



Treffen der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der Zentralschweiz mit Regierungsvertretenden vom 23. Januar 2019

**Positionspapier** der Zentralschweizer Kantonsregierungen  
genehmigt im Januar 2019 – zum Thema:

## **Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2035 (AS 2035)**

---

### **1. Ausgangslage**

Am 31. Oktober 2018 hat der Bundesrat die Botschaft zum AS 2035 zuhanden des Parlaments verabschiedet. Aufgrund des Vernehmlassungsergebnisses und laufender Optimierungsarbeiten bei Angebot und Infrastruktur hat sich die Botschaft gegenüber der Vernehmlassung verändert: Der AS 2035 umfasst nun Investitionen über 11,9 Milliarden Franken. Folgende Vorhaben fanden erst nachträglich Berücksichtigung:

- Bahntechnische Ausrüstung des Lötschbergbasistunnels
- Direkte Verbindung Basel–Genf via Bypass von Bussigny
- Vollknoten St. Gallen
- Neue Haltestellen
- Weitere Angebotsverbesserungen durch Optimierungen

In der Zentralschweiz sind im AS 2035 folgende Ausbaumassnahmen vorgesehen:

- Luzern–Zug–Zürich: Kapazitätsausbau und Beschleunigungsmassnahmen (u.a. Zimmerberg-Basistunnel II und drittes Gleis Zug–Baar)
- Aufwärtskompatible Massnahmen für die Strecke Olten–Sursee–Luzern
- Cargo Express-Netz
- Ausbau der Privatbahn-Netze (Zentralbahn, SOB)
- Ausbau der Publikums- und Güterverkehrsanlagen

### **2. Zentralschweizer Sicht auf die Erarbeitung des Ausbauschnitts 2035**

Die Zentralschweiz unterstützt den Prozess der nachfrageorientierten Planung und arbeitet über die Planungsregion Zentralschweiz aktiv bei der Entwicklung des AS 2035 mit. Die ZKöV hat dem BAV per Ende November 2014 ein abgestimmtes Angebotskonzept vorgelegt, welches auf einem langfristigen Zielzustand basiert. Dieser ist mit der BAV-Langfristperspektive abgestimmt und inzwischen durch den Korridorrahmenplan Zentralschweiz bestätigt worden. Das Zielkonzept erfordert die Realisierung der beiden Schlüsselinfrastrukturen Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Die Bewertungsergebnisse zeigen, dass der langfristige Zielzustand mit ZBT II und DBL ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Die bisherigen Arbeiten haben mehrmals bestätigt, dass erst die beiden Grossprojekte DBL und ZBT II stimmige Angebotskonzepte für die Zentralschweiz ermöglichen. Die beiden Projekte ZBT II und DBL ergänzen sich ideal und ermöglichen gemeinsam Nutzen für die gesamte Schweiz. Die etappierte und aufwärtskompatible Umsetzung des Zielkonzeptes ist mit dem AS 2035 daher sicherzustellen und weiter zu verfolgen.

### **3. Zentralschweizer Sicht auf die vorliegende Botschaft zum Ausbauschnitt 2035**

Die sechs Kantonsregierungen begrüssen, dass die Realisierung des ZBT II in die Botschaft aufgenommen wurde. Zu begrüssen ist zudem, dass der Durchgangsbahnhof durch den Bund als die allein richtige und notwendige Massnahme für die Bewältigung der künftigen Herausforderungen im öffentlichen Verkehr im Raum

Luzern anerkannt ist und die Projektierung des DBL bis und mit Auflageprojekt an die Hand genommen worden ist. Die Forderung der Zentralschweiz nach einer expliziten Aufnahme der Projektierung des DBL im Bundesbeschluss wurde hingegen nicht berücksichtigt. Während die Arbeiten bis zum Auflageprojekt bereits aus Mitteln des AS 2025 finanziert sind, müssen das Plangenehmigungsverfahren und die anschliessenden Bauvorbereitungen des DBL (u.a. Beschaffungsverfahren) im AS 2035 verankert werden. Dafür sind diese Schritte explizit in den Bundesbeschluss aufzunehmen. Ansonsten müssen die Arbeiten ca. im Jahr 2026 bis zur Verabschiedung des nächsten Ausbauschnittes unterbrochen werden, was mehrjährige Verzögerungen zur Folge hätte.

Am 16.11.2018 veröffentlichte das BAV den aktuellen Entwurf des Angebotskonzeptes des AS 2035. Auf der Achse Luzern–Zug–Zürich ermöglicht der ZBT II den gewünschten Angebotsausbau mit einem Viertelstundentakt Luzern–Zug–Zürich respektive acht Zügen pro Stunde zwischen Zug und Zürich. Auf der Achse Luzern–Olten–Basel ist hingegen infolge der fehlenden Kapazitäten im Knoten Luzern ein Angebotsabbau von heute zwei Verbindungen pro Stunde auf nur noch eine Verbindung pro Stunde vorgesehen. Ohne den DBL wird die Linie Luzern–Olten–Basel damit schweizweit zur einzigen Fernverkehrsstrecke ohne Halbstundentakt. Die fehlenden Kapazitäten im Knoten Luzern haben zudem negative Auswirkungen auf das Bahnangebot im Talkessel Schwyz. Zur Behebung dieser Angebotsverschlechterungen sind ausreichend Mittel für Einzelinvestitionen vorzusehen.

#### 4. Erwartungen der Kantone an Zentralschweizer Parlamentarierinnen und Parlamentarier für die Beratung des AS 2035

Damit keine weiteren Verzögerungen bei der Projektierung und Realisierung des DBL entstehen, ist es zwingend notwendig, dass im Bundesbeschluss über den AS 2035 die restlichen Planungsschritte des DBL aufgeführt werden. Das heisst: Im Anschluss an das Auflageprojekt müssen das Plangenehmigungsverfahren und die anschliessenden Bauvorbereitungen des DBL im AS 2035 verankert werden. Diese Ergänzung und Präzisierung im Bundesbeschluss über den AS 2035 für die Eisenbahninfrastruktur erfordert keine Erhöhung des Kreditrahmens.

Die Zentralschweizer Kantonsregierungen fordern deshalb folgende Anpassung des Bundesbeschlusses:

##### **Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur**

Art. 1 Abs. 2 lit. g und Abs. 3 sowie Abs. 4 (neu)

<sup>2</sup> g. ~~Planungsarbeiten~~ Vorbereitende Arbeiten für den nächsten Ausbauschnitt: Langfristperspektive, Planungen, ~~und~~ Vorstudien, Projektierungen, Plangenehmigungsverfahren und Bauvorbereitung;

h. Projektaufsicht über die Massnahmen nach den Buchstaben a–f.

<sup>3</sup> Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2026 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschnitt vor. ~~Für diesen werden insbesondere folgende Massnahmen geprüft.~~ Gemäss Art. 1 Abs. 2 Bst. g. werden für folgende Massnahmen Mittel zur Verfügung gestellt:

- a. Aarau–Zürich (Direktverbindung): Kapazitätsausbau;
- b. Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof): Kapazitätsausbau;
- c. Knoten Basel (Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel): Kapazitätsausbau;
- d. Behebung von Engpässen im Agglomerations- und Regionalverkehr sowie Zugang zu den Tourismusregionen.

<sup>4</sup> (neu) Sollten die Mittel, die für die Massnahmen in Art. 1 Abs. 2 vorgesehen sind, nicht ausgeschöpft werden, kann das Parlament über eine vorgezogene Realisierung der unter Art. 1 Abs. 3 aufgeführten Massnahmen entscheiden. Eine Umwidmung von Mitteln ist möglich, wenn die in Art. 1 Abs. 3 aufgeführte Massnahme weit fortgeschritten ist und die weiteren Projektphasen aufgrund der fehlenden Mittel behindert würden.