



Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

# FABI: Grösserer Ausbauschnitt mit schweizweitem Nutzen

März 2012

---

# Inhalt

Editorial: Ein erster Ausbauschritt im Umfang von 6 Milliarden Franken ist sinnvoll	2
I. Ein grösserer erster Ausbauschritt dient allen Reisenden – Angebotsverbesserungen im Überblick	4
II. Der Nutzen der Projekte von ZEB und FABI (erster Ausbauschritt mit Ergänzungen des VöV)	7
a. ZEB-Massnahmen als Voraussetzung für den ersten Ausbauschritt 2025 von FABI	7
b. FABI: Bundesrätlicher Ausbauschritt 2025	9
c. FABI: VöV-Ergänzungen des ersten Ausbauschrittes bringen erhöhten Kundennutzen	13
III. Finanzierung der VöV-Ergänzung des Ausbauschrittes 2025	17

## Impressum

Redaktion  
Roger Baumann  
Hans Kaspar Schiesser  
Ueli Stückelberger

Layout/Grafik  
Gaby Schärer

Übersetzung  
Bruno Galliker  
Sylvie Schneuwly

## Editorial: Ein erster Ausbauschnitt im Umfang von 6 Milliarden Franken ist sinnvoll

«Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur», kurz «FABI» genannt, ist eine sehr gute Vorlage:

- Die Finanzierung der Bahninfrastruktur wird mit einem neuen Fonds langfristig gesichert.
- Mit FABI wird der VCS-Initiative ein direkter Gegenvorschlag gegenübergestellt.
- Die Vorlage enthält einen ersten konkreten Ausbauschnitt.

Die Vorlage ist wichtig und zeitnah umzusetzen, um Substanzerhalt und Betrieb unserer Infrastrukturen jetzt nachhaltig sicherzustellen, um für unsere Kundinnen und Kunden weiterhin leistungsfähige und sichere Angebote zu erbringen. Ebenso braucht es dringend einen guten ersten Ausbauschnitt, denn der öffentliche Verkehr platzt aus allen Nähten. Investitionen in den öffentlichen Verkehr sind die nachhaltigsten und kostengünstigsten Massnahmen zur Weiterentwicklung der Mobilität. Um dem prognostizierten Verkehrswachstum gerecht zu werden, ist es sinnvoll, die erste Ausbaustufe – moderat – aufzustocken.

Mit dieser Broschüre nennt Ihnen der VöV die von ihm konkret vorgeschlagenen Projekte und zeigt den damit verbundenen Nutzen (zusätzliches Zugangebot) auf.

Für den VöV steht eines fest: Es können nicht alle Wünsche der regionalen Komitees umgesetzt werden. Der VöV unterstützt deshalb – abgestimmt mit den wichtigsten Transportunternehmen – einen Ausbauschnitt im Umfang von 6 Mia. Franken. Das vom Bundesrat in der Botschaft von Januar 2012 vorgestellte – aus finanziellen Gründen aber verworfene – Paket im Umfang von knapp 6 Mia. Franken hat aus gesamtschweizerischer Optik am meisten Vorteile. Der VöV unterstützt deshalb dieses Paket.

Diskussionen über einzelne Projekte dürfen nicht den Kern des Ausbaus überschatten: Denn massgebend ist nicht, welche Tunnel wo gebaut werden, sondern welches Zugangebot mit den einzelnen Projekten ermöglicht werden kann und welchen Nutzen es für das gesamte Netz bringt. Wenn zum Beispiel wegen einer Perronverlängerung in Wil künftig längere Züge (mit folglich mehr Sitzplätzen) auf der Ost-Westachse verkehren können, dient dies nicht nur Wil, sondern allen Kundinnen und Kunden zwischen St. Gallen und Genf.

Der Ausbauschnitt im vom VöV vorgeschlagenen Umfang ist nicht nur sinnvoll, sondern auch «vernünftig» finanzierbar, beispielsweise durch eine etwas langsamere Rückzahlung der Bevorschussung. Das Fuder darf aber nicht überladen werden. Deshalb können nicht alle Grossprojekte, deren Bedarf und Notwendigkeit für die langfristige Entwicklung des Netzes und des Angebotes unbestritten sind, mit dem ersten Ausbauschnitt realisiert werden, auch wenn dies wünschbar wäre.

Wir sind überzeugt, dass es keine anderen, in sich stimmigeren Varianten von vergleichbarer Grössenordnung gibt, die zu einem ähnlich guten Angebot führen wie der vom VöV vorgeschlagene erste Ausbauschnitt. Zusammen mit den andern Bauvorhaben (ZEB, NEAT, HGV etc.), die im gleichen Zeitraum realisiert werden, führt der vorgeschlagene Ausbauschnitt schweizweit zu zahlreichen Angebotsverbesserungen. Weitere Ausbauten sind jedoch auch nach dem Ausbauschnitt 2025 nötig. Der Bundesrat soll daher bis spätestens 2018 eine Botschaft für den nachfolgenden Ausbauschnitt vorlegen.

