

ZEB

M. Friedli, Direktor BAV
B. Weibel, CEO SBB AG

Medienorientierung

Zürich, 7. April 2006



Bahnland Schweiz



Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte

ZEB beinhaltet Angebot für:

- Personenfernverkehr
- Güterverkehr

Nicht enthalten in ZEB:

- Regionaler Personenverkehr



Ziele von ZEB

- Nachfrage bestimmt das Angebot
- Angebot bestimmt die Infrastruktur
- Ergänzt laufende Projekte gezielt



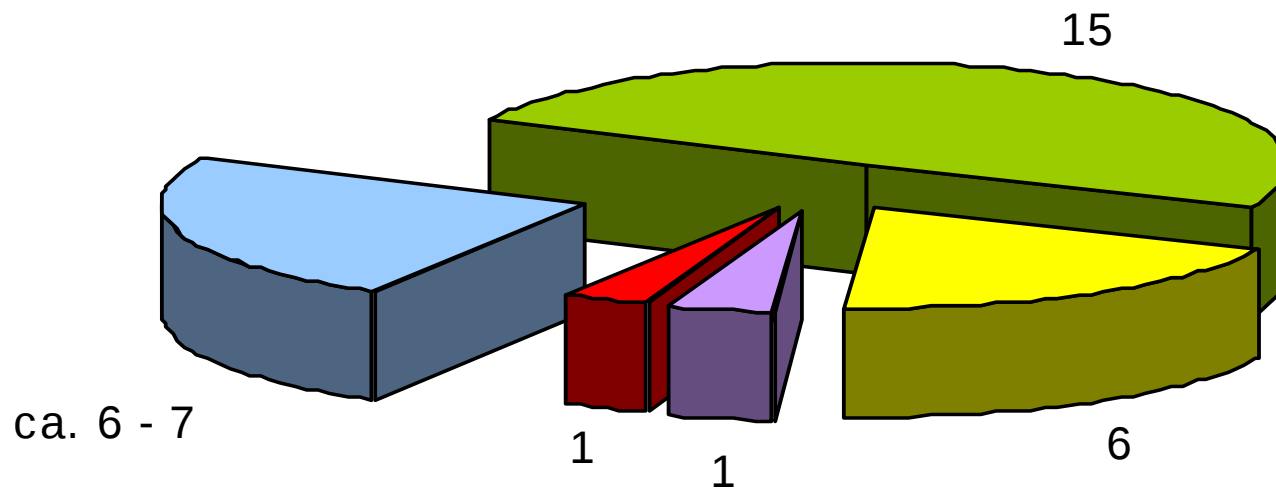
Rechtliche Grundlagen

- Für ZEB ist ein neues Bundesgesetz nötig
- Bundesbeschluss betr. Verpflichtungskredit ZEB-Bauten
- Bestehende FinöV-Erlasse anpassen oder aufheben



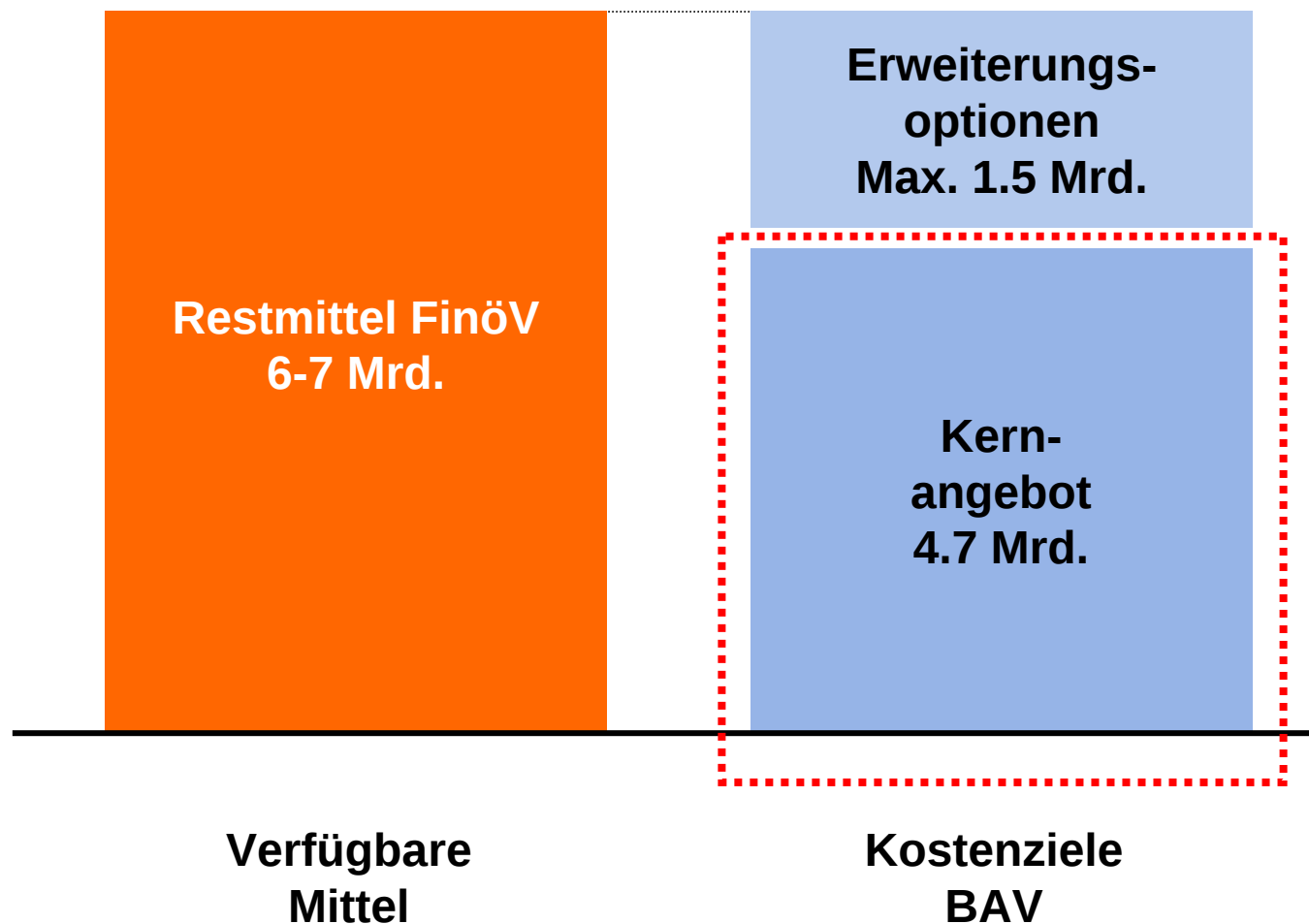
Der finanzielle Rahmen (in Mrd. Franken, Preisstand 1995)

Total: 30,5 Mia.



 ZEB  NEAT  Bahn 2000 1. Etappe  Lärmsanierung  HGV-Anschlüsse

Der finanzielle Rahmen (in Franken)



Noch offene Finanzierung

- Lärm
- Energie
- Infrastruktur KTU
- Fernverkehrsanteil Zürich Löwenstrasse (DML)
- HGV-Korridor Bern-Neuenburg



