



Fragenkatalog

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Um die bestmögliche Auswertung Ihrer Stellungnahme zu gewährleisten, verwenden Sie bitte die neue Plattform «Consultations»:

<https://www.consultations.admin.ch/>

Falls Ihnen die Nutzung dieses Tools nicht möglich sein sollte, können Sie Ihre Stellungnahme als Dokument (vorzugsweise als PDF- und als Word-Version) erstellen und entweder in «Consultations» unter der Rubrik «Generelle Stellungnahme» hochladen oder an die folgende E-Mail-Adresse senden: konsultationen@bav.admin.ch

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Gesamtschweizerische Branchenorganisation
☒	Interessenvertretung
☐	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
☐	Forschung und Wissenschaft
☐	Weitere

8. Oktober 2026

Komitee Lötschbergachse

Jürg Abbühl

Geschäftsführer

Aarberggasse 41

3011 Bern

juerg.abbuehl@loetschberg-achse.ch

www.loetschberg-achse.ch



Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung ist sinnvoll. Wir bedauern aber, dass

- die Vorlage speziell in den Bereichen Schiene und Autobahn nicht mit den bisherigen Planungsprozessen erarbeitet wurde;
- belastbare Angebotskonzepte für Neupriorisierungen fehlen;
- raumplanerische Überlegungen ungenügend berücksichtigt wurden.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

- Infrastrukturanlagen benötigen für die Realisierung politische Akzeptanz. Entsprechende Kriterien wie zum Beispiel «Einbezug der Bevölkerung» / «Umweltverträglichkeit» sind als Bewertungskriterien aufzunehmen. Das gilt insbesondere auch für Autobahnprojekte wie etwa den Rheintunnel.
- Da die Vorlage bereits beschlossene Projekte verwirft und angesichts der ungenügenden Finanzierung des BIF in der Zukunft fehlt das Vertrauen, dass genannte Projekte dereinst auch tatsächlich realisiert werden. Dieser Mangel an Verbindlichkeit ist vor allem für jene Siedlungsgebiete ein Problem, in welchen seit Jahrzehnten schon Projekte gewälzt werden, ohne je in die Umsetzungsphase zu kommen. Das betrifft vor allem die Region Basel. Für die Durchmesserlinie braucht es deshalb verbindliche Zusagen, wonach das Vorprojekt gemäss den strategischen Eckwerten des Bundesrats rechtzeitig für die Botschaft 2031 vorliegt. Die diesbezügliche Abhängigkeit von der Verwaltung ist stossend.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

- Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung ist sinnvoll. Allerdings ist nicht immer nachvollziehbar, ob und wie diese Abstimmung in der Vorlage erfolgte.
- Mit möglichen Referenden gegen die Bundesbeschlüsse zum Bahn- und Nationalstrassenausbau besteht das Risiko, dass die gemeinsame Weiterentwicklung Illusion bleibt.

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEI

- Aufgrund der Mehrkosten beschlossener Massnahmen und dem Mehrbedarf zusätzlicher Infrastrukturen wird der Handlungsbedarf für eine Neupriorisierung anerkannt. Allerdings vernachlässigt die Neupriorisierung die raumplanerische Komponente und entkoppelt die Ausbauvorhaben von der Angebotsentwicklung. Es kommt zu einem ungeklärten Paradigmawechsel von einem «Bottom-Up-» zu einem «Top-Down-Ansatz». Für die Botschaft 2031 ist der Infrastrukturausbau wieder aus der Angebotsentwicklung abzuleiten.
- Die Finanzierung für den BIF ist ungenügend. Neben der unbefristeten Verlängerung des MWST-Promilles bedarf es eines zeitlichen Aufschubs der Schuldentilgung bis 2040. Dadurch wird der Engpass schuldenbremsenkonform gemildert.
- Den Verzicht auf bereits vom Parlament beschlossene Massnahmen lehnen wir ab (Planungsleerlauf, Glaubwürdigkeitsverlust, Zweifel an Verbindlichkeit). Siehe dazu Antwort auf Frage 9.

Ausbauschnitt 2027:

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Der Grundsatz widerspricht der Perspektive Bahn 2050. Vermutlich gibt es kein «entweder oder», sondern vielmehr ein «sowohl als auch».

