

6,4 Milliarden für den nächsten Ausbauschritt der Bahn

Der Ständerat will für den Ausbau des Bahnnetzes bis 2025 fast doppelt so viele Mittel einsetzen wie der Bundesrat

Die kleine Kammer steht geschlossen hinter dem nächsten grossen Ausbauschritt beim Bahnnetz und lehnt ebenso einstimmig die VCS-Initiative ab.

For. Bern · Nachdem sich der Ständerat vergangene Woche für einen neuen Bahninfrastruktur-Fonds und dessen Alimentierung ausgesprochen hatte, ging es am Montag um die konkreten Projekte. Dabei folgte der Rat einstimmig seiner vorberatenden Kommission. In einem ersten Ausbauschritt bis 2025 soll die Bahninfrastruktur für 6,4 Milliarden Franken ausgebaut werden. Der Bundesrat sieht Bahnprojekte im Umfang von 3,5 Milliarden Franken vor. Verkehrsministerin Doris Leuthard liess ihre Sympathien für die Variante des Ständerats durchblicken, hielt aber mit Verweis auf die Debatte im Nationalrat an der Version der Regierung fest. Die Bundesrätin zeigte sich zufrieden darüber, dass der Ständerat mit zusätzlichen 0,1 Prozent Mehrwertsteuer die beschlossenen Projekte auch finanziert. Über den Fonds werden Volk und Stände voraussichtlich 2014 abstimmen.

Ost-West-Achse im Fokus

Die Vorlage ist der direkte Gegenentwurf zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr». Der Ständerat lehnte das Volksbegehren einer Koali-

tion aus Umwelt- und Verkehrsverbänden sowie der SP und der Grünen ohne Gegenstimme ab.

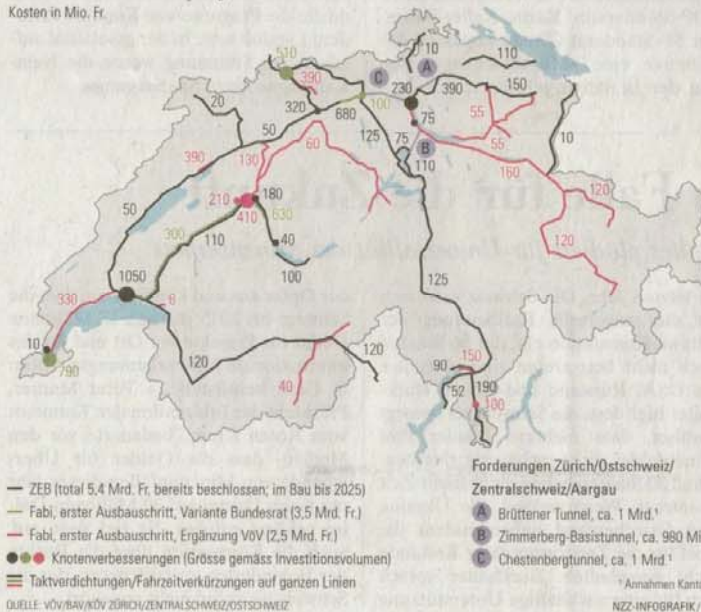
Mit dem nun vom Ständerat beschlossenen Ausbau-Paket sollen Engpässe vor allem auf der Ost-West-Achse behoben werden. Es ermöglicht den Halbstundentakt auf den Fernverkehrs-

linien Biel-Lausanne, Bern-Luzern, Zürich-Chur und Zürich-Lugano. Zwischen Genf und Lausanne sind vier IC-Verbindungen pro Stunde geplant, und die Fahrzeit zwischen Lausanne und Bern soll um einige Minuten verkürzt werden. Im Regionalverkehr ist der Halbstundentakt bei folgenden Verbindungen

vorgesehen: Zermatt-Fiesch, Landquart/Chur-Davos/St. Moritz, Biel-Neuenburg und Locarno-Lugano. Auch beim S-Bahn-Verkehr sind Verbesserungen geplant, beispielsweise mit dem Halbstundentakt zwischen Aarau und Zürich. Auf der Grafik entsprechen die Ausbaubeschlüsse des Ständerats der Variante Bundesrat kombiniert mit der Ergänzung des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) sowie mit dem von der Verkehrskommission vorgeschlagenen und nun vom Rat angenommenen Ausbau im Rheintal.

Bahninfrastrukturprojekte ZEB und Fabi, erster Ausbauschritt

Kosten in Mio. Fr.



Pflöcke für den 2. Schritt

Der Ständerat hat am Montag auch bereits Pflöcke für den zweiten Ausbauschritt eingeschlagen. Er verlangt vom Bundesrat, bis 2018 eine Botschaft zum zweiten Ausbauschritt 2030 vorzulegen für grössere Kapazitäten auf den Strecken Aarau-Zürich-Winterthur sowie Zürich-Zug-Luzern und für die Bahntechnik-Ausrüstung Ferden-Mitholz im Lötschberg-Basistunnel.

Dazu soll der Bundesrat Projektierungen an die Hand nehmen für den Brüttener Tunnel (Zürich-Winterthur), den Zimmerbergertunnel (Thalwil-Zug) und den Chestenbergertunnel (Aarau-Zürich) sowie den Tiefbahnhof Luzern. Vertiefungsstudien will der Ständerat auch für den dritten Jura-Durchstich, die Neubaustrecke Axen sowie für die Strecke Vauderens-Villars-sur-Glâne zwischen Bern und Lausanne.

NZZ 04.12.2012