Stand der Arbeiten ZEB

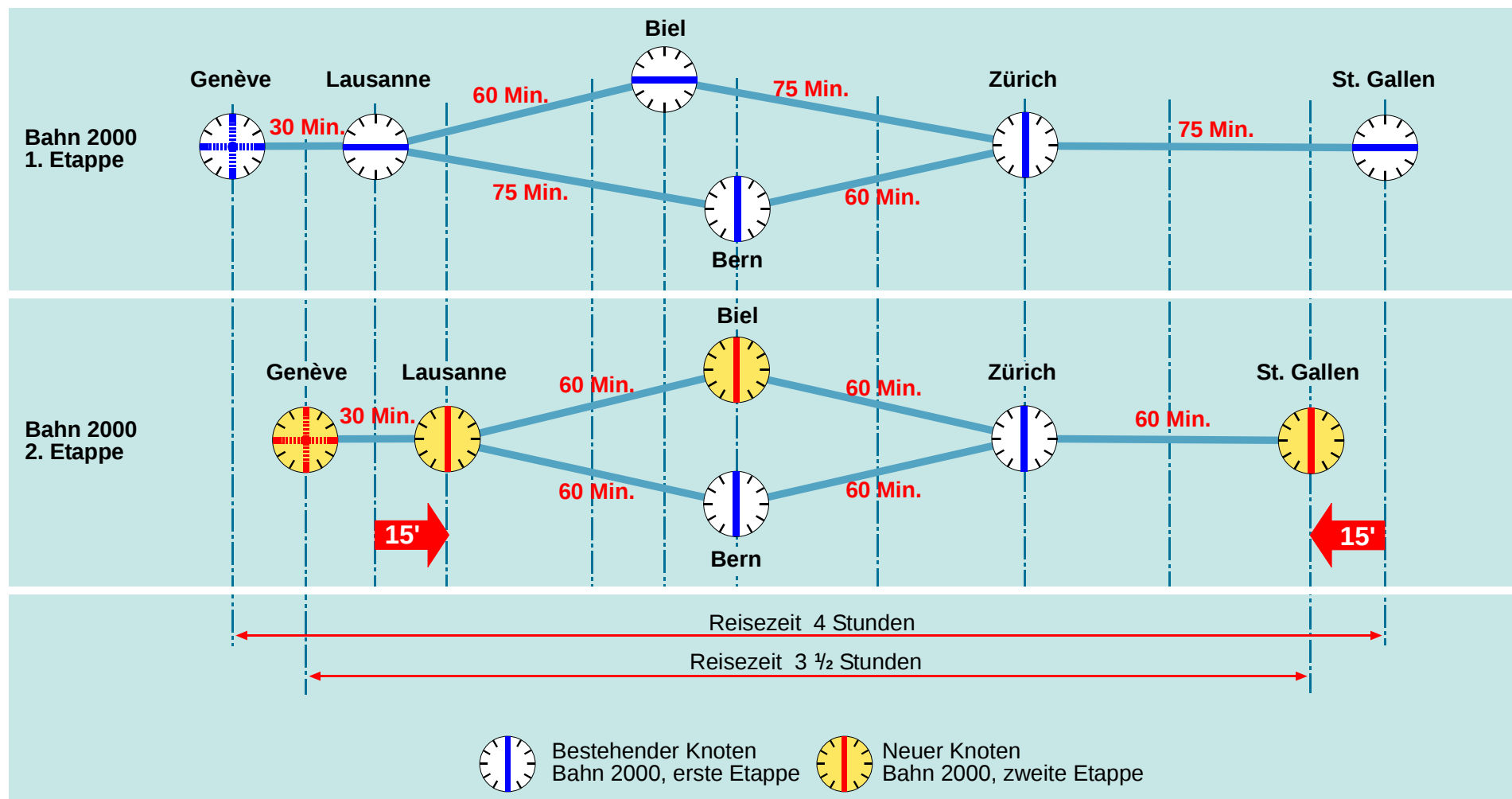
- Kernangebot liegt vor
- Kostenschätzung für Kernangebot liegt vor
- Verhältnis von Kosten und Nutzen wird untersucht



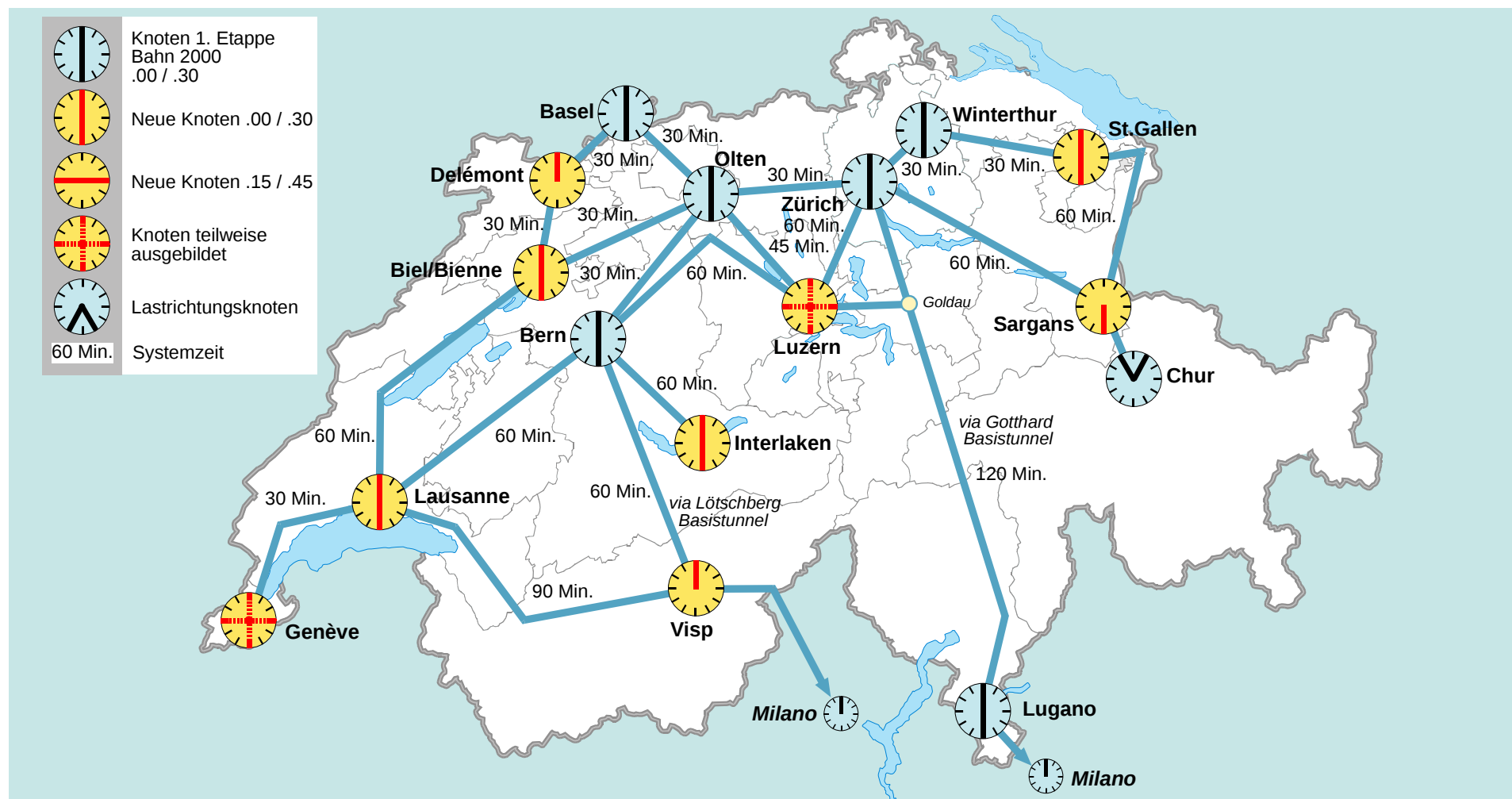
FinöV-Botschaft

- ➔ „Bahn 2000: [...] sichert das Knotenkonzept und verbessert flächendeckend das Angebot.“
- ➔ „[...] Grundsätze [...]: Weiterentwicklung des mit der ersten Etappe erreichten Angebotes [...].“
- ➔ „Die zweite Etappe der Bahn 2000 hat sich [...] konsequent am Markt auszurichten.“
- ➔ „Die zweite Etappe von Bahn 2000 kann nicht selbst Regionalverkehrsangebote beinhalten.“