FABI mit einem Ausbauschnitt von 6 Mia. Franken zum Durchbruch zu verhelfen, ohne dabei das Fuder zu überladen, dazu ist der VöV auf Ihre Unterstützung angewiesen.

Ueli Stückelberger  
Direktor VöV



Urs Hanselmann  
Präsident VöV



# I. Ein grösserer erster Ausbauschnitt dient allen Reisenden – Angebotsverbesserungen im Überblick

Der VöV unterstützt einen ersten Ausbauschnitt von FABI im Umfang von 6 Milliarden Franken, weil mit den damit finanzierten Ausbauten der Schieneninfrastruktur in der ganzen Schweiz weitere Verbesserungen des öV-Angebots ermöglicht werden. Das dient allen Reisenden und bedeutet die logische Fortführung der Erfolgsstory öV Schweiz.

Die Diskussionen zu FABI drehen sich seit der ersten Präsentation im Januar 2011 fast ohne Unterbruch um Geldbeträge in (mindestens) dreistelliger Millionenhöhe. Und zwar sowohl, woher diese Summen kommen sollen als auch, wohin sie fliessen, sprich welche Projekte damit finanziert werden sollen. Dabei wird zwar immer wieder vom Ausbau der Bahninfrastruktur gesprochen, selten bis nie aber, von welchen konkreten Angebotsverbesserungen die Reisenden Dank der einzelnen Projekte profitieren werden.

Unbestritten und auch in den strategischen Leitlinien des Bundesrats zum Bahnausbau aufgeführt ist, dass die hohe Standort-Attraktivität der Schweiz erhalten und verbessert werden muss und, dass dabei die räumliche, wirtschaftliche und touristische Entwicklung in der Schweiz nachhaltig erfolgen soll. Bei einem prognostizierten Verkehrswachstum von 60 Prozent (bis 2030) ist der öffentliche Verkehr die einzige nachhaltige Lösung.

Für den Verband öffentlicher Verkehr **stehen grössere Kapazitäten** der Schiene, der **Bahnzugänge** und **Bahnhöfe** und der Züge im **Vordergrund**, sie sind **wichtiger als hohe Geschwindigkeit** – auch wenn langfristig nichts gegen Fahrzeitverkürzungen spricht. Diese Option ist bei der Planung zu berücksichtigen. Unbestritten ist, dass ohne den weiteren und kräftigen Ausbau der Bahninfrastruktur das Wachstum im öffentlichen Verkehr nicht bewältigt werden kann. Dabei besteht dringender Handlungsbedarf sowohl im Fernverkehr zwischen den Agglomerationen als auch im Regionalverkehr innerhalb der Agglomerationen.

**Entscheidend sind dabei nicht in erster Linie die Projekte, sondern die Angebotsausbauten.** Für den Personenverkehr auf Strecken mit hoher Nachfrage bedeutet dies längerfristig Viertelstunden-Takt, auf den übrigen Hauptlinien Halbstunden-Takt. Dank Neubaustreckenabschnitten und neuem Rollmaterial bedeutet dies beispielsweise eine Verringerung der Fahrzeit zwischen Lausanne und Zürich auf noch zwei Stunden, zwischen Bern und Zürich auf 50 Minuten. Möglich sind auch Fahrzeitverkürzungen

auf den Korridoren Bern/Basel–Zürich, Zürich–Winterthur und Zürich–Zug–Luzern. In den grossen Agglomerationen bedeutet es, dass S-Bahnen im Viertelstundentakt verkehren. Direkte Anbindungen der wichtigsten Tourismusorte sollen zudem die touristische Attraktivität steigern. Gesamthaft betrachtet zeigen diese Verbesserungen des Angebots, dass der öffentliche Verkehr von der Strecke Bern–Zürich bis in die entlegenen Alpentäler ein verzahntes System bildet. Deshalb muss auch der Orts- und Agglomerationsverkehr langfristig gesichert werden.

Mit ZEB und dem ersten Ausbauschnitt von 3,5 Mia. Franken, wie es der Bundesrat vorschlägt, können bis 2025 folgende Angebotserweiterungen realisiert werden:

- Die Plateaulinie Genf–St. Gallen via Bern wird als Rückgrat des schweizerischen Schienennetzes ausgebaut. Damit können auf den stark belasteten Streckenabschnitten Genf–Lausanne und Bern–Zürich–Winterthur 400 Meter lange Doppelstockzüge eingesetzt werden.
- Die Bahnknoten von Bern und Basel werden ausgebaut, der Knoten Lausanne wird neu zeitgleich im Rahmen von ZEB erweitert, die Folge sind Angebots- und Qualitätsverbesserungen.
- Gleisbauten zwischen Zürich und Chur führen zu einer Verdoppelung der Intercity-Züge zwischen den beiden Hauptstädten.
- Ausbauten zwischen Locarno und Lugano sowie des Knotens Lugano verdoppeln die mögliche Anzahl von Direktverbindungen auf zwei pro Stunde und führen zu einer erheblichen Leistungssteigerung im Raum Lugano.

