

#### **1. Ausgangslage**

Die Schweizer Stimmbevölkerung beschloss am 9. Februar 2014 mit 62 Prozent Ja-Stimmen ein Ja zur Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI). Mit dem Ja zu FABI wurde die Bundesverfassung geändert und mit einem neuen Artikel ergänzt, der alle Verkehrsträger umfasst. Gleichzeitig werden in der Bundesverfassung der neue Fonds für die Eisenbahninfrastruktur (BIF) sowie die Eckwerte der Alimentierung desselben festgeschrieben. Gemäss Parlamentsbeschluss muss der Ausbauschnitt 2030 bis 2018 dem Parlament vorgelegt werden.

In der Bahnplanung änderten sich in der Folge die Zuständigkeiten von Bund, Kantonen und Bahnunternehmen: Der Bund zeichnet für das Gesamtsystem verantwortlich. Das BAV hat dazu im April 2014 allen an der Planung des Ausbauschnitts 2030 Beteiligten Planungsgrundlagen zur Verfügung gestellt. Die wichtigsten Inhalte dieser Dokumentation sind zusammenfassend:

- **Leitsätze:** Die strategischen Vorgaben für den Ausbauschnitt 2030 entsprechen der mit FABI dargestellten Langfristperspektive: Die Planung orientiert sich an der zu erwartenden Nachfrage zur Hauptverkehrszeit. Ziel ist ein dichteres Angebot und damit mehr Kapazität. Fahrzeitverkürzungen sind nicht prioritär, sollen aber längerfristig möglich bleiben. Für den Schienengüterverkehr stehen genügend Kapazität bei Anlagen sowie genügend und zeitlich attraktive Trassen im Vordergrund.
- **In Arbeitspaketen zum Gesamtüberblick:** Die gemeinsame Ausgangslage definiert der Referenzfall 2025. Dieser hält fest, auf welchem Angebot und welcher Infrastruktur aufgebaut wird. Zudem erstellte das BAV Prognosen zur erwartenden Nachfrage 2030. Auf Basis dieser Planungsgrundlagen wurden 2014 verschiedene Angebotskonzepte erarbeitet: Federführend für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs waren die Kantone, die sich dazu in sechs Planungsregionen organisiert haben. Das Angebotskonzept für den Fernverkehr wurde unter Federführung von BAV und SBB erstellt. Für den Güterverkehr leitet und koordiniert das BAV die Arbeiten zum Angebotskonzept unter Einbezug der Branche. 2015 wurden aus den Einzelkonzepten Module gebildet. Die bestbewerteten Module bilden Grundlage für einen schweizweiten Konzeptentwurf. Dieser wird in zwei Varianten im 2017 geplant: Ein Gesamtkonzept mit einem Finanzrahmen von rund 7 Mrd. (GK7), eines mit einem Finanzrahmen

von rund 12 Mrd. (GK12). Daraus werden abschliessend die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen abgeleitet.

- **Einheitliche Bewertung:** Die Kosten der einzelnen Infrastrukturmassnahmen werden nach einer einheitlichen Methodik beurteilt. Für die Bewertung der Module werden u.a. Angaben zu Folgekosten, Überlastabbau, Erlöse oder Reisezeitänderungen erfasst, ebenso Übereinstimmung zur Raumentwicklung und zur Langfristperspektive Bahn geklärt. Wie bereits beim Ausbauschnitt 2025 werden die Module in zwei Dringlichkeitsstufen eingeteilt und erneut mit dem finanz- und verkehrspolitischen Rahmen abgeglichen. Das Resultat dient als Grundlage, auf der die Fachleute des BAV die Botschaft für den Ausbauschnitt 2030 formulieren werden.