Grundidee: Näherrücken von West- und Ostschweiz

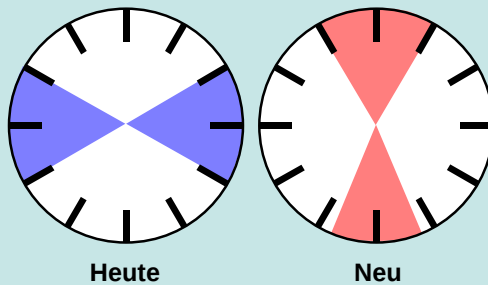


Personenfernverkehr: Knotenstruktur

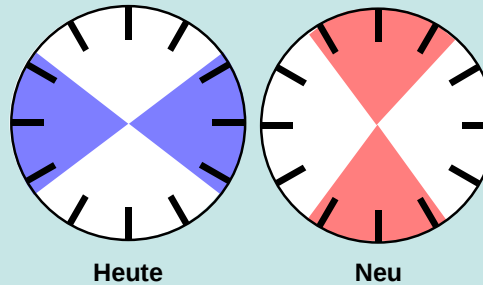


Entwicklung von sechs Knoten

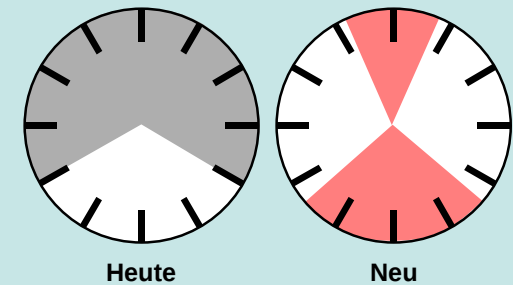
Lausanne



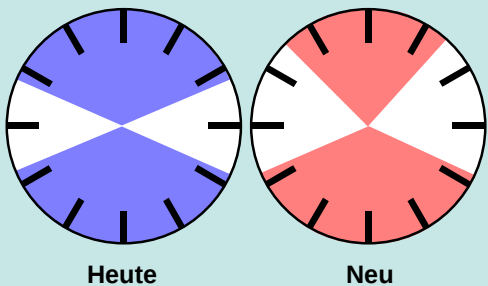
Biel



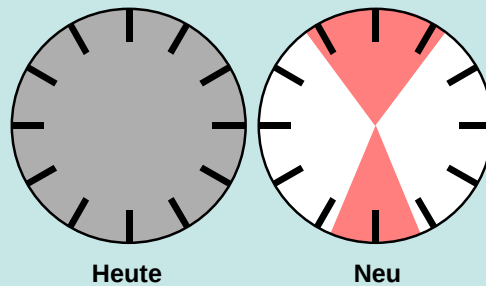
St. Gallen



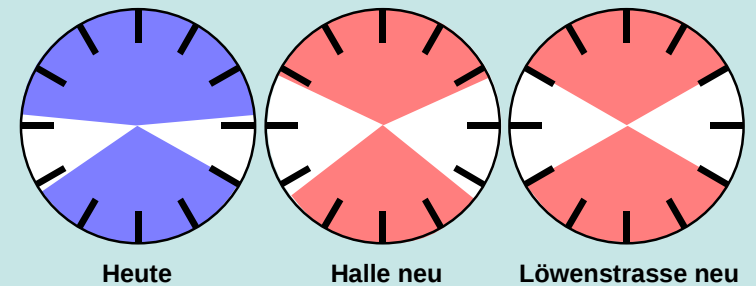
Bern



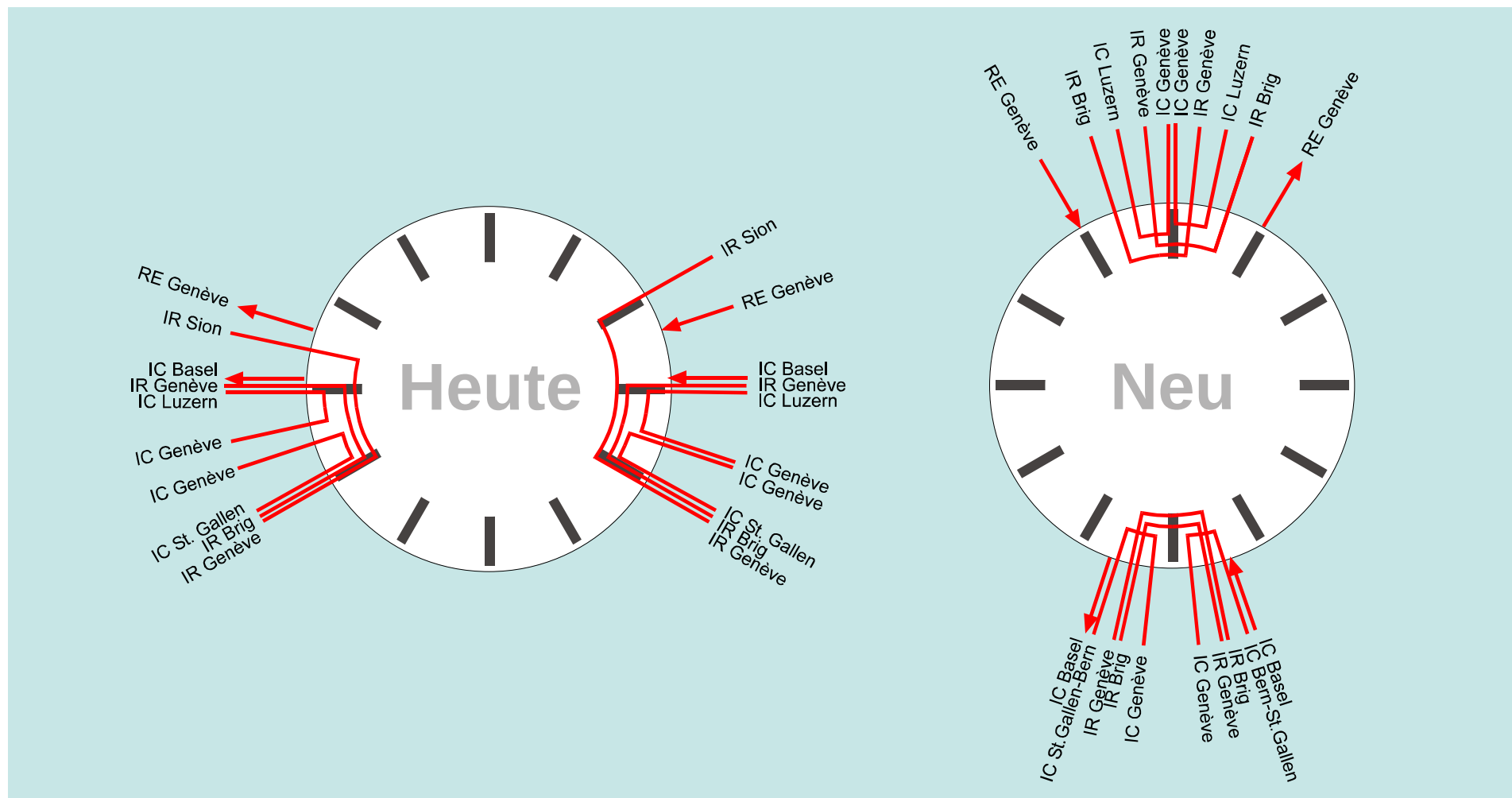
Interlaken Ost



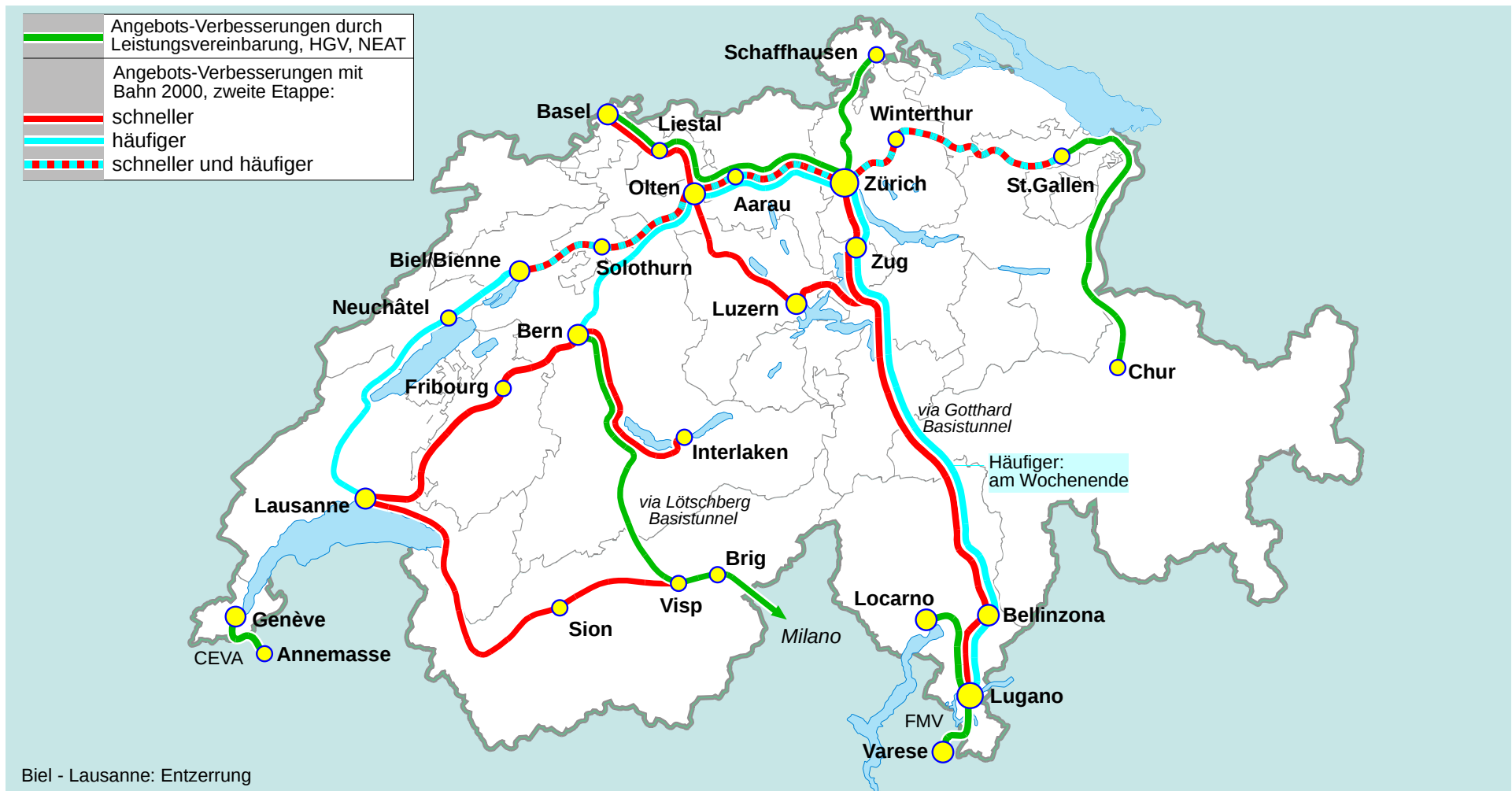
Zürich



Beispiel: Anschlussspinne Lausanne



Personenfernverkehr: Schneller und häufiger



Kernangebot: Fahrzeitvergleich Knoten

Basel SBB			Bellinzona		Bern		Biel/Bienne		Chur		Delémont		Genève		Interlaken Ost		Lausanne		Luzern		Schaffhausen		St. Gallen		Visp	
Bellinzona	150 200	-50																								
Bern	53 55	-2	156 202	-46																						
Biel/Bienne	60 63	-3	159 217	-58	24 26	-2																				
Chur	135 143	-8	205 248	-43	141 140	1	164 154	10																		
Delémont	29 30	-1	200 241	-41	59 66	-7	28 28	0	169 188	-19																