## FABI: Die Position des VöV

- Direkter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative ist sinnvoll ✓
- Bahninfrastrukturfonds nützt dem öV ✓
  - Finanzierung Schiene langfristig gesichert
  - Es fliessen mehr Mittel als heute
- Vorlage enthält ersten konkreten Ausbauschnitt ✓
- Wichtigste VöV-Anliegen übernommen ✓  
(Bundesbeteiligung an Zusatzfinanzierung)

Forderung: Umfang 1. Ausbautetappe 5,9 Mia. Franken (statt 3,5 Mia.)

## Mehr-Angebot Dank der Variante VöV

Mit einem ersten Ausbauschnitt, der wie vom VöV gefordert rund 6 Mia. Franken umfasst, können **zahlreiche zusätzliche Verbesserungen des Angebots realisiert werden**. Die wichtigsten sind:

- Die Leistungssteigerung im Knoten Genf ermöglicht ein S-Bahn-System Genf–Lausanne und den Viertelstundentakt der Intercity-Züge.
- Verschiedene Infrastrukturmassnahmen sowie neues Rollmaterial senken die Fahrzeit zwischen Lausanne und Bern auf eine Stunde.
- Der Ausbau im Aaretal zwischen Gümligen und Münsingen sowie die Leistungssteigerung des Bahnhofs Bern ermöglichen den Viertelstundentakt der S-Bahn Bern bis Münsingen sowie die Trassensicherung für den Güterverkehr.
- Die Entflechtung Pratteln erlaubt künftig drei statt zwei S-Bahn-Verbindungen pro Stunde.

Aber auch bei den Privatbahnen bringt der erste Ausbauschnitt enorme Verbesserungen. Die wichtigsten sind:

- Der Ausbau zwischen Visp und Zermatt ermöglicht den Halbstundentakt Zermatt–Fiesch und den Viertelstundentakt Zermatt–Täsch.
- Der Ausbau der RBS-Strecke Worblaufen–Solothurn bringt massive Kapazitätssteigerungen und ermöglicht die Verlängerung der S8 bis nach Bätterkinden.
- Die Leistungssteigerungen Prättigau und Engadin ermöglichen auf der RhB-Strecke Landquart–Davos/St. Moritz eine Verdichtung auf Halbstundentakt.

Diese Variante – in der Botschaft des Bundesrates auch als «verworfenene Variante» bezeichnet – ist die sinnvollste, denn sie **bringt einen schweizweiten Nutzen**. Andere Vorschläge sind meistens durch eine regionale Optik «belastet» und beachten so den Nutzen für das Gesamtsystem nicht oder zu wenig.

## II. Der Nutzen der Projekte von ZEB und FABI (erster Ausbauschnitt mit Ergänzungen des VöV)

### a ZEB-Massnahmen als Voraussetzung für den ersten Ausbauschnitt 2025 von FABI

Die über 100 Projekte von ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur), die das Parlament 2009 beschlossen hatte, wurden zur vereinfachten Darstellung in 24 zusammenfassenden Massnahmen dargestellt. Sie werden parallel zu denjenigen des ersten Ausbauschnittes FABI bis etwa 2025 gebaut. Mit ZEB können dabei die restlichen Mittel des FinöV-Fonds von 5,4 Milliarden Franken umgesetzt werden. Das ZEB-Gesetz soll mit der Vorlage FABI geändert werden. Der vom Parlament mit ZEB bereits beschlossene Chestenberg-Tunnel wird ins strategische Entwicklungsprogramm (STEP) verschoben. Umgekehrt soll dafür der Knoten Lausanne erweitert und die West-Ost-Achse für den Einsatz von 400 m langen Doppelstockzügen ausgebaut werden.

ZEB bildet mit diesen und weiteren kleinen Änderungen nach der Gesetzesänderung die Grundlage für den Ausbauschnitt 2025. Die 24 Massnahmen – siehe auf der Karte schwarze Linien und Knoten – sind teilweise mitsamt ihrer Finanzierung mehrheitlich bereits beschlossen und sehen dabei bezüglich Kosten so aus (s. folgende Seite):

Nr	Projekt/Massnahme	Kosten in Mio.	Nr	Projekt/Massnahme	Kosten in Mio.
1	Leistungssteigerung Knoten Genf	10	13	Leistungssteigerung Korridor Basel–Gotthard-Nord	125
2	Knoten Lausanne und Knoten Renens (noch nicht beschlossen)	1 050	14	Leistungssteigerung Korridor Gotthard-Süd–Chiasso	190
3	Profilerweiterung Lausanne–Brig–Domodossola (noch nicht beschlossen)	120	15	Kapazitätssteigerung Cham–Rotkreuz; Knoten Thalwil	75
4	Leistungssteigerung Lausanne–Biel–Olten	50	16	Kapazitätssteigerung Zug–Arth-Goldau	110
5	Kapazitätssteigerung Lausanne–Bern	110	17	Leistungssteigerung Bellinzona–Luino	52
6	Kapazitätssteigerung Biel–Delémont–Porrentruy (teilweise beschlossen)	20	18	Kapazitätssteigerung Bellinzona–Locarno	90
7	Knoten Bern, Entflechtung Wylerfeld	180	19	Durchmesserlinie DML Zürich	213
8	Leistungssteigerung Spiez–Interlaken	100	20	Kapazitätssteigerung Zürich–Winterthur	390
9	Kapazitätssteigerung Bern–Neuenburg und Bern–Schwarzenburg	40	21	Kapazitätssteigerung Winterthur–St. Gallen	150
10	Kapazitätssteigerung Olten–Aarau	680	22	Kapazitätssteigerung Thurtal	110
11	Leistungssteigerung Basel–Olten	320	23	Fahrzeitverkürzung St. Margrethen–Sargans	10
12	Knoten Olten	10	24	Kapazitätssteigerung Bülach–Schaffhausen	10

Die Nummern der Projekte entsprechend denjenigen auf der nachstehenden Karte.