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Durchmesserlinie Basel: Zusage in Botschaft 2027 für 2031

- Mit Blick auf eine funktionierende Nord-Süd-Schienenachse spielt der Bahnknoten Basel eine entscheidende Rolle. Erst mit der Durchmesserlinie werden die oberirdischen, zweifachen Spitzkehren bei der S-Bahn abgeschafft und der trinationale Regionalverkehr endlich attraktiver gemacht. Dadurch werden Kapazitäten frei für den Personenfernverkehr – für den der Bund in Basel ein grosses Wachstum sieht – und den Güterverkehr.
- Angesichts der angespannten Finanzlage des BIF und mit Rücksicht auf alle anderen Bahn-Infrastrukturvorhaben in der Schweiz haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft als Vorleistung das ursprüngliche Herzstück zu einer Durchmesserlinie redimensioniert und anschliessend nach dem Motto «Design to Cost» nochmals weiter abgespeckt. Beim Angebot wurden schweren Herzens Abstriche gemacht.
- Die angespannte Finanzlage des BIF und die Streichung bereits beschlossener Projekte in der Vorlage 2027 schaffen keine Vertrauensgrundlage, wonach die erste Etappe der Durchmesserlinie Basel tatsächlich in der Botschaft 2031 enthalten ist. Öffentliche Aussagen der SBB, wonach für die Durchmesserlinie bis zur Botschaft 2031 kein Vorprojekt rechtzeitig vorliegen könne und die erste Etappe deshalb auf die Botschaft 2035 zu verschieben sei, bestätigen unsere Skepsis.
- Ein Aufschub der ersten Etappe der Durchmesserlinie auf 2035 ist absolut inakzeptabel und strategisch höchst ungeschickt. Der Bundesrat will im Realisierungshorizont 2045 das Autobahnprojekt Rheintunnel realisieren. Am 24.11.2024 hat die Schweizer Stimmbürgerin den Rheintunnel zusammen mit weiteren fünf Nationalstrassenprojekten abgelehnt. BS hat den Rheintunnel abgelehnt. Bei einer Bauzeit von mindestens 10 Jahren muss der Rheintunnel – wird auch noch eine Referendumsabstimmung berücksichtigt – in die Botschaft 2031 aufgenommen werden. Wenn die Durchmesserlinie 2031 nicht Bestandteil der Vorlage wäre, würde die Opposition in der Region gegen den Rheintunnel massiv wachsen. Gegen den massiven Widerstand der lokalen Bevölkerung lässt sich ein städtisches Autobahnprojekt nicht durchsetzen (siehe zum Beispiel Westast Biel).
- Deshalb ist es umso dringender, dass bis zur Botschaft 2031 ein Vorprojekt vorliegt. Gemeinsam mit unseren Partnern beantragen wir:

Antrag zum «Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur»

Art. 1 : [gemäss Vernehmlassungsvorlage, Art. 1]

Art. 2

¹ Zur Vorbereitung der Botschaft zum Ausbauschnitt 2031 beschliesst der Bundesrat eine Liste der prioritär zu bearbeitenden Projekte, darunter auch

- a. Lausanne–Bern (Romont-Freiburg): Kapazitätssteigerung und Fahrzeitreduktion;
- b. Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof Luzern): Kapazitätssteigerung (2. Etappe);
- c. Knoten Basel (Durchmesserlinie Basel): Kapazitätssteigerung S-Bahn Basel.

² Der Bundesrat sorgt dafür, dass bis Ende 2030 für jedes der in Absatz 1 genannten Vorhaben die Nötigen Entscheidungsgrundlagen vorliegen.

Art. 3 [gemäss Vernehmlassungsvorlage, Art.

Romont – Fribourg

Während in der Deutschschweiz die Fahrzeiten sinken, ist die Fahrzeit zwischen Lausanne und Bern seit 2006 um 3 Minuten auf 69 Minuten gestiegen. Bis 2030 soll deshalb zwischen Romont und Fribourg ein Vorprojekt realisiert werden.

Genève Aéroport – Perroy

Während in der Deutschschweiz die Fahrzeiten sinken, ist die Fahrzeit zwischen Genf und Lausanne seit 2006 um 6 Minuten auf 39 Minuten gestiegen. Bis 2030 soll deshalb zwischen Genève Aéroport und Perroy ein Vorprojekt realisiert werden.