Genève	146 158	-12	245 308	-63	86 101	-15	84 88	-4	232 245	-13	125 125	0														
Interlaken Ost	114 123	-9	214 256	-42	50 58	-8	80 100	-20	199 209	-10	126 139	-13	144 174	-30												
Lausanne	114 126	-12	218 272	-54	54 66	-12	56 59	-3	200 210	-10	86 93	-7	30 33	-3	112 138	-26										
Luzern	66 71	-5	86 137	-51	65 70	-5	75 93	-18	135 133	2	116 117	-1	155 180	-25	112 111	1	123 145	-22								
Schaffhausen	95 105	-10	143 218	-75	101 109	-8	132 124	8	128 149	-21	131 148	-17	194 218	-24	157 174	-17	161 186	-25	103 105	-2						
St. Gallen	112 126	-14	158 216	-58	118 130	-12	119 145	-26	82 94	-12	146 169	-23	205 239	-34	174 195	-21	177 207	-30	120 126	-6	75 75	0				
Visp	118 185	-67	189 198	-9	54 120	-66	85 158	-73	204 237	-33	120 192	-72	121 138	-17	55 129	-74	71 94	-23	126 191	-65	164 237	-73	181 261	-80		
Zürich	50 52	-2	95 147	-52	54 58	-4	59 69	-10	76 73	3	84 95	-11	145 163	-18	110 123	-13	113 128	-15	47 46	1	38 38	0	57 65	-8	117 174	-57

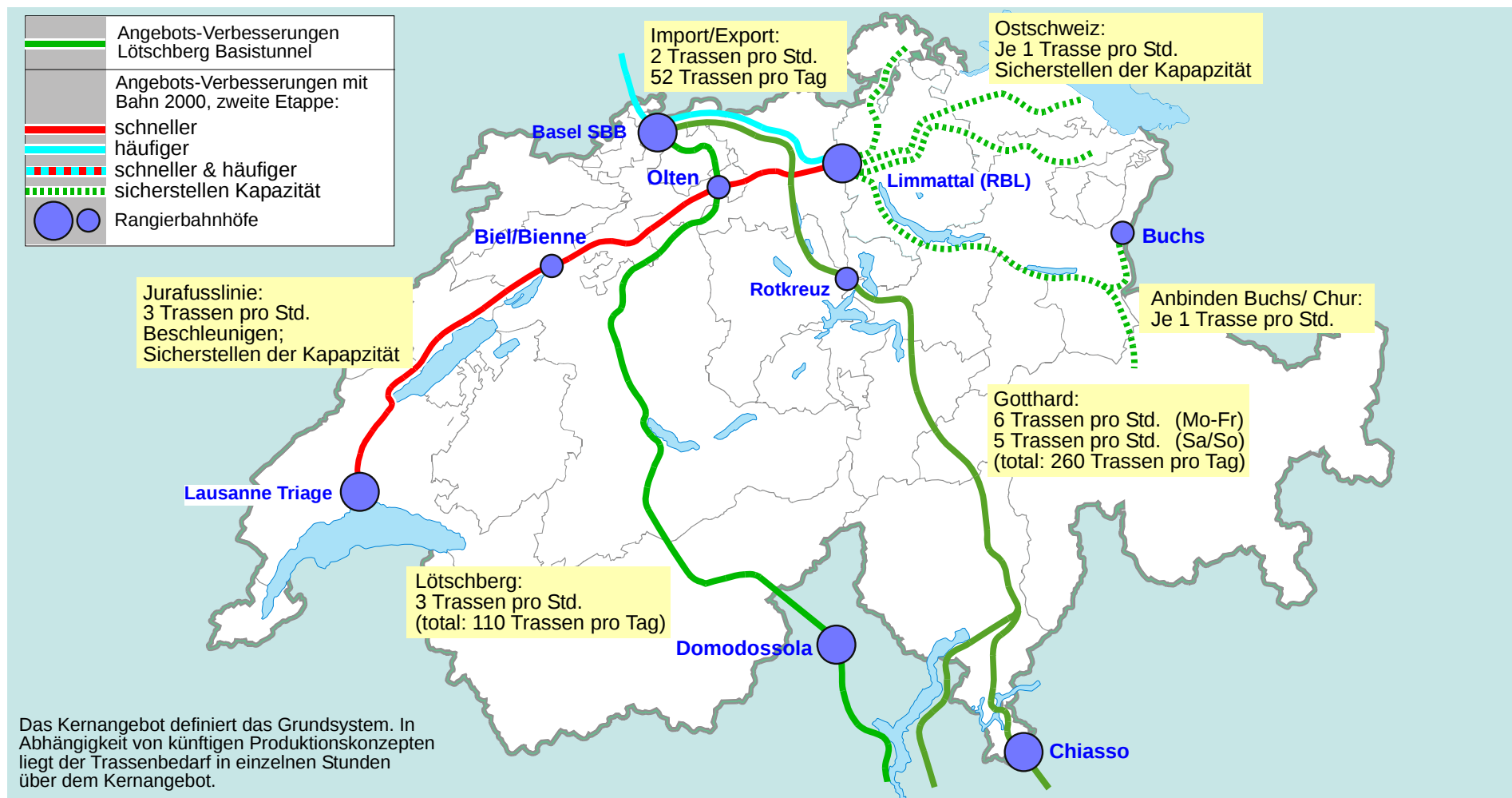
Legende:

Schnellste Verbindungen in Minuten
Veränderung der Fahrzeit mit Bahn 2000, zweite Etappe gegenüber heute

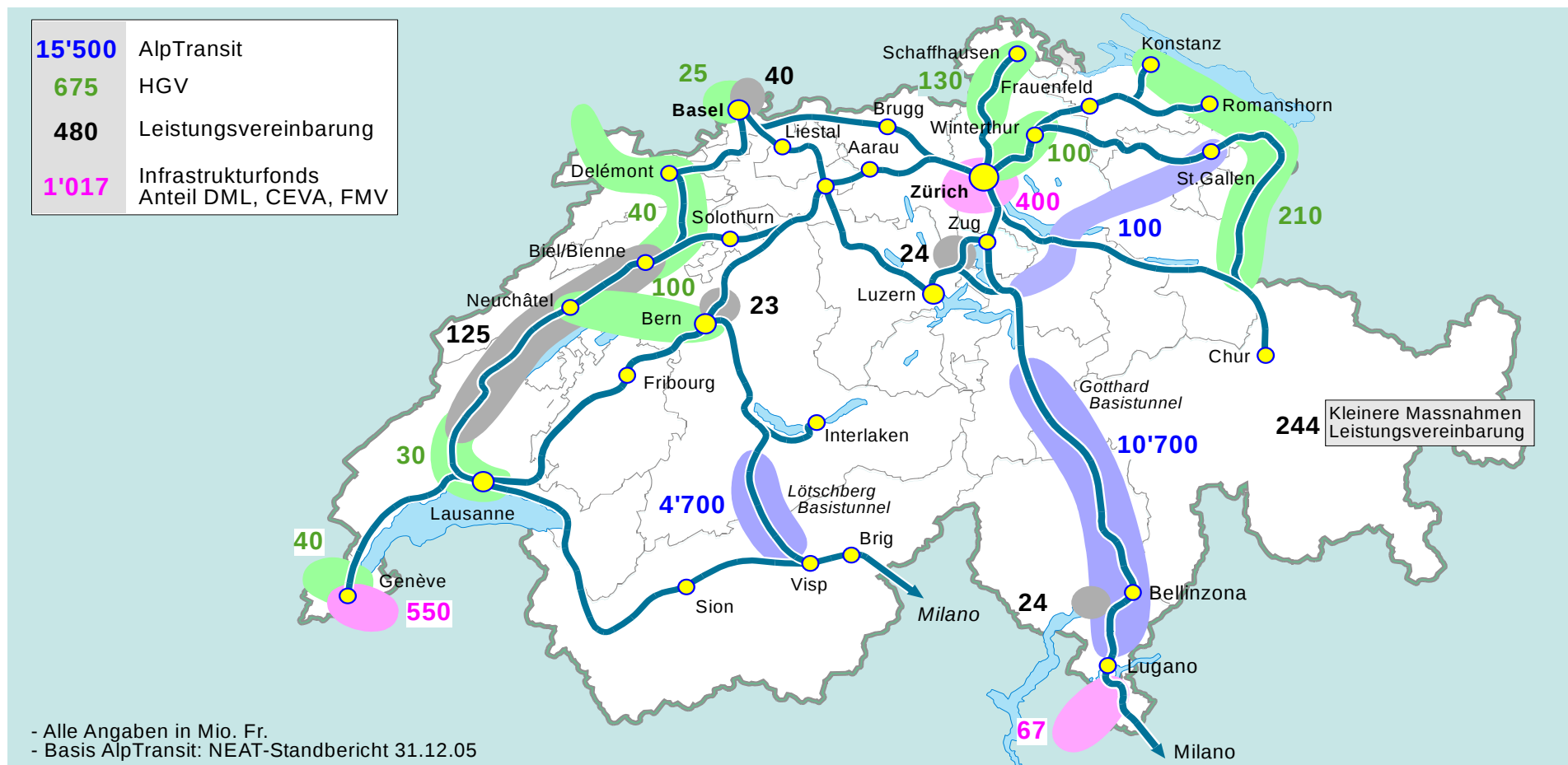
Reisezeitdifferenz kleiner als 5 Minuten	22%
Reisezeit mindestens 5 Min. schneller	76%
Reisezeit mindestens 5 Min. langsamer	2%