## b FABI: Bundesrätlicher Ausbauschnitt 2025

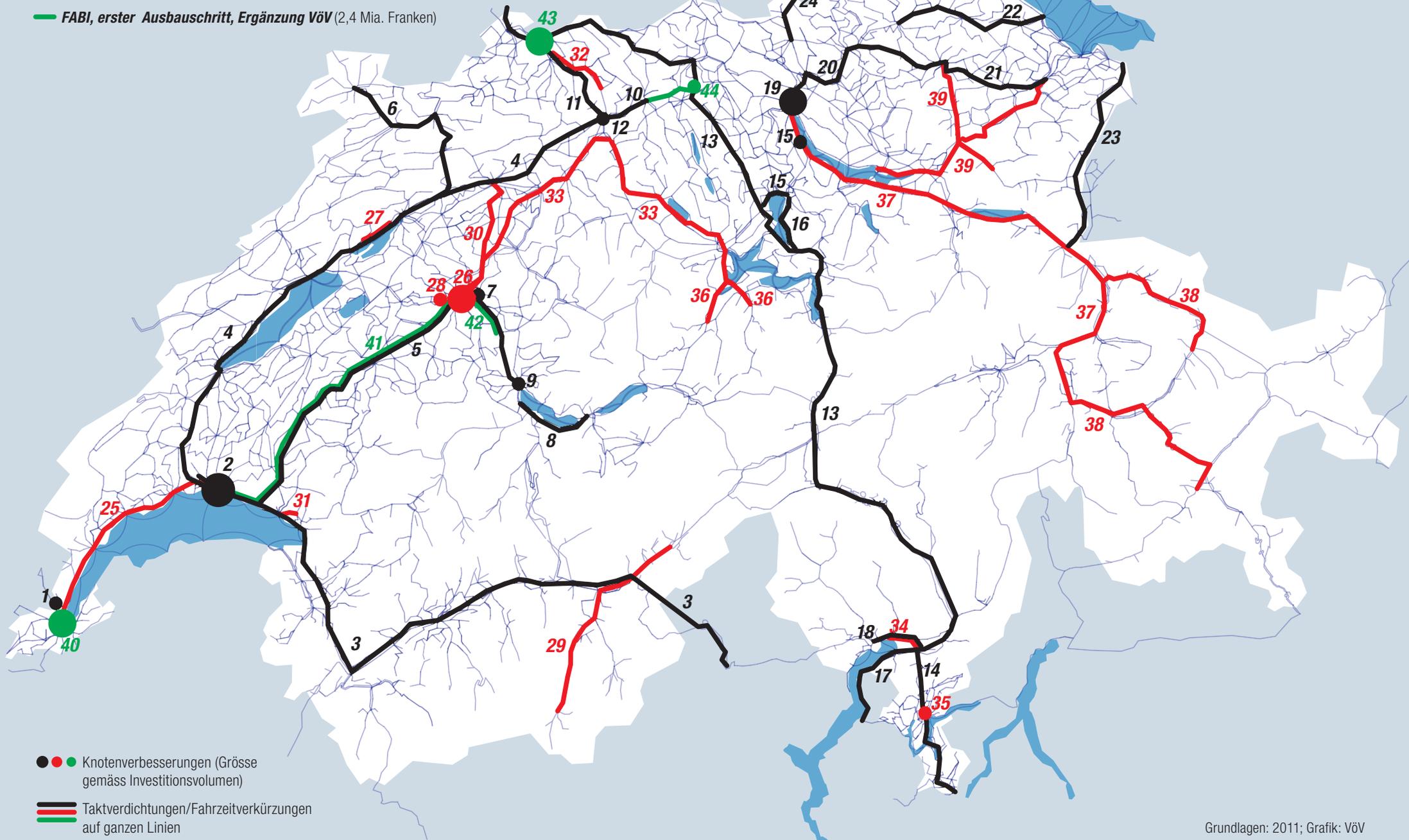
Die Investitionen ins Netz der SBB und der Privatbahnen (KTU) folgen weitgehend der Logik des grösstmöglichen Nutzens bei möglichst kleinen Aufwendungen. Über die Kriterien Engpassbeseitigung und Potenzialerschliessung hinaus sind aber auch regionale Überlegungen anzustellen. Diese verbinden sich im Projektbündel des Bundesrates zu ZEB und Ausbauschnitt 2025 ideal miteinander. In der Region Westschweiz kommt es total zu Investitionen im Umfang von 1975 Millionen, im Raum Aargau–Zürich–Ostschweiz zu 1933 Millionen, im Espace Mittelland zu 1185 Millionen, im Raum Nordwestschweiz zu 785 Millionen, im Tessin zu 582 Millionen und in der Innerschweiz zu 280 Millionen. Die Abgrenzungen sind dabei nicht überall ganz präzise zu ziehen. Der Restbetrag entfällt auf Projekte, die regional nicht zugeordnet werden können.