## 2. Zentralschweizer Sicht Ausbauschnitt 2030/35:

Das BAV als Prozessführer hat die Aufgabe, bis 2018 den Ausbauschnitt 2030 dem Eidgenössischen Parlament vorzulegen. Die Zentralschweiz unterstützt den Prozess der nachfrageorientierten Planung und arbeitet in der Planungsregion Zentralschweiz aktiv mit. Die ZKöV erarbeitete Ende November 2014 ein abgestimmtes Angebotskonzept, welches auf einem langfristigen Zielbild basiert. Dieses ist mit der BAV-Langfristperspektive abgestimmt. Für den Horizont 2030 wird mit dem Modul 1 der überfällige Angebotsausbau zwischen Luzern, Zug und Zürich dargestellt. Dieses Modul bildet das eigentliche Zielkonzept mit beiden Schlüsselinfrastrukturen Zimmerberg-Basistunnel II und Durchgangsbahnhof Luzern. Bei fehlenden Finanzen kann die Aufwärtskompatibilität dank vorhergehender möglicher Etappierungsschritte (Module 2 und 3, siehe unten) trotzdem angepackt werden. Das BAV hat weitere Module hinzugefügt. Hervorzuheben ist das aktuell gut bewertete Zentralbahn-Modul 103, welches ideal auf dem Referenzangebot 2025 aufbaut. Richtung Engelberg bringt es ergänzend den Halbstundentakt auf dem Schnellzug. Im Modul 7 (Angebot March) plant das BAV einen Angebotsabbau beim RE- und S-Bahnangebot zwischen Pfäffikon und Ziegelbrücke, um Angebotsausbauten zwischen Zürich und Pfäffikon infrastrukturneutral umsetzen zu können. Das Südostbahn-Modul 6 bringt Stabilität ins Netz der Südostbahn und optimiert das bestehende Angebot. Das Modul 4 erlaubt ohne Grossbauwerke eine aufwärtskompatible Angebotsentwicklung auf der Hauptachse Luzern-Zug-Zürich, dies jedoch mit zahlreichen Angebotskompromissen und nur passend auf mittelfristige Nachfrageprognosen.

## 3. Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II):

Das Modul 2 enthält als Infrastrukturelemente den ZBT II sowie Ausbauten im Raum Zug. Die beiden eingleisigen Tunnels zwischen Baar und Zug werden mit dem ZBT II um eine leistungsfähige Doppelspur ergänzt. Argumente für dieses Modul sind:

- Die Strecke Zug-Zürich ist an der Kapazitätsgrenze; für 2030 wird Überlast erwartet.
- Der ZBT II ermöglicht den nötigen Angebotsausbau, eine Reisezeitreduktion Zug-Zürich, mehr Flexibilität in der Fahrplangestaltung und eine bessere Betriebsstabilität.

- Der ZBT II kann mit einem Meilibachtunnel ergänzt werden, um auch die Achse Zürich-Chur zu entlasten.

#### **4. Durchgangsbahnhof Luzern:**

Das Modul 3 beinhaltet als Kernelement den Durchgangsbahnhof Luzern sowie ergänzende Ausbauten auf den Zulaufstrecken. Argumente für den Durchgangsbahnhof Luzern sind:

- Der Durchgangsbahnhof Luzern ist ein Schlüsselement der schweizerischen Schienenmobilität. Er verkürzt die Reisezeit auf der Nord-Süd Achse und entlastet damit den Knoten Zürich. Neue Durchbindungen wie Zug-Genf oder Olten-Rotkreuz vernetzen die Schweiz noch besser.
- Der Durchgangsbahnhof Luzern verbessert den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern und in der Zentralschweiz. Er verkürzt die Reisezeiten, schafft mehr Kapazität und Flexibilität in der Angebotsgestaltung, dies vor allem auf der hoch belasteten Strecke Zürich-Zug-Luzern-Sursee, und trägt wesentlich zu einer Effizienzsteigerung bei.
- Der Durchgangsbahnhof Luzern setzt raumplanerische und wirtschaftliche Impulse. So verbindet er Hauptentwicklungsachsen und spielt Entwicklungsflächen im Zentrum von Luzern für Wohnen und Arbeiten frei.
- Der Durchgangsbahnhof Luzern bietet eine zukunftsfähige Lösung für den drittgrössten Bahnhof der Schweiz. Eine oberirdische Linienführung via Rotsee ist keine Alternative.