Arbeitsstand: 1. April 2006

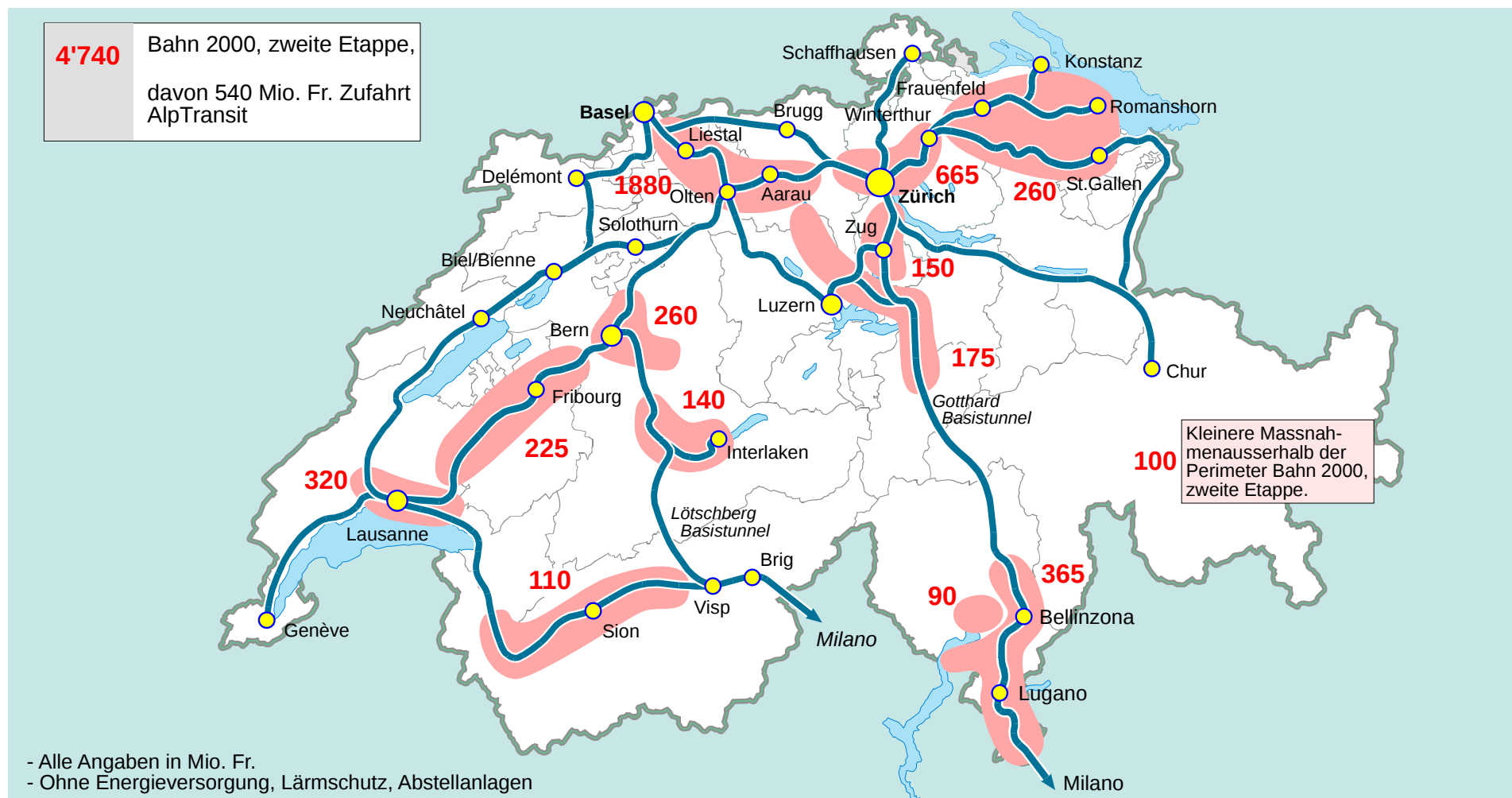
Güterverkehr: Schneller und häufiger



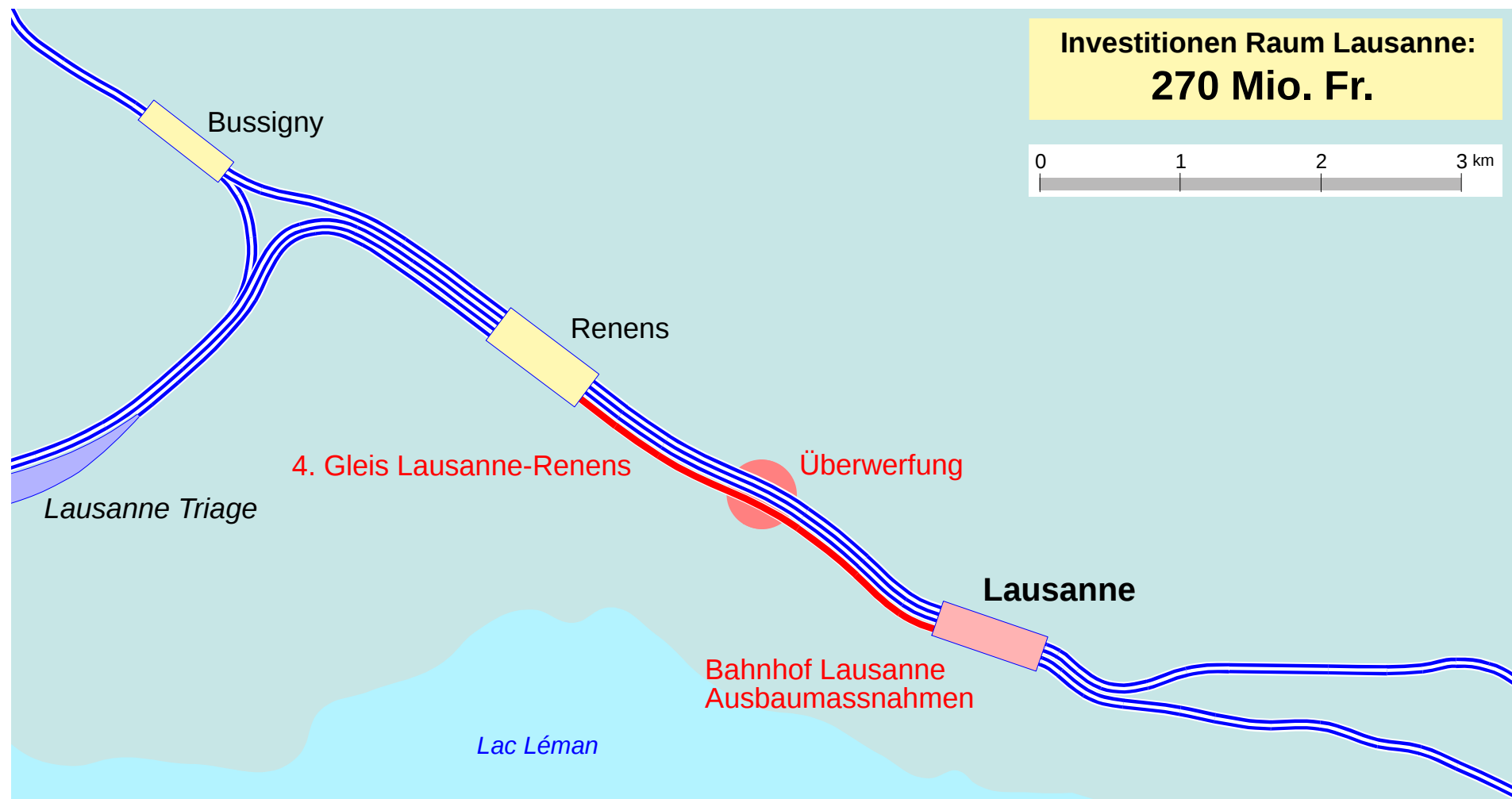
Vorausgesetzte Investitionen



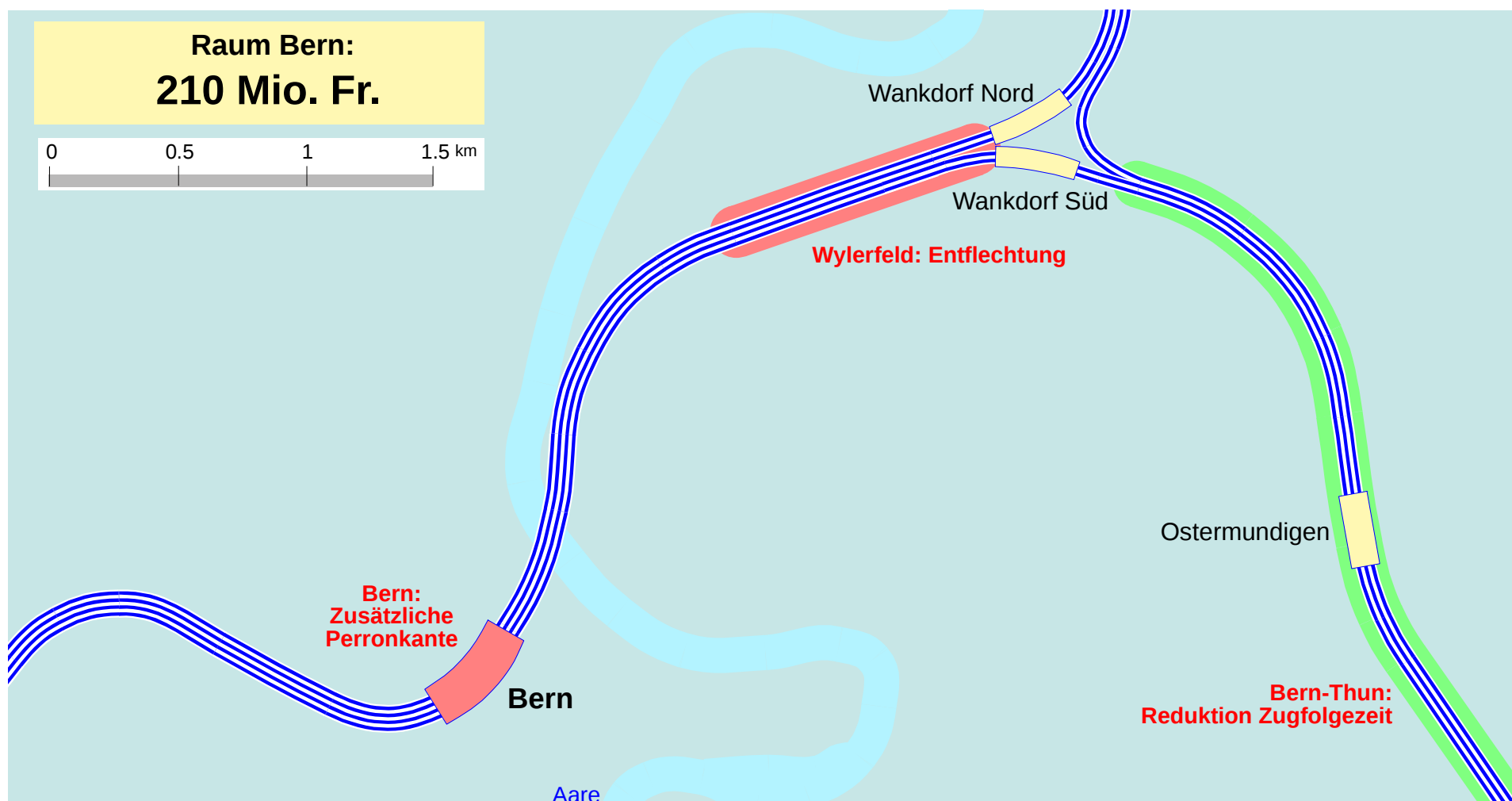
Investitionen Bahn 2000, 2. Etappe: 4.7 Mrd. Fr.



