



## Hintergrundinformationen 30. November 2009

# ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

### Ziele

Mit ZEB wird die Bahninfrastruktur im Bereich des Personenfern- und Güterverkehrs verbessert und damit ein aktiver Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik geleistet. Die bereits im Rahmen von Bahn 2000 erzielten Angebotsverbesserungen werden weiter entwickelt. Die Ziele von ZEB sind:

- Weiterführung des Knotenkonzeptes von Bahn 2000 zur Gewährung besserer Anschlüsse
- dichteres Angebot
- Fahrzeitverkürzungen

Damit diese Ziele erreicht werden, braucht es einen Ausbau der Bahninfrastruktur. Es handelt sich dabei um eine Vielzahl von kleineren und mittleren Projekten, die sich über die ganze Schweiz verteilen. Die einzelnen Massnahmenbereiche sind festgehalten in Artikel 4 des ZEB-Gesetzes.

### Gesetzliche Grundlage

Das Parlament hat am 20. März 2009 das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) verabschiedet. Am 1. September 2009 trat das ZEBG in Kraft.

Auf das ZEBG stützen sich der Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur sowie ein Beschluss über den Verpflichtungskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur. Diese regeln die Finanzierung von ZEB.

Damit sind die Grundlagen für das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB AG vorhanden, um die wesentlichen Schritte zum Ausbau der Bahn in der Schweiz auslösen zu können.

### Erweiterungsoptionen

Mehrere im Rahmen der FinöV-Gesamtschau diskutierten Projekte lassen sich u.a. aufgrund der beschränkten finanziellen Mittel von ZEB derzeit nicht realisieren. Für die künftige Entwicklung des Schienenverkehrs hat das Parlament deshalb in Artikel 10 des ZEBG dem Bundesrat den Auftrag erteilt, den Eidg. Räten eine weitere Vorlage vorzulegen, in welcher u.a. die zurückgestellten Infrastrukturprojekte nochmals untersucht werden. Diese Vorlage wird unter dem Namen „Bahn 2030“ gegenwärtig vom BAV und von der SBB erarbeitet und nach einer Vernehmlassung dem Parlament 2011 vorgelegt.



## Finanzierung

Mit dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur wurden für die Umsetzung von ZEB 5.4 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt. Der Gesamtkredit ist in folgende Verpflichtungskredite aufgeteilt:

- |                                                |           |
|------------------------------------------------|-----------|
| • Massnahmen auf den Basislinien der NEAT      | 700 Mio.  |
| • Massnahmen auf dem übrigen Streckennetz      | 4420 Mio. |
| • Projektaufsicht über die Massnahmen          | 30 Mio.   |
| • Ausgleichsmassnahmen für den Regionalverkehr | 250 Mio.  |

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur gemäss ZEBG wird über den FinöV-Fonds finanziert. Dadurch sind die jährlich möglichen Ausgaben abhängig von der Liquidität des Fonds. Die Umsetzungsplanung basiert auf den aus heutiger Sicht jährlich zur Verfügung stehenden Mitteln.

## Vorfinanzierung

Das ZEBG sieht erstmals die Möglichkeit einer Vorfinanzierung von Projekten durch die Kantone vor. Die Bedingungen sind in Artikel 12 festgehalten: die Massnahmen müssen vom Parlament bereits beschlossen und finanziert sein. Die Infrastrukturbetreiberinnen (SBB oder andere konzessionierte Transportunternehmen) erarbeiten eine Vorfinanzierungsvereinbarung mit Kantonen oder Dritten (öffentlich-private Partnerschaft), welche vom Bundesamt für Verkehr BAV genehmigt werden muss. Die Zinsen des vorfinanzierten Kapitals tragen die Kantone bzw. Vereinbarungspartner.

## 1. Umsetzungsschritt

Eine rasche und zeitgleiche Umsetzung sämtlicher Projekte ist sowohl aus finanzieller Sicht als auch aufgrund der Baustellenplanung auf dem Eisenbahnnetz nicht möglich. Die Aufrechterhaltung des Bahn-Betriebes ist zwingend und erfordert eine gestaffelte Umsetzung. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte werden mit dem 1. Umsetzungsschritt folgende Ziele verfolgt:

- Beseitigung der wichtigsten Engpässe
- Möglichst rascher Nutzen der Massnahmen
- Aufwärtskompatibilität zu Bahn 2030
- Finanzierung über den FinöV-Fonds muss gesichert sein
- Bauliche Umsetzung muss unter Aufrechterhaltung des Betriebes möglich sein.

Artikel 9 des ZEBG beauftragt die mit der Umsetzung von ZEB zuständigen Stellen, die laufenden Entwicklungen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr bei der Umsetzungsplanung zu berücksichtigen. Seit Beginn der Planungsarbeiten zur Gesamtschau FinöV ist im Bereich der Nachfrageentwicklung im Bahnverkehr vor allem zu den Hauptverkehrszeiten ein weit grösseres Wachstum zu verzeichnen, als dies den Planungen von ZEB zu Grunde gelegt wurde. Zusammen mit den Erkenntnissen im Rahmen der Planung von Bahn 2030 hat dies dazu geführt, dass für den 1. Umsetzungsschritt ZEB der Schwerpunkt auf die Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten gelegt wurde und nicht auf Beschleunigungsmassnahmen auf einzelnen Streckenabschnitten.



Referenz/Aktenzeichen: 031.21/2009-11-11/211

Mit dem 1. Umsetzungsschritt wird das Angebot verbessert und die Kapazität im Schienennetz und auf den Zügen erhöht:

- Im Fernverkehr kann das Angebot namentlich zur Hauptverkehrszeit verdichtet werden. So werden auf den Strecken Lausanne-Bern und Bern-Zürich mehr Verbindungen angeboten, zwischen Zürich-St. Gallen sowie Zürich-Lugano mehr und schnellere Verbindungen.
- Im Regionalverkehr entstehen die Grundlage für weitere Angebotsentwicklungen. Namentlich in den Agglomerationen Lausanne, Bern, Basel, Olten/Aarau, Zürich, St.Gallen/Thurgau und Tessin dienen die Infrastrukturmassnahmen der Entwicklung der dortigen S-Bahnen.
- Das Sitzplatzangebot in den Zügen wird ausgeweitet. Zwischen Genf und Lausanne werden als Beispiel 20 Prozent mehr Sitzplätze angestrebt.
- Die Fahrplanstabilität im Netz wird erhöht.

Die wichtigsten Massnahmen dazu sind:

- 4. Gleis Lausanne – Renens
- Entflechtung Wylerfeld
- Entflechtung Liestal
- Eppenbergtunnel
- Durchmesserlinie (DML) Zürich – Oerlikon und Zufahrten
- Zufahrten Gotthard

Die derzeitige Planung berücksichtigt den aktuellen Wissensstand (November 2009). Es ist möglich, dass aufgrund der Entwicklung Anpassungen vorgenommen werden. Bevor die Projekte in die Ausführung gelangen, werden in einer nächsten Phase die Studien vertieft, sowie zu Auflage-, Bau- und schliesslich Ausführungsprojekten weiterentwickelt. Zudem muss die Planung der Baustellen auf dem Netz verfeinert werden.

### **Kontakt/Rückfragen**

Bundesamt für Verkehr (BAV), Information, 031 322 36 43

SBB, Medienstelle, 051 220 41 11