Die Projekte in der Bundesratsvariante zum ersten Ausbauschnitt von FABI sehen so aus:

Nr	Projekt	Kosten in Mio.	Nutzen für Kunden/für das System/Massnahme
25	Leistungssteigerung Lausanne–Genf	330	Viertelstunden-Takt für Intercity-Züge; die zwei durchgehenden stündlichen Trassen des Güterverkehrs werden trotz weiterem Angebotsausbau im Personenverkehr sichergestellt; <b>Massnahmen:</b> <a href="#">Überholanlagen im Bereich Coppet und Denges</a>
26	Kapazitätssteigerung Knoten Bern	410	Schaffen der Voraussetzung für den Viertelstundentakt Bern–Zürich und verschiedene Berner S-Bahn-Linien, 400 Meter lange Doppelstockzüge im Fernverkehr; <b>Massnahmen:</b> <a href="#">verlängerte Perrons Bern</a> , <a href="#">Umgestaltung Bahnhof West</a> , <a href="#">neue Bereitstellungsanlagen</a>
27	Kapazitätssteigerung Ligerz–Twann	390	Verbesserung der Qualität im Binnengüterverkehr zwischen Lausanne und dem Rangierbahnhof Limmattal (= Güterverkehrs-Binnenhauptachse); <b>Massnahmen:</b> <a href="#">Aufhebung des letzten Eingleisabschnittes zwischen Lausanne und Zürich durch neuen Tunnel</a>

# Bahninfrastrukturprojekte ZEB und FABI, erster Ausbauschnitt

- ZEB** (total 5,6 Mia. Franken, bereits beschlossen; im Bau bis 2025)
- FABI, erster Ausbauschnitt, Variante Bundesrat** (3,5 Mia. Franken)
- FABI, erster Ausbauschnitt, Ergänzung VöV** (2,4 Mia. Franken)



- ● ● Knotenverbesserungen (Grösse gemäss Investitionsvolumen)
- ▬▬▬ Taktverdichtungen/Fahrzeitverkürzungen auf ganzen Linien

Nr	Projekt	Kosten in Mio.	Nutzen für Kunden/für das System/ Massnahme
28	Entflechtung Holligen	210	Voraussetzung für Angebotsausbau in Berns Westen; <b>Massnahme: Überwerfung und Gleisanpassungen Holligen</b>
29	Matterhorn–Gotthard Infrastruktur	40	Halbstunden-Takt Zermatt–Fiesch; Viertelstundentakt Täsch–Zermatt; <b>Massnahmen: neue Kreuzungsstellen, neuer Doppelspurabschnitt, Ausbau Bahnhof Zermatt</b>
30	Regionalverkehr Bern–Solothurn	130	Verlängerung der S8 Bern–Jegenstorf bis Bätterkinden; <b>Massnahmen: Doppelspur bis Bätterkinden, diverse Stationsausbauten</b>
31	Goldenpass Vevey–Blonay	6	Viertel- statt Halbstundentakt Vevey–Blonay; <b>Massnahme: neue Kreuzungsstelle</b>
32	Leistungssteigerung Basel Ost, 1. Etappe Ergolzthal	390	Dritte stündliche S-Bahn ins Ergolzthal; <b>Massnahmen: zwei zusätzliche Gleise Bahnhof Basel, Wendegleis im Ergolzthal</b>
33	Leistungssteigerung Bern–Luzern	60	Zwei statt ein Interregio Bern–Luzern; <b>diverse kleinere Ausbau-Massnahmen (zusätzlich zum Knoten Bern)</b>
34	Doppelspur Contone–Tenero	150	Halbstundentakt Lugano–Locarno; <b>Massnahme: durchgehende Doppelspur Contone–Tenero</b>
35	Leistungssteigerung Lugano	100	Halbstundentakt zwischen Zürich und Lugano; <b>Massnahme: Wendegleis im dichtbebauten Bahnhofsgebiet</b>
36	Leistungssteigerung Zentralbahn	50	Viertel- statt bisher Halbstundentakt Luzern–Stans und Luzern–Giswil; <b>Massnahmen: verschiedene zusätzliche Doppelspurabschnitte</b>
37	Überholgleise Zürich–Chur	160	Halbstundentakt Zürich–Chur; <b>Massnahmen: diverse Überholgleise</b>