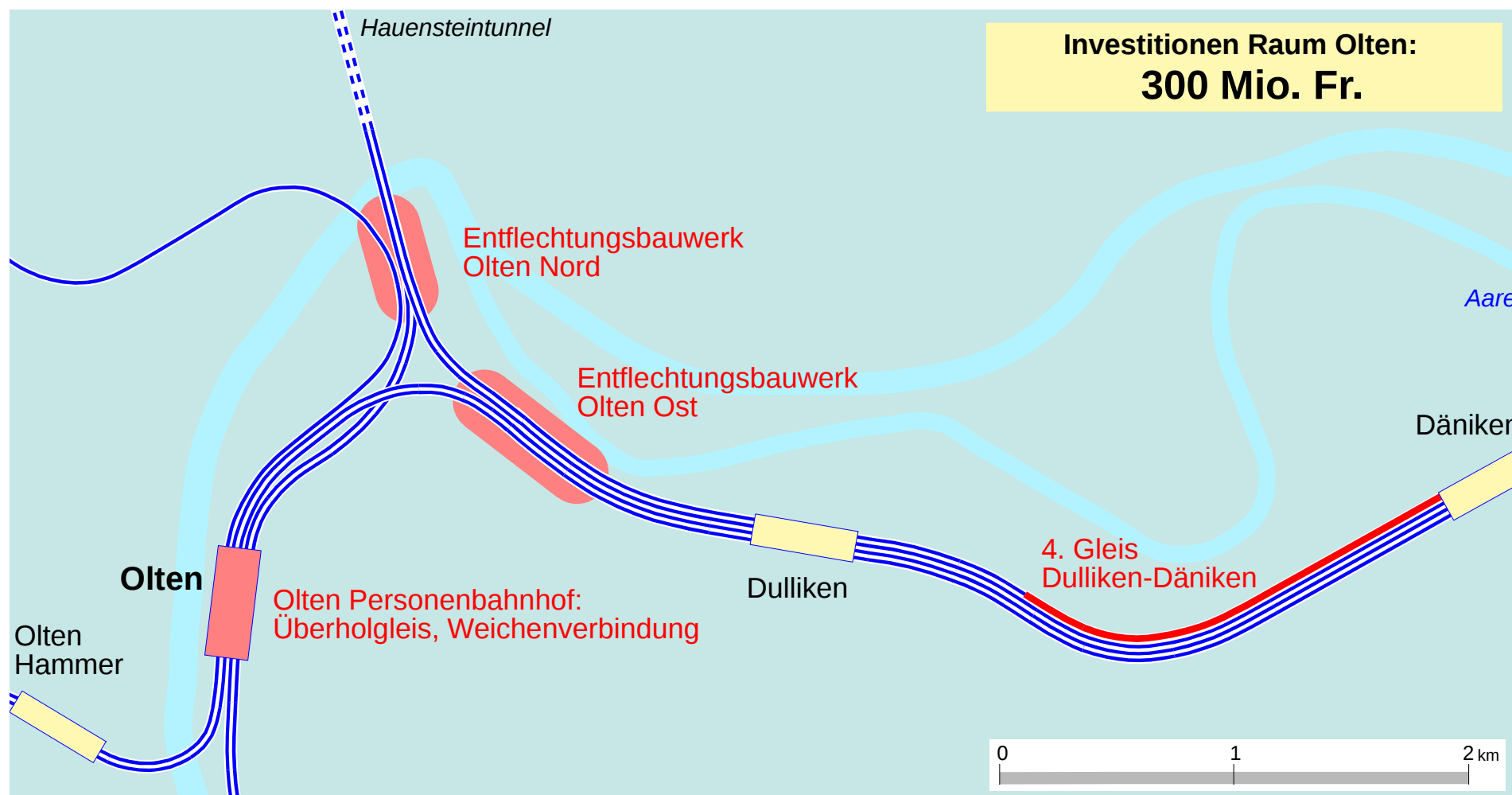
Ausbauten im Raum Lausanne



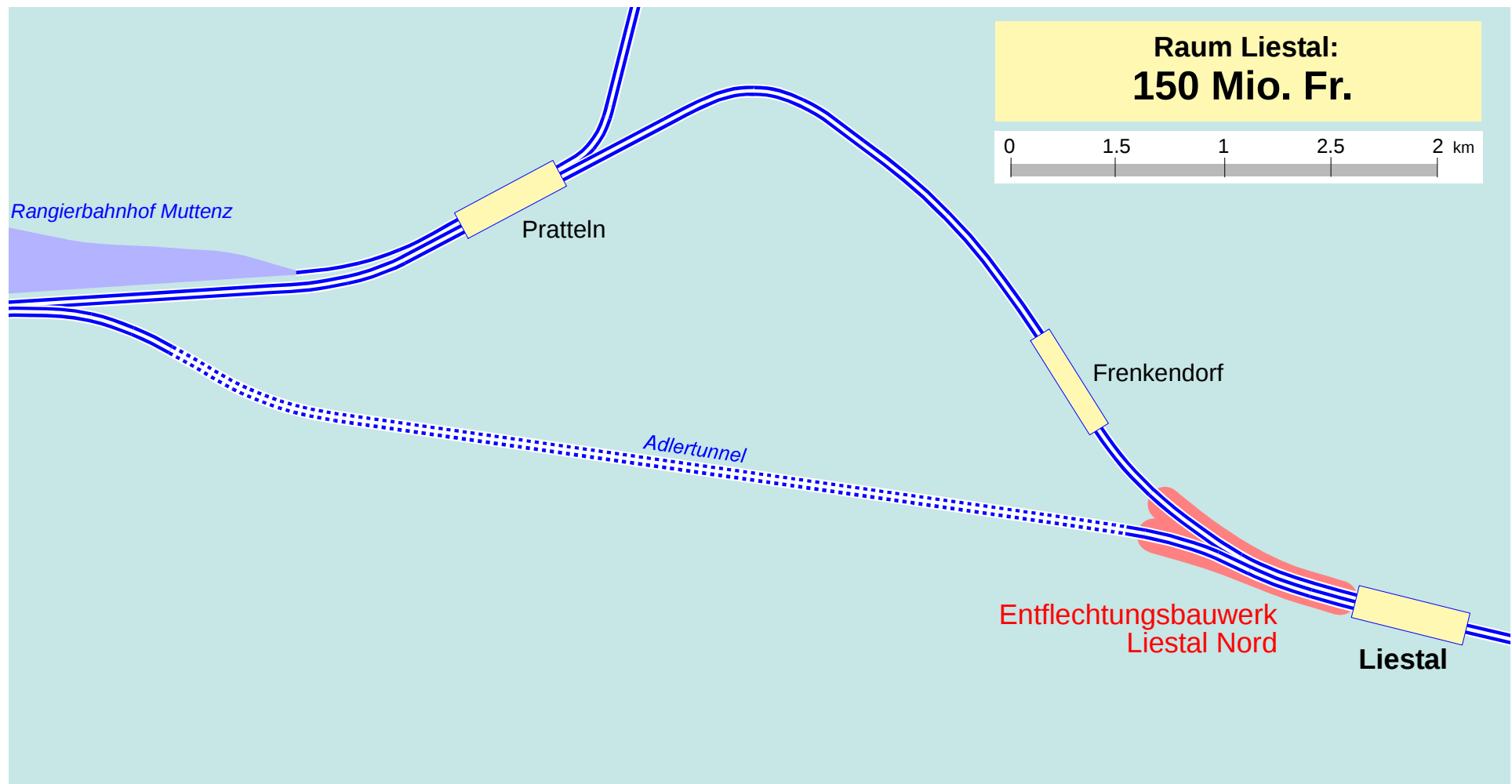
Ausbauten im Raum Bern



Ausbauten im Raum Olten