Wankdorf – Löchligut

Der Raum Wankdorf – Löchligut in Bern ist heute eine strategische Engstelle auf der West-Ost-Achse des Schweizer Bahnnetzes. Da auch der Verkehr Basel – Domodossola diese Engstelle passiert, ist auch die Nord-Süd-Achse betroffen. Im Bahnhof sind drei Gleisachsen vorhanden. Mit dem Angebot 2035 verkehren alle 3 Minuten ein Personenzug in jede Richtung über diesen Engpass, wobei etwa jeder zweite Zug im Wankdorf anhält. Heute müssen die Fahrpläne um den Engpass herum geplant werden, was schlechte Verbindungen zur Folge hat. Strecken mit vergleichbar dichtem Angebot wie beispielsweise der Abschnitt Renens-Lausanne sind alle auf vier Gleisachsen ausgebaut. Bis 2030 soll eine Vorstudie gemacht werden.

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Die Digitalisierung wird unterstützt. Allerdings ist aufzuzeigen, was mit den beantragten CHF 1 Mia. Gemacht werden soll. Die Einführung von ERTMS auf der Strecke Lausanne – Villeneuve hat nicht zu einer Beschleunigung, sondern zu einer Verlangsamung geführt. Zudem ist sicherzustellen, dass Aus- und Umrüstungen von Fahrzeugen nicht über den BIF finanziert werden.

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschnitt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

- Die Frage kann nicht beantwortet werden, da die Ergänzungsmassnahmen nicht abschliessend bekannt sind. Die genannten 10 Prozent dürften aufgrund der bisherigen Erfahrungen eher zu tief sein. Die Ergänzungsmassnahmen sollen in der Vorlage besser dargelegt werden.
- Als Ergänzungsmassnahme gilt zum Beispiel der Ausbau zwischen Gümligen (BE) und Langnau (BE). Erst dieser ermöglicht den Halbstundentakt von Bern durch den Lötschbergbasistunnel nach Brig und von Bern nach Interlaken.

Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Die Streichung von vom Parlament bereits beschlossenen Massnahmen kann nicht akzeptiert werden (Glaubwürdigkeitsverlust, Planungsleerlauf). Zudem kann nicht gestrichen werden, ohne Klarheit über die Auswirkungen auf die Angebotsziele zu haben. Auch ist nicht nachvollziehbar, weshalb auf der einen Seite Projekte wegen Finanzmangel gestrichen und auf der andern Seite neue Ausgaben vorgesehen werden. Auf die Streichung folgender Massnahmen ist zu verzichten:

- Neue Haltestelle Basel Neu-Allschwil
- Neue Haltestelle Dornach-Apfelsee
- Entflechtung Pratteln
- Neue Haltestelle Thun-Nord
- Grenchen Süd (Wendegleis / Perronanpassungen Gleis 3)
- Bahnhof Solothurn (Anlageanpassungen)
- Yverdon-les-Bains, Y-Parc (Neue Haltestelle)
- Collombey-le-Grand (Neue Haltestelle)
- Martigny-Expo (Neue Haltestelle)
- Diagonale von Porrentruy
- Nyon (Empfangsanlagen)
- ArcExpress 1. Etappe (Vorentwurfsstudie)
- Bussigny (Vorentwurfsstudie)

Wie bereits genannt ist der durch den Lötschberg-Basistunnel ermöglichte Halbstundentakt zwischen Brig und Bern nur nutzbar, wenn zwischen Gümligen und Langnau die Strecke zum Teil ausgebaut wird. Dadurch können diese Züge früher respektive später in den Bahnhof Bern einfahren, was den Halbstundentakt nach Brig und Interlaken ermöglicht.

Weitere Massnahmen:

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Dass die Kostengenauigkeit zu verbessern ist, liegt auf der Hand. Die vorgesehenen Massnahmen sind aus unserer Sicht ungeeignet. Wir schlagen ein flexibles Vorgehen mit Verbindlichkeit bei den Kosten vor.

- Effiziente Planung: Die Auslösung eines Projektierungsprozesses darf nicht allein der Bundesverwaltung überlassen werden. Die Kantone sind einzubeziehen. Zudem soll die Planung von Projekten unabhängig von einem Ausbauschritt weitergeführt werden können. Das Parlament muss diese Planungen aber bestätigen.
- Verbindliche Kostenprüfung: Vor Baubeginn müssen die Projektkosten auf Basis des Bauprojekts überprüft werden. Steigen die Kosten im Vergleich zum Vorprojekt um mehr als 10 Prozent, muss das Projekt entweder dem Parlament erneut zur Bestätigung vorgelegt oder das Projekt ist abzuspecken (design to cost).

Bei grossen Projekten ist bei der Bewertung jeder einzelnen Etappe der Nutzen des Gesamtprojekts zu berücksichtigen, da einzelne Etappen isoliert bei Grossprojekten oft noch keinen eigenständigen Nutzen ausweisen können.

Antrag zur Änderung des Eisenbahngesetzes:

Art. 48c Abs. 2 ff.

² Den in den Ausbausritten vorgesehenen Massnahmen liegen ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde. Bei der Beurteilung von Etappen von Grossprojekten wird auch der Nutzen des Gesamtprojekts berücksichtigt.

^{2bis} Die Aufnahme einer Massnahme von strategischer Bedeutung für das Netz (strategisches Netzelement) in einen Ausbauschritt setzt in der Regel abgeschlossene Vorprojekte der entsprechenden Infrastrukturprojekte voraus. Erfolgt die Aufnahme einer Massnahme ohne abgeschlossenes Vorprojekt, so steht der Beschluss unter Vorbehalt und muss vom Parlament in der darauf-folgenden Botschaft auf der Basis eines abgeschlossenen Vorprojekts bestätigt werden.

^{2ter} Im Sinne einer effizienten und unterbruchsfreien Planung kann das BAV die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes bereits vor Aufnahme der Massnahme in einen Ausbauschritt freigeben.

^{2quater} Vor Baubeginn einer Massnahmen werden deren Kosten auf Basis des Bauprojekts erneut überprüft. Bei Kostensteigerungen von mehr als 10% gegenüber dem Vorprojekt sind die Projekte dem Parlament zur Bestätigung vorzulegen oder Projektanpassungen nach dem Prinzip «Design-to-cost» vorzunehmen.

Art. 58 Abs. 4 und 5

⁴ Er gibt die bewilligten Kredite für Massnahmen, welche keine strategischen Netzelemente sind, nach Abschluss der Vorprojekte der entsprechenden Infrastrukturprojekte frei. Er kann die Freigabe der Kredite für einzelne Infrastrukturprojekte an das UVEK delegieren.

⁵ Vor Ausführungsbeginn prüft er die Kosten auf Basis des Bauprojekts erneut. Bei Kostensteigerungen von mehr als 10% gegenüber dem Vorprojekt sind die Projekte dem Parlament zur Bestätigung vorzulegen oder Projektanpassungen nach dem Prinzip «Design-to-cost» vorzunehmen.

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten. ☐ NEIN

Ja, aber nur mit verbindlicher Mitwirkung der Kantone und Planungsregionen. Bei unüberwindbaren Differenzen zwischen den Partnern entscheidet das Parlament.

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die Verlängerung des MWST-Promilles ist zwingend. Mit Blick auf den künftigen Finanzierungsbedarf sind weitere Massnahmen zu prüfen:

- Vorfinanzierungen
- Finanzierungen via NAF statt BIF (z.B. regionale Haltestellen)
- Aufschub der Schuldentilgung BIF bis 2040
- Flankierend rasche Umsetzung der Liquiditätsmassnahmen gemäss Mo.25.3953

Weitere Bemerkungen:**13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?**

Wir begrüssen die Aufnahme der Direktverbindung Neuenburg – La Chaux-de-Fonds in die Liste der strategischen Projekte. Dies bestätigt den Beschluss, den die eidgenössischen Räte 2019 gefasst haben. Die Verbindung ist auch national bedeutend, da sie erstens den Engpass Neuenburg – Vauseyon auf der Ost-West-Achse am Jurafluss entlastet und ein peripheres Gebiet ans Mittelland anbindet. Wir erwarten, dass diese Verbindung auch bei künftigen finanziellen Engpässen im BIF rasch realisiert wird.

Zum Ausbau der Nationalstrassen und zum Agglomerationsverkehr äussert sich das Komitee Lötschbergachse nicht.