Die bisherigen Arbeiten bestätigten zudem mehrmals, dass erst Grossprojekte wie der Durchgangsbahnhof Luzern und/oder der ZBT II stimmige Angebotskonzepte für die Zentralschweiz ermöglichen. Gleichzeitig zeigen sich in Erarbeitung befindende, langfristige BAV-Planungen (Korridorrahmenplan Olten-Luzern-Zürich), dass die Grossprojekte langfristig sinnvoll sind. Der darauf basierende Angebotsausbau sowohl zwischen Luzern, Zug und Zürich als auch zwischen Uri, Schwyz, Zug und Zürich wird die Entwicklung der Zentralschweiz optimal unterstützen.

#### **5. Perspektiven Bahnausbau für die Zentralschweiz:**

Die beiden Projekte ZBT II und Durchgangsbahnhof Luzern ergänzen sich und ermöglichen gemeinsam Nutzen für die gesamte Schweiz. Der ZBT II überzeugt mit einem vorteilhaften Kosten-Nutzen-Verhältnis, baut ausgewiesene Überlasten ab und ist bereits in einer Volksabstimmung beschlossen worden. Aufgrund der Überlast ist er dringlich umzusetzen. Der Durchgangsbahnhof Luzern ist eine aufwärtskompatible Lösung, welche die an mehreren Punkten bestehenden Engpässe beseitigt. Dessen Durchmesserlinien bringen im Endausbau neben dem regionalen Quantensprung auch einen hohen Nutzen für die übrigen Verbindungen in die ganze Schweiz. Zudem setzt er raumplanerische und wirtschaftliche Impulse. Der Durch-

gangsbahnhof Luzern ist als Zielzustand im AS 2030 festzulegen, denkbar ist eine etappierte Umsetzung. Diese beiden Schlüsselprojekte können mit weiteren regionalen Modulen ergänzt werden.

Weiter nötig sind für die Zentralschweiz aufwärtskompatible Zwischenschritte, die vor 2030 umgesetzt werden können: Die dynamische Nachfrageentwicklung verlangt vor 2030 erste Angebotsoptimierungen. Auf der ausgereizten Infrastruktur sind dazu punktuelle Ausbauten nötig. Die zu den Grossbauwerken aufwärtskompatiblen Infrastrukturmassnahmen (Modul 4) sollen im AS2030/35 beschlossen und als Etappen bereits ab 2025 umgesetzt werden. Diese Massnahmen führen schrittweise und finanzverträglich zum anvisierten Zielangebot. Damit kann der bereits fortgeschrittenen, dynamischen Entwicklung in der Zentralschweiz erst Rechnung getragen werden.

## **6. Zentralschweizer Forderungen an den Bund:**

1. Die Planung des Zimmerberg-Basistunnel II und des Durchgangsbahnhofs Luzern muss unverzüglich aufgenommen werden (wie im genehmigten Ausbauschnitt 2025 vorgesehen, vgl. Artikel 1, Ziffer 2p).
2. Der Zimmerberg-Basistunnel II und der Durchgangsbahnhof Luzern sind als zu realisierende Vorhaben in den AS 2030/35 aufzunehmen:
  - Aufgrund der Überlast ist der Zimmerberg-Basistunnel II (Modul 2) dringlich. Die vollständige Finanzierung ist im AS 2030/35 vorzusehen.\*
  - Für den Durchgangsbahnhof Luzern (Modul 3) ist mindestens eine etappierte Umsetzung in Betracht zu ziehen.
3. Die Grundlagen für eine Vorfinanzierung der Projekte sind gemäss Botschaft FABI zu ermöglichen.

22. Dezember 2016

\* Hinweis:

Am 26. Januar 2017 hat der Kantonsrat des Kantons Zug eine Motion betreffend Sanierungstunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf erheblich erklärt (Vorlage 2609). Der Auftrag gemäss Motionstext lautet: «Der Regierungsrat wird beauftragt, sich mit allen geeigneten Mitteln für den raschen Bau eines doppelspurigen Sanierungstunnels Sihlbrugg-Horgen Oberdorf (2 km) einzusetzen. Wenn nötig, ist eine Vorfinanzierung durch den Kanton ins Auge zu fassen.»