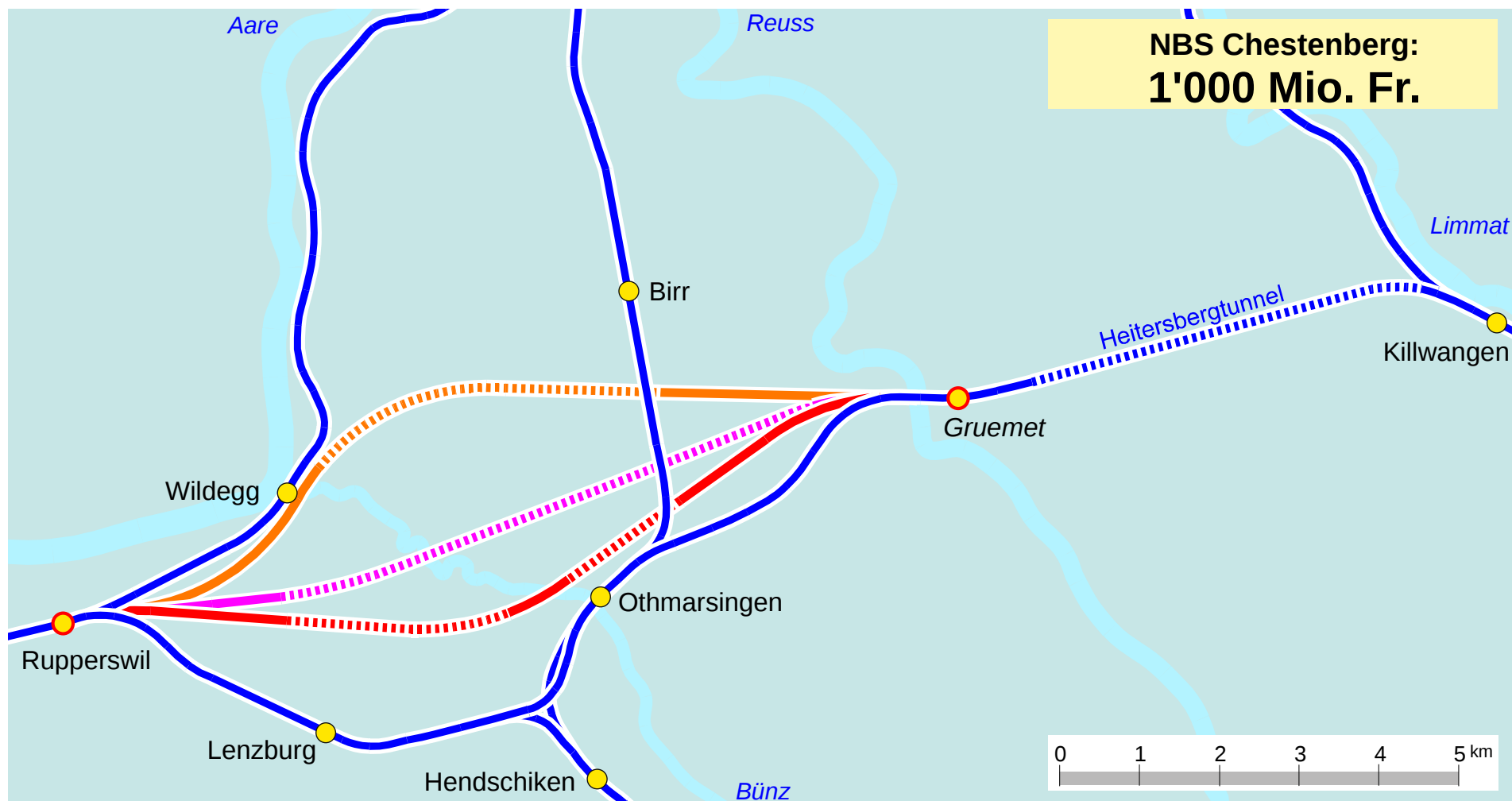
Ausbauten im Raum Liestal



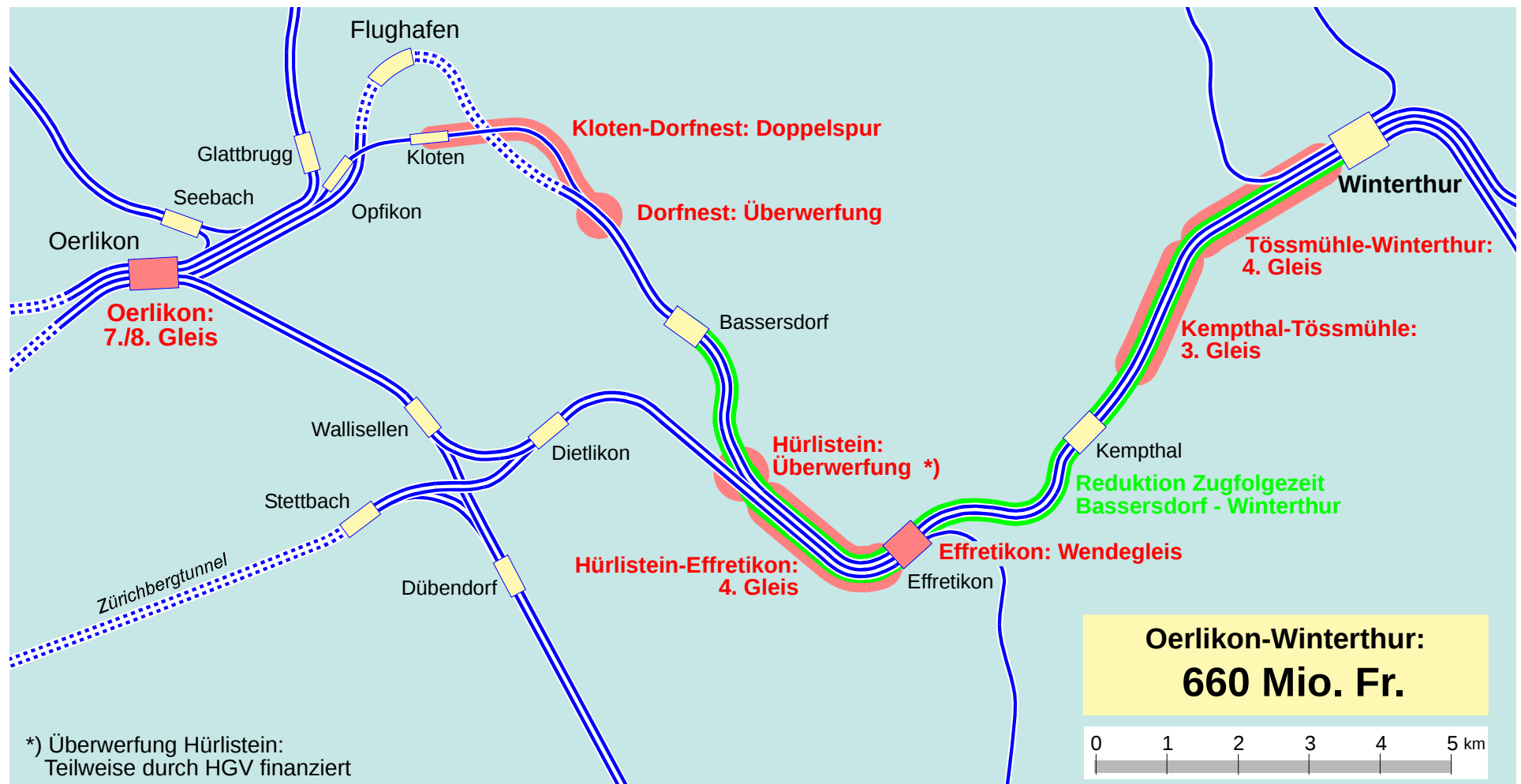
Neubaustrecke Eppenberg (Umfahrung Schönenwