



Faktenblatt

Datum 2. Dezember 2013

FABI: So wird das Bahnnetz verbessert

Die FABI-Vorlage garantiert, dass genug Geld in Betrieb und Unterhalt investiert, die Sicherheit erhöht und das Bahnnetz sinnvoll ausgebaut werden kann. Das ist nötig, um die Bahn auch bei wachsender Nachfrage leistungsfähig zu halten. Die Investitionen ermöglichen auf vielen Strecken einen dichteren Fahrplan und zusätzliche Züge.

Auf dem Schweizer Bahnnetz verkehren deutlich mehr Züge als in den meisten anderen Ländern. Damit sie pünktlich, zuverlässig und sicher fahren können, müssen die Anlagen in gutem Zustand sein. Das bedingt intensive, regelmässige Unterhaltsarbeiten. Ein beträchtlicher Teil der FABI-Gelder wird darum für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur eingesetzt. Dazu gehören Arbeiten wie das Schleifen der Schienen, das Stopfen der Schotterbetten, aber auch Erneuerungen der ganzen Fahrbahn, also von Schienen, Schwellen, Schotter und Gleisunterbau. Wichtig für Betrieb, Unterhalt und Sicherheit sind auch regelmässige Kontrollen und kleinere Sanierungsarbeiten an Brücken und Tunnels sowie die Erneuerung von Stellwerk- und Fahrleitungsanlagen, die Böschungspflege (Mähen) und der Winterdienst, bei dem Weichen enteist werden und Schnee geräumt wird.

Neue Streckenabschnitte, Tunnels, Gleise und Signalanlagen

Um den wachsenden Verkehr zu bewältigen, braucht es auch einen Ausbau der Bahninfrastruktur. Zum einen sind dies klassische Ausbauten wie neue Strecken und Tunnel. Zum anderen geht es um Projekte welche wenig spektakulär, aber unverzichtbar sind, weil dank ihnen mehr Züge fahren können. Dazu gehören Doppelspurausbauten oder gar ein drittes oder viertes Gleis, Überholgleise, Kreuzungsstellen, Überführungsbauwerke oder modernere Signalanlagen.

Da immer mehr Reisende unterwegs sind, werden in vielen Bahnhöfen längere und breitere Perrons und Unterführungen notwendig, teilweise sind neue Tiefbahnhöfe geplant. Ein Teil der Gelder ist weiter für betriebliche Anlagen wie Abstellgleise, Stellwerke oder Anlagen für Rangierarbeiten und die Energieversorgung reserviert.



Ausbau dient Zentren und ländlichen Regionen

Grundlage der Ausbauten ist das Strategische Entwicklungsprogramm STEP. Der Bund hat darin die Projekte in zwei Dringlichkeitsstufen eingeteilt und bildet daraus verschiedene Ausbauschritte. Der erste Ausbauschritt für die Zeit bis 2025 wurde vom Parlament beschlossen. Er enthält Projekte im Umfang von 6,4 Milliarden Franken. Für den zweiten Ausbauschritt bis 2030 hat das Parlament Vorgaben beschlossen. Dieser Ausbauschritt wird gestützt darauf in den nächsten Jahren ausgearbeitet, so dass ihn das Parlament ab 2018 beraten kann.

Mit diesen Ausbauten kann das Angebot im Personen- und Güterverkehr verbessert werden. Zum ersten Ausbauschritt gehören Investitionen in die Strecken Lausanne–Genf, Lausanne–Bern, Neuenburg–Biel, Bern–Luzern, Bern–Thun, Aarau–Zürich, Zürich–Chur, Luzern–Giswil, Bellinzona–Tenero, St. Gallen–Chur, Zermatt–Fiesch, Chur–Davos/St. Moritz sowie in neuralgische Bahnknoten wie Genf, Bern, Basel und Lugano.