Nr	Projekt	Kosten in Mio.	Nutzen für Kunden/für das System/ Massnahme
38	Leistungssteigerung RhB	120	Halbstunden- statt Stundentakt Chur– St. Moritz und Landquart–Davos; <b>Massnahmen: neue Kreuzungsstellen und Doppelspurabschnitte im Prättigau und in Engadin</b>
39	Leistungssteigerung SOB St. Gallen–Rapperswil und Wil–Nesslau	55	Erhöhung der Sitzplatzkapazität; <b>Massnahmen: durchgehende Perronverlängerungen für längere Züge oder Profilerweiterung für Doppelstockzüge (in Prüfung)</b>
	Übrige netzweite Massnahmen (LV-Ersatz, Projektierungen nächster Ausbauschnitt, betriebliche Anlagen)	900	
Total budgetierte Kosten		3501	

### c FABI: VöV-Ergänzungen des ersten Ausbauschnittes bringen erhöhten Kundennutzen

Warum genügen die 39 Massnahmen von ZEB und FABI, erster Ausbauschnitt 2025 (Tabelle oben) alleine nicht, um das erwünschte öV-System Schweiz im Jahre 2025 hinreichend zu sichern?

Der Bundesrat geht von einem Wachstum des öffentlichen Verkehrs von 60 Prozent bis 2030 aus. Dies bedingt eine genügende und in sich abgestimmte Eisenbahninfrastruktur als Rückgrat des ganzen öffentlichen Verkehrs. Eisenbahnsysteme funktionieren dann reibungslos, wenn die Zugankünfte und -abfahrten in den Knoten so erfolgen, dass sich die Züge nicht gegenseitig blockieren und die Kundinnen und Kunden gleichzeitig schlank umsteigen können. Das ist immer ein Balanceakt mit Kompromisslösungen, weil sich vor allem um .00 oder .30 herum Ein- und Ausfahrten konzentrieren. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass auf den gleichen Gleisen und teilweise Bahnhöfen der dichteste Güterverkehr Europas abgewickelt wird.

---

Die bundesrätlichen Massnahmen sind deshalb zwingend und in ihrem Mix richtig, aber nicht ausreichend. De facto decken sie die durch die Bundesprognosen vorausgesagten Nachfragesteigerungen nicht ab, sondern orientieren sich in erster Linie an den im Fonds gemäss Bundesrat zur Verfügung stehenden Mitteln. Gemäss Finanzierungsvariante des Bundesrates, das heisst ohne neue Finanzierungsideen, können dem Fonds bis 2025 nur 3,5 Milliarden entnommen werden.

Der VöV ist der Auffassung, dass zu den Projekten im Umfang von 3,5 Mia. Franken weitere Ausbauten notwendig sind, um einen grösstmöglichen Nutzen zu generieren. Können diese zusätzlichen Ausbauten bis 2025 nicht realisiert werden, wird ein Teil des Kundennutzens der Massnahmen 1 bis 39 nur unter «Schönwetterbedingungen» erfüllt werden können: also ausserhalb der Hauptverkehrszeiten, ohne Zugverspätungen, ohne das kleinste Zusatzangebot.

Die Ergänzung des VöV entspricht dabei weitgehend der vom Bundesrat aus Finanzierungsgründen verworfenen massvollen Ergänzungsvariante. Mit andern Worten: Hätte der Bund weitere 2,4 Milliarden schon vor 2025 zur Verfügung, könnte auch er das folgende halbe Dutzend Projekte realisieren und müsste sie nicht auf spätere Ausbauschritte verschieben.

Wie der erste Ausbauschritt gemäss Bundesrat und die Ergänzungen des VöV sich gegenseitig bedingen, zeigt etwa das Beispiel Bahnhof Genf: Grundsätzlich kann das Angebot mit vier Intercity Genf–Lausanne notfalls auch ohne zusätzliche Gleise in Cornavin realisiert werden. Aber jede Steigerung der Auslandsverbindungen bis etwa 2030 (also ab heute 18 Jahre lang!) ist ausgeschlossen. Und die gemäss der Potenzialüberlegungen notwendigen Viertelstundentakte Genf–Coppet und Genf–Annemasse (entsprechend der neuen CEVA-Linie) kippen bei der kleinsten Unregelmässigkeit.

Bei den Zusatzmassnahmen gemäss VöV handelt es sich teilweise ebenfalls um Etappierungen: Der Ausbau Lausanne–Bern (Nr. 41) im Hinblick auf noch 54 Minuten Fahrtdauer würde total 1090 Millionen kosten. Die Investitionen von vorerst 300 Millionen für die Fahrzeitreduktion auf eine Stunde sind später natürlich nicht verloren. Sie mindern entsprechend die Investitionen für spätere Ausbauschritte.

---

Das gleiche gilt für die Massnahmen zwischen Aarau und Zürich. Der aus Netzsicht mittelfristig dringendste Engpass zwischen Zürich und Olten ist mit dieser Variante nur hinausgeschoben, denn die vorgesehenen Ertüchtigungsmassnahmen von 100 Mio. Franken lösen das Problem langfristig noch nicht. Zudem wird zurzeit noch geklärt, ob im vorgesehenen Finanzrahmen geeignete Massnahmen gefunden werden zur Erhöhung der Fahrplanstabilität im Raum Aarau–Zürich. Dies prüft das BAV bis Sommer 2012. Besteht hier keine Plausibilität, ist der Ausbauschritt 2025 entsprechend aufzustocken.

