

Bahn 2030 – gewappnet für die Zukunft

Das Projekt Bahn 2030 baut auf die bereits umgesetzten oder beschlossenen Grossprojekte zur Modernisierung des Schweizer Bahnnetzes auf, namentlich auf Bahn 2000 und die «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB). Die Arbeiten für Bahn 2030 wurden vom federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB aufgenommen.



Zwischen 2004 und 2008 wurde eine Zunahme der Personenkilometer von rund 33 % verzeichnet. Bis 2030 wird noch ein Anstieg von rund 60 % beim Verkehr erwartet.

2010 sollen konkrete Projekte in die Vernehmlassung geschickt werden, für 2011 kann das Parlament mit einer Vorlage des Bundesrats rechnen. Ein zentraler Punkt von Bahn 2030 ist nicht nur die verkehrspolitische Weichenstellung, sondern die Finanzpolitik. Es geht darum, die Laufzeit des FinöV-Fonds zu verlängern und dem Fonds für einen befristeten Zeitraum zusätzliche Mittel zuzuführen.

Bahn 2000 als Ausgangspunkt

Einen ersten Schritt im Hinblick auf den Wiederaufschwung der Bahn hatten die SBB mit der Einführung des Taktfahrplans im Jahr 1982 getan. Im Dezember 1987 stimmten die Stimmberechtigten mit grosser Mehrheit dem Konzept von Bahn 2000 zu. Das Motto lautete: schneller, häufiger, bequemer. Das redimensionierte Projekt wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezem-

ber 2004 abgeschlossen. Seine Hauptmerkmale sind – zum grossen Teil unter Ausnutzung vorhandener Netzkapazitäten – die Verkürzung der Fahrzeiten zwischen wichtigen Zentren (namentlich im Viereck Bern-Basel-Zürich-Luzern), zwischen denen die Reisezeiten auf unter eine Stunde gesenkt wurden. In den erwähnten Bahnhöfen entstanden, mit Ausnahme von Luzern, Vollknoten mit optimalen Umsteigebedingungen zur vollen und halben Stunde. Mit Infrastrukturbauten wie der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist, dem Adlertunnel oder Zimmerberg-Basistunnel I sowie weiteren Massnahmen in der Westschweiz und auf der Jurasüdfusslinie wurde eine Beschleunigung der Ost-West-Verbindungen sowie nach Luzern und Graubünden erreicht. In der Folge erlebten die Schweizer Bahnen einen grossen Nachfrageanstieg bei den Reisenden. Zwischen 2004 und 2008 wurde eine

Zunahme der Personenkilometer von rund 33 % verzeichnet.

Optimierung des Bahnsystems mit ZEB

Das Projekt «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) ist vom Parlament im März 2009 definitiv verabschiedet worden. Das ZEB-Gesetz trat am 1. September 2009 in Kraft. Bei ZEB geht es darum, mit den verbleibenden Mitteln aus dem Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds) das Bahnsystem zu optimieren. So werden zusätzliche Vollknoten im Taktsystem der Bahn möglich. Erreicht wird dies durch eine Beschleunigung auf der Ost-West-Achse mit vielen kleinen und mittleren und wenigen grossen Ausbauten. So wird eine hohe Mitteleffizienz erreicht. Damit wird die Kapazität des Bahnnetzes fast vollständig ausgenutzt, es erfolgt aber nur eine

mässige generelle Kapazitätserhöhung des Netzes. Insbesondere können im Rahmen des zur Verfügung stehenden Finanzrahmens die Verkehrsprobleme zu Spitzenzeiten nicht gelöst werden

2030 als Folgevorlage

Das Projekt Bahn 2030 entstand aus dem politischen Bedürfnis, jene Infrastrukturprojekte vertieft zu prüfen und allenfalls zu realisieren, die mit den beschränkten ZEB-Mitteln nicht finanziert werden konnten. Das Parlament verankerte diesen Auftrag an den Bundesrat in Artikel 10 des ZEB-Gesetzes. Darin wird vom Bundesrat verlangt, dass er bis 2010 der Bundesversammlung eine Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen unterbreitet. Auf der Basis eines betriebs- und volkswirtschaftlich abgestützten Bedarfs- und Angebotskonzepts sind vierzehn namentlich im Gesetz aufgelistete Massnahmen zu prüfen. Dazu gehören unter anderem eine Verdichtung am Jurasüdfuss inklusive Ligerz-Tunnel, die Verdichtung Lausanne–Genf oder die Beschleunigung Luzern–Zürich mit dem Zimmerberg-Basistunnel II sowie der Wisenbergtunnel. Priorität haben gemäss dem Parlament Projekte, die in einer Volksabstimmung auf Bundesebene gutgeheissen wurden oder gesamtthaft vordringlich sind. Das Parlament äusserte sich auch zur Finanzierung, indem es als Instrument den FinöV-Fonds vorsieht, dem zusätzliche Mittel zugeführt werden sollen. Aber auch andere Finanzierungsmöglichkeiten – namentlich die Bildung öffentlich-privater Partnerschaften (PPP) – sollen möglich sein.

Konkretisierung des Auftrags durch den Bundesrat

Im Dezember 2008 führte der Bundesrat eine Aussprache zum Vorgehen bezüglich Bahn 2030. Er beauftragte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine Vernehmlassungsvorlage zu erarbeiten und dabei zwei Varianten zur Diskussion zu stellen.

Variante 1

sieht einen Ausbau des Schienetzes im Umfang von rund 21 Mia. Franken vor. Die Investitionen verteilen sich auf rund 25 Jahre. Dies macht einen durchschnittlichen jährlichen Betrag von 1,2 Mia. Franken aus, was in etwa dem Umfang der heutigen Jahrestanchen des FinöV-Fonds für ZEB entspricht.

Variante 2

würde einen redimensionierten Ausbau mit einem Umfang von rund 12 Mia. Franken umfassen. Die jährlichen Ausgaben würden

sich auf durchschnittlich 900 Mio. Franken belaufen. Der Hauptunterschied zwischen den beiden Varianten liegt darin, dass bei Variante 2 keine substanzielle Förderung des Agglomerationsverkehrs möglich ist, obwohl die Nachfrage im Personenverkehr auch in diesem Bereich stark wächst.

Finanzierung über den FinöV-Fonds

Die Finanzierung der Ausbauten von Bahn 2030 soll wie vom Parlament vorgegeben über den bestehenden FinöV-Fonds erfolgen. Der Bundesrat hat beschlossen, dass die bisherigen Einnahmequellen des FinöV-Fonds weiterhin zur Verfügung stehen sollen. Dies sind namentlich der Bundesanteil an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), ein Mehrwertsteuer-Promille und ein Anteil aus der Mineralölsteuer (bisher nur für die NEAT). Um die Liquidität des Fonds zu gewährleisten, sind befristet zusätzliche Einnahmequellen notwendig. In der künftigen Vernehmlassungsvorlage werden Lösungen für die Finanzierungsengpässe zur Diskussion gestellt werden. Bei Variante 2 steht gemäss Bundesrat ein Beitrag der Bahnbenutzer im Vordergrund, bei Variante 1 zusätzlich zur Bahnabgabe die Umwidmung des Kantonsanteils an der LSVA. Aber auch andere mögliche Quellen werden geprüft. Für die Weiterführung des Fonds und die neuen Einnahmen ist eine Verfassungsänderung notwendig. Somit werden Volk und Stände über Bahn 2030 abstimmen.

Planungsphilosophie von ZEB weiterführen

Grundsätzlich wird bei Bahn 2030 die Planungsphilosophie von ZEB weitergeführt: Es geht darum, sowohl das Angebot für den Personen- wie für den Güterverkehr zu verbessern und die für das Verkehrswachstum erforderlichen Kapazitäten auf dem Netz zu schaffen. Die Variante mit 21 Mia. Fr. soll auch Massnahmen zur Förderung des Agglomerationsverkehrs enthalten. Darüberhinaus werden zudem Investitionen geprüft, die für grössere Privatbahnen notwendig sind. Nicht alle Mittel werden für direkt angebotswirksame Massnahmen vorgesehen, sondern es werden auch Mittel zur Schaffung der Voraussetzungen einer Angebotserweiterung reserviert. Dazu gehören zum Beispiel Abstellanlagen, Kapazitätserweiterungen bei Publikumsanlagen wie Bahnhöfen, die notwendige Bahnstromversorgung oder der Zugang zum Schienengüterverkehr wie Terminals oder Rangieranlagen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist wie bei ZEB Prozessführer bei der Erarbeitung der Botschaft. Es erarbeitet die Vorgaben und gibt die strategische Ausrichtung vor. Alle Finanzfragen werden vom BAV in Absprache mit der Eidgenössischen Finanzver-

waltung bearbeitet. Die SBB zeichnen für die operative Planung für den Fern- und wo erforderlich auch für den Regionalverkehr verantwortlich, wobei bei den Planungsarbeiten auch grössere Privatbahnen beigezogen werden. Gegen Ende des Jahres 2009 werden die Kantone über die ersten Ergebnisse informiert und können zu den erarbeiteten Konzepten Stellung nehmen.

Ausgereiztes Bahnsystem

Als erste Erkenntnisse der Arbeiten für Bahn 2030 lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Herbst 2009) folgendes festhalten:

Anstieg der Verkehrsnachfrage

Erstens ist bis 2030 mit einem massiven Anstieg der Verkehrsnachfrage zu rechnen. Dies führt insbesondere dazu, dass sich in den Spitzenstunden die Probleme weiter akzentuieren werden. Die Berechnung für den Verkehrszuwachs erfolgte mit dem bimodalen Verkehrsmodell UVEK und mit dem der SBB. Sie ergab eine Nachfragesteigerung von durchschnittlich rund 60 %, regional bis über 100 %. Als besonders akzentuiertes Problem stellen sich die Hauptverkehrszeiten heraus.

Erhöhung der Netzkapazität

Zweitens wird das Bahnsystem bereits mit ZEB kapazitätsmässig ausgereizt. Zusätzliche Angebote sind künftig nur möglich, wenn die Netzkapazität allgemein angehoeben wird; es entstehen dadurch so genannte Sprungkosten in bedeutender Grössenordnung. Die Massnahmen, die notwendig sind, um die Voraussetzungen für eine Angebotserweiterung zu schaffen, stellen sich als deutlich grösser heraus, als zu Beginn der Planung vermutet wurden. Selbst die grossen Beträge von 21 und 12 Mia. Franken lassen nur einen begrenzten Ausbau der Angebote und der Infrastruktur zu. Hinzu kommt, dass der kapazitätsmässige Spielraum für die zukünftige Befriedigung der Nachfrage erweitert werden soll. Dies war mit den letzten Projekten nur in geringem Rahmen der Fall.

Terminplan

Die konkreten Eckpunkte des Projekts Bahn 2030 werden im Spätherbst 2009 erarbeitet sein. Im kommenden Jahr wird die Vernehmlassung durchgeführt, ab 2011 wird sich das Parlament mit dem Vorhaben befassen. Erste konkrete Massnahmen werden in der zweiten Hälfte des nächsten Jahrzehnts in die Realisierung gehen.

Hauke Fehlberg, Chef der Sektion Planung im BAV

Info: Bundesamt für Verkehr BAV, 3003 Bern
Tel. 031 322 57 11, www.bav.admin.ch