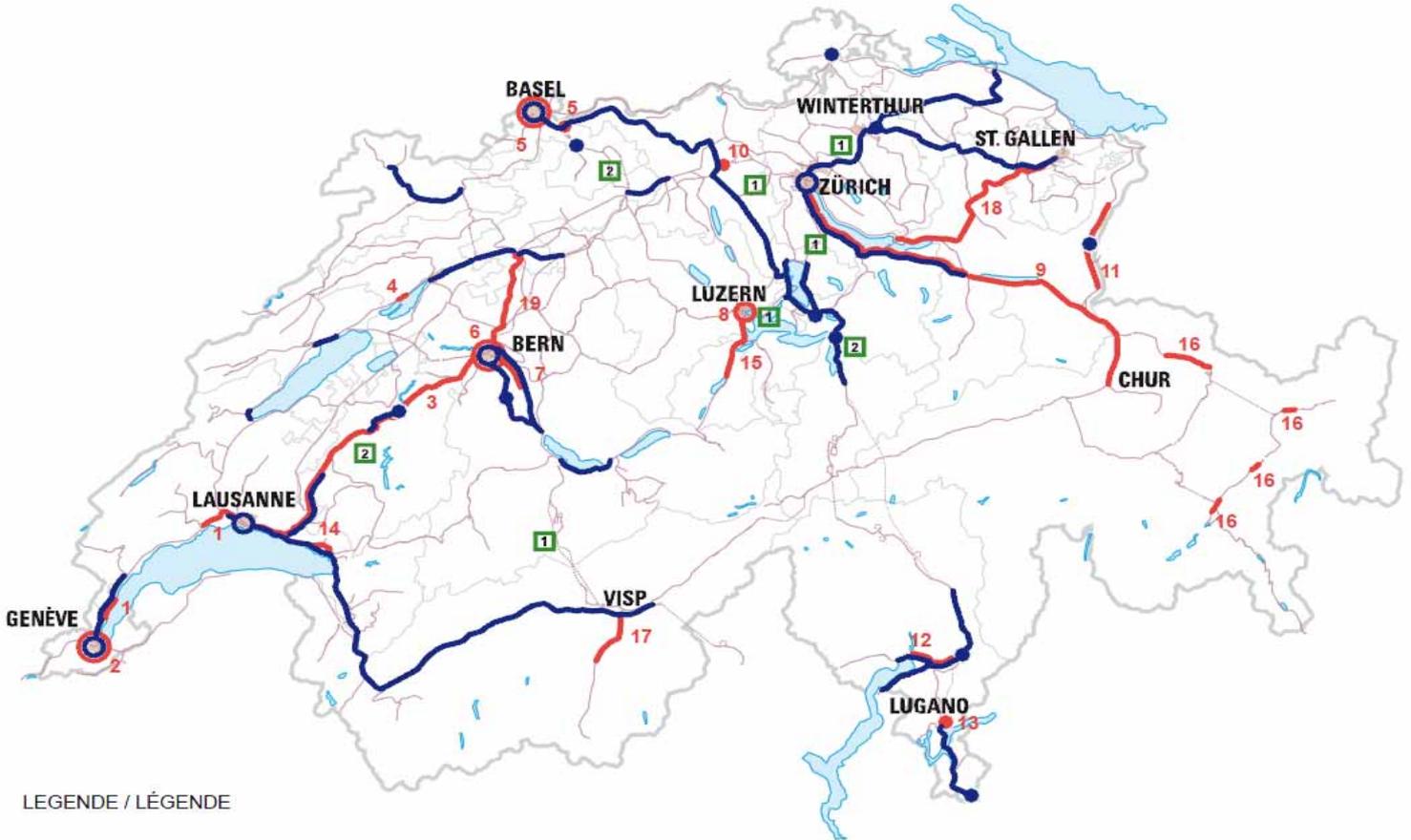
Die Karte und die Tabelle auf der folgenden Seite zeigen, welche Projekte mit dem ersten Ausbauschritt 2025 beschlossen sind - und welche Angebotsverbesserungen damit möglich sind.

Weitere Verbesserungen werden erreicht durch bereits beschlossene Programme wie die Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB), der NEAT, den Agglomerationsprogrammen, den Leistungsvereinbarungen mit den Bahnen, dem Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie dem Vier-Meter-Korridor für den alpenquerenden Güterverkehr.

➡ *Weitere Informationen: Faktenblatt „So erfolgt die Finanzierung“*



Massnahmen Ausbauschritt 2025 (rot) und ZEB (blau):



LEGENDE / LÉGENDE

- Ausbauten ZEB
Aménagements ZEB
- FABI Ausbauschritt 2025 (6,4 Mia.)
FAIF Etape d'aménagement 2025 (6,4 milliards)
- Kredite für Projektierung, Planung und Studien
Crédits pour la planification et des études



Ausbauschritt 2025:

	Massnahmen¹	ermöglicht folgendes Angebot²
1	Lausanne–Genf: Kapazitätsausbau	4 Nonstop-Züge pro Stunde Genf–Lausanne; Sicherung Trassenkapazität für Güterverkehr
2	Knoten Genf: Kapazitätsausbau	4 Nonstop-Züge pro Stunde Genf–Lausanne; Sicherung Trassenkapazität für Güterverkehr; Viertelstundentakt RE Genf–Nyon; Voraussetzung für weitere Ausbauten im Regionalverkehr; Steigerung der Betriebsstabilität
3	Lausanne–Bern: Beschleunigungsmassnahmen	Fahrzeitverkürzung Lausanne–Bern
4	Ligerz–Twann: Kapazitätsausbau	Halbstundentakt Regionalverkehr Biel–Neuenburg; kürzere Fahrzeiten des Güterverkehrs auf Jurasüdfuss-Linie (Qualitätsverbesserung); Steigerung der Betriebsstabilität und der Flexibilität
5	Basel Ost (1. Etappe), Ergolzthal: Kapazitätsausbau; Pratteln: Entflechtung	Viertelstundentakt S-Bahn Basel–Liestal; Verbesserung der Anschlussverhältnisse in Liestal; Sicherung der Trassenkapazität für Güterverkehr; Steigerung der Betriebsstabilität
6	Knoten Bern: Kapazitätsausbau	Höhere Sitzplatzkapazitäten durch den Einsatz von 400m langen Doppelstockzügen; Halbstundentakt Fernverkehr Bern–Luzern; Viertelstundentakt S-Bahn Bern–Münsingen
7	Gümligen–Münsingen: Kapazitätsausbau	Viertelstundentakt S-Bahn Bern–Münsingen; Steigerung der Betriebsstabilität und Sicherung der Trassenkapazität für Güterverkehr
8	Bern–Luzern: Leistungssteigerung	Halbstundentakt Fernverkehr Bern–Luzern
9	Zürich–Chur: Kapazitätsausbau	Halbstundentakt Fernverkehr Zürich–Chur, darauf abgestimmter Anschluss Sargans–Buchs SG im integralen Halbstundentakt; Halbstundentakt RE Zürich–Ziegelbrücke; Sicherung der Trassenkapazität für Güterverkehr
10	Rapperswil–Mägenwil: Leistungssteigerung	Halbstundentakt S-Bahn Aarau–Zürich; Sicherung der Trassenkapazität für Güterverkehr; Steigerung der Betriebsstabilität und der Flexibilität
11	St. Gallen–Chur: Kapazitätsausbau	Sicherung der Trassenkapazität für Güterverkehr; Taktverdichtungen Chur–St. Gallen

¹ Quelle der Massnahmen: Bundesbeschluss über den Ausbaus Schritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013, Artikel 1 (untersteht dem fakultativen Referendum)

² Quelle Angebot: Anpassungen aufgrund der künftigen Bedarfsentwicklung bleiben vorbehalten. Basis ist die Infrastruktur inkl. der realisierten Massnahmen aus dem angepassten ZEB-Gesetz gemäss FABI-Botschaft



12	Bellinzona–Tenero: Kapazitätsausbau	Halbstundentakt Locarno–Lugano; Steigerung der Betriebsstabilität und der Flexibilität
13	Lugano: Kapazitätsausbau	Integraler Halbstundentakt Fernverkehr Zürich–Lugano
14	Vevey–Blonay: Leistungssteigerungen	Viertelstundentakt Vevey–Blonay
15	Luzern–Stans/Giswil: Leistungssteigerungen	Vier Züge pro Stunde Luzern–Giswil und Luzern – Stans
16	Landquart/Chur–Davos/St. Moritz: Leistungssteigerungen	Halbstundentakt Landquart–Davos und Landquart/Chur – St. Moritz als Folge des Halbstundentaktes Zürich–Chur
17	Zermatt–Täsch/Fiesch: Leistungssteigerungen	Halbstundentakt Zermatt–Brig–Fiesch; Viertelstundentakt Täsch–Zermatt
18	St. Gallen–Rapperswil/Wil–Nesslau: Leistungssteigerungen	Höhere Sitzplatzkapazitäten durch Doppelstockfahrzeuge oder längere Züge auf dem Netz der SOB
19	Worblaufen–Solothurn: Leistungssteigerungen	Bern–Solothurn: Verlängerung S8 bis Bätterkinden
1	Projektierung Kapazitätsausbau Aarau–Zürich, Zürich–Winterthur (Brüttenertunnel, Stadelhofen), Thalwil–Zug (Zimmerberg), Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof) sowie Projektierung Bahntechnik Ausrüstung Ferden–Mitholz im Lötschberg-Basistunnel	Vorarbeiten für künftige Ausbauschritte
2	Studien für Basel-Mittelland (3. Juradurchstich), die Neubaustrecke Axen sowie für Lausanne-Bern	Vorarbeiten für künftige Ausbauschritte
	Betriebliche Anlagen und kleinere Einzelinvestitionen	Ermöglichen das zusätzliche Angebot durch Investitionen in Publikumsanlagen, Anlagen für den Güterverkehr, Abstellanlagen für Personen- und Güterzüge, Bahnstromanlagen, sowie Lärmschutzmassnahmen.

Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr, Informationen

031 322 36 43

presse@bav.admin.ch