Die fünf weiteren Projekte, die der VöV für den Ausbauschritt 2025 für dringlich hält, sind (s. folgende Seite):

Nr	Projekt	Kosten in Mio.	Nutzen für Kunden/für das System/ Massnahme
40	Ausbau Knoten Genf	790	Ermöglichen zusätzlicher Auslandsverbindungen und Verlängerung der Kompositionen auf der Linie Genf–La Plaine in Kombination mit dem Viertelstundentakt CEVA und Genf–Coppet, Voraussetzung für Angebotsausbau in Richtung La Plaine; <b>Massnahme: Ausbau Bahnhof Genf mit zwei zusätzlichen Perrons in einer äusserst engen städtebaulichen Situation</b>
41	Ausbau Lausanne–Bern	300	Verkürzung der Fahrzeit der Intercityzüge Lausanne–Bern auf eine Stunde (heute 66 Min.); <b>Massnahmen: mehrere Streckenertüchtigungen und diverse kleinere Beschleunigungsmassnahmen für den Einsatz von Doppelstockzügen mit Wankkompensation mit höherem vertikalem und lateralem Gleisdruck</b>
42	Ausbau Aaretal Gümligen–Münsingen	630	Viertel- statt Halbstundentakt Bern–Münsingen; Kapazitätssteigerung für den Lötschberg-Simplon-Güterverkehr; <b>Massnahme: durchgehendes drittes Gleis Gümligen–Münsingen</b>
43	Entflechtung Pratteln	510	Neuer Viertelstundentakt Basel–Liestal auf dem heiklen Güterzugsnadelöhr. <b>Massnahme: neue Überwerfung Pratteln</b>
44	Übergangsmassnahmen im Raum Rapperswil–Heitersberg West	100	Erhöhung der Fahrplanstabilität im Korridor Olten–Zürich; <b>Massnahmen: mehrere kleinere Ertüchtigungsmassnahmen (zur Zeit in Prüfung)</b>
	Kleinere Massnahmen für zusätzliche Querschnittsbereiche (inklusive KTU)	100	
Total budgetierte Zusatzkosten		2430	

### III. Finanzierung der VöV-Ergänzung des Ausbaus schrittweise 2025

Wenn, wie von VöV, LITRA, Kantonen, Städteverband und anderen Verbänden und Parteien gefordert, der erste **Ausbau schrittweise von 3,5 auf 5,9 Milliarden aufgestockt** werden soll, stellt sich die Frage, wie das zu finanzieren ist. Aus dem neuen Bahninfrastrukturfonds BIF kann nur soviel entnommen werden, wie drin ist, wenn er nicht bevorschusst werden soll. Die Erhöhung der Projektkosten des ersten Ausbaus schrittweise von 3,5 auf 5,9 Milliarden erfordert deshalb vorübergehend eine erweiterte Finanzierung oder Änderungen beim Rückzahlmodus.

Im Folgenden zeigen wir auf, dass es **verschiedene mögliche und sinnvolle Varianten** gibt, um diesen moderaten Zusatzausbau zu finanzieren. Solange es um einen Ausbau in «nur» diesem Umfang geht, braucht es dazu keinen grossen «Kraftakt».

Die Mittel, welche dem Bahninfrastrukturfonds BIF gemäss Botschaft zur Verfügung stehen, weisen zwischen 2019 und 2025 eine erhebliche Lücke auf. Sie rührt daher, dass ab 2019 die FinöV-Bevorschussung von insgesamt 8,6 Milliarden Franken in jährlichen Tranchen von etwa 700 Millionen zurückzubezahlen ist, und gleichzeitig die Zinsen für diese Bevorschussung finanziert werden müssen – zu Beginn im Schnitt gegen 250 Millionen pro Jahr. Die Belastung des BIF beträgt um das Jahr 2020 herum mithin jährlich mehr als 900 Millionen Franken allein durch Rückzahlung und Verzinsung. Dadurch stehen für die ZEB-Projekte jährlich 540 Millionen und für den Ausbau schrittweise 2025 (Variante Bundesrat) nur noch 350 Millionen, also insgesamt rund 900 Millionen zur Verfügung. Im Vergleich zu den gegenwärtigen jährlichen Investitionstranchen von rund 1,5 Milliarden (2009 und 2010) ist das ein Minus von rund 600 Millionen. Ab 2026 sind wieder deutlich grössere Tranchen aus dem BIF zu erwarten, weil dann die Bevorschussung praktisch abbezahlt ist und nur noch geringfügige Zinsmengen anfallen. Zwischen 2019 und 2025 klafft damit ein eigentliches Loch in der Infrastrukturfinanzierung, obwohl die Erträge im geplanten Ausmass in den Fonds fliessen.

Für den VöV stehen folgende **drei Modelle** bei der Zusatzfinanzierung beziehungsweise der Änderung des Rückzahlmodus im Vordergrund:

## Modell 1: Staffelung der Rückzahlung mit zu Beginn kleineren Tranchen

**Funktionsweise.** Die Rückzahlung der Bevorschussung erfolgt nicht gleichmässig in Tranchen von jährlich rund 700 Millionen, sondern erfolgt zwischen 2019 und 2025 verlangsamt.

Statt jährlich 50 Prozent der Einnahmen werden nur zwischen 25–40 Prozent der Einnahmen für die Rückzahlung der Bevorschussung verwendet. Mit dieser flexibleren Lösung erhält man ausreichend Spielraum, um die für die wichtigsten zusätzlichen Projekte benötigten 2,4 Milliarden Franken zur Verfügung zu haben.

**Finanzielle Auswirkungen.** Eine Summe von 2,4 Milliarden als zusätzlicher Spielraum für den ersten Ausbauschnitt 2025 bedeutet, dass während 7 Jahren nur 25 statt 50 Prozent der Erträge aus LSVA und Mineralölsteuer für die Rückzahlung verwendet werden. Ab 2025 erhöht sich der Prozentsatz wie vorgesehen auf 50 Prozent. Die Rückzahlung erstreckt sich demzufolge statt über 12 neu über 15 bis 16 Jahre. Wegen der verlangsamen Rückzahlung sinkt die Zinslast entsprechend langsamer. In den sechs liquiditätskritischen Jahren fallen deshalb kumuliert um 300–400 Millionen höhere Zinsen an. Die Entlastung durch die verlangsamte Rückzahlung ist aber wesentlich grösser als die Belastung durch zusätzliche Zinsaufwendungen.

**Beurteilung.** Die leicht verzögerte Rückzahlung ist verkraftbar.

## Modell 2: Verzicht auf die Verzinsung der Rückzahlung

**Funktionsweise.** Die 8,6 Milliarden werden vollumfänglich zurückgezahlt, der Bund verzichtet aber ab dem Moment der Rückzahlung, das heisst ab 2019, auf die Verzinsung. Bis zu diesem Zeitpunkt werden die Bevorschussungsmittel ordentlich verzinst. Im Jahre 2009 waren das 176 Millionen, 2010 203 Millionen, da die Zinsen in diesen Jahren noch über jenen von heute lagen.

**Finanzielle Auswirkungen.** Die Gesamtheit der zwischen 2019 und 2025 zu bezahlenden Zinsen beträgt rund 1500 Millionen. In den Folgejahren, nicht mehr liquiditätskritisch, entgehen dem Bund insgesamt nochmals etwa 520 Millionen an Zinsen, im Detail abhängig vom dann aktuellen Zinsniveau.

**Beurteilung.** Der Bund verzichtet, je nach Zinsniveau auf einen Betrag zwischen 1 und 2 Milliarden Franken. Blicke das gegenwärtig tiefe Zinsniveau von etwa 0,7 Prozent für Bundesobligationen bestehen, hätte der Bund nur einen Verlust von etwa 550 Millionen zu tragen. Auf von heute aus gesehen fast 20 Jahre ist aber ein anhaltend rekordtiefes Zinsniveau nicht wahrscheinlich.

## Modell 3: Befristete Verwendung eines zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles für den BIF

**Funktionsweise.** Ab 2017 entfällt die befristete Sonderfinanzierung der Invalidenversicherung IV von vier Steuerpromillen. Der Bund widmet befristet auf sieben Jahre ein zusätzliches MWST-Steuerpromille der Finanzierung des BIF.

**Finanzielle Auswirkungen.** Zwischen 2018 und 2025 wird der BIF auf zusätzlich 2,5 Milliarden geöffnet.

**Beurteilung.** FABI erhält gemäss den Vorstellungen des Bundesrates bereits – wie bisher der FinöV-Fonds – ein Mehrwertsteuerpromille im Umfang von rund 360 Millionen pro Jahr. Ab 2018 wird befristet auf sieben Jahre ein weiteres Promille für FABI verwendet. So fliessen gut 2,5 Mia. Franken mehr in den öffentlichen Verkehr.

### Übersicht

Die in den drei Modellen anfallenden Entlastungen oder Zusatzfinanzierungen wirken sich in der Übersicht folgendermassen aus:

Modell	Ertrag 2019 bis 2025 für BIF in Mio. Franken	Fehlender Betrag gegenüber VöV-Variante FABI, erster Ausbauschnitt in Mio. Franken
1. Staffelung der Rückzahlung	2400	
2. Verzicht auf die Verzinsung	1500	880
3. Befristetes MWSt-Promille für FABI	2500	

---

## Würdigung

Diese Berechnungsmodelle zeigen, dass es verschiedene Varianten zur Finanzierung des vom VöV vorgeschlagenen ersten Ausbauschnittes von rund 5,9 Milliarden Franken gibt und dass keine dieser Varianten einen völlig neuen finanzpolitischen Weg einschlägt.

Kommt dazu, dass es darüber hinaus auch Mischvarianten der vom VöV dargelegten Modelle gibt, die ebenso zielführend sind. Der VöV ist der Meinung, dass alle diese Möglichkeiten ohne nennenswerte finanzpolitische Auswirkungen einen gangbaren Weg darstellen.



Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Bern 6

Tel. +41 (0)31 359 23 23  
Fax +41 (0)31 359 23 40

[info@voev.ch](mailto:info@voev.ch)  
[www.voev.ch](http://www.voev.ch)