



**Bundesamt für Verkehr BAV**

23. März 2010

---

# **Bahn 2030: Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur**

## Hintergrundmaterial Frühjahr 2010

---

Referenz/Aktenzeichen: 031.10/2010-02-08/57

### **Eine Zusammenstellung der Grundlagen und bisherigen Entscheide zu Bahn 2030 sowie zu bisherigen Bahninfrastruktur-Projekten**

#### **Gesetzliche Grundlage / Auftrag des Parlaments**

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.

Artikel 10 ZEBG beauftragt den Bundesrat, der Bundesversammlung eine Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen zu unterbreiten.

Den Massnahmen hat ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Bedarfs- und Angebotskonzept zu Grunde zu liegen. Neben anderen Massnahmen sind eine Reihe von namentlich genannten ZEB-Erweiterungsoptionen sowie Streckenbauten und Tunnel zu prüfen. Priorität haben Projekte, die in einer Volksabstimmung auf Bundesebene gutgeheissen wurden oder gesamthaft vordringlich sind.

Zur Finanzierung der Massnahmen soll die Vorlage eine Zuführung zusätzlicher Mittel in den Fonds zur Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds) vorsehen. Daneben sind auch andere Finanzierungsmöglichkeiten, namentlich die Bildung von öffentlich-privaten Partnerschaften zu prüfen.

#### **Auftrag des Bundesrates**

Der Bundesrat hat am 19. Dezember 2008 festgelegt, dass angesichts der Dimension des Vorhabens die Vernehmlassungsvorlage Bahn 2030 in zwei Varianten mit unterschiedlich umfangreichen Ausbauprojekten ausgearbeitet und zur Diskussion gestellt wird.



Referenz/Aktenzeichen: 031.10/2010-02-08/57

Die Varianten unterscheiden sich in Bezug auf Angebot und Infrastruktur sowie die zusätzlichen Finanzierungsquellen für den FinöV-Fonds. Variante 1 sieht einen Ausbau des Schienennetzes im Umfang von rund 21 Mrd. Fr. vor. Die Investitionen verteilen sich auf rund 25 Jahre. Variante 2 würde einen redimensionierten Ausbau mit einem Umfang von rund 12 Mrd. Fr. umfassen. Der Hauptunterschied zwischen den beiden Varianten liegt darin, dass bei Variante 2 keine substantielle Förderung des Agglomerationsverkehrs möglich ist, obwohl die Nachfrage im Personenverkehr auch in diesem Bereich stark wächst.

## **Ziele**

Mit Bahn 2030 wird die Bahninfrastruktur im Bereich des Personen- und des Güterverkehrs verbessert und damit ein aktiver Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik geleistet.

Bahn 2030 richtet das Schienennetz auf die Anforderungen der Zukunft aus und gewährleistet damit die Wachstums- und Entwicklungsmöglichkeiten der schweizerischen Zentren. Zudem sichern die Massnahmen im internationalen Kontext die Schweizer Standortattraktivität. Mit Bahn 2030 kann ein bedeutender Teil der stetig wachsenden Mobilität der Schweizer Bevölkerung übernommen werden.

## **Methodisches Vorgehen**

Das ZEB-Gesetz macht klare Vorgaben über die bei Bahn 2030 anzuwendende Methodik: Den Massnahmen hat ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Bedarfs- und Angebotskonzept zu Grunde zu liegen.

So wurde auf der Grundlage der Perspektiven für den Personen- und Güterverkehr des Bundesamts für Raumentwicklung ARE, unter Verwendung des bimodalen UVEK-Verkehrsmodells und dem der SBB die Entwicklung der Schienenverkehrsnachfrage für das Jahr 2030 abgeschätzt. Anschliessend wurde der Bedarf nach zusätzlichen Transportleistungen zur Deckung der steigenden Nachfrage bestimmt. In einem Vergleich mit den Kapazitäten des sich bis zum Jahr 2030 (ohne Bahn 2030) entwickelnden Bahnnetzes wurden dann die Kapazitätsengpässe ermittelt, das Angebot festgelegt und die notwendigen Massnahmen bestimmt. Anschliessend erfolgte eine Nachhaltigkeitsbeurteilung mit dem Instrument NIBA (Nachhaltigkeitsindikatoren für die Bahninfrastruktur).

## **Finanzierung**

Die Finanzierung der Ausbauten von Bahn 2030 soll gemäss ZEBG über den bestehenden Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds) erfolgen. Dieser ist dazu auf befristete Zusatzeinnahmen angewiesen. Für die Weiterführung



Referenz/Aktenzeichen: 031.10/2010-02-08/57

des Fonds und die neuen Einnahmen ist eine Verfassungsänderung notwendig. Somit werden Volk und Stände über Bahn 2030 abstimmen.

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 - voraussichtlich während zehn Jahren - zusätzliche Einnahmequellen notwendig. In der Vernehmlassungsvorlage werden Lösungen für die Finanzierungsengpässe zur Diskussion gestellt werden. Bei Variante 2 steht ein Beitrag der Bahnbenutzer im Vordergrund, bei Variante 1 zusätzlich zur Bahnabgabe die Umwidmung des Kantonsanteils an der LSVA.

Kontakt/Rückfragen:

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

SBB Medienstelle, 051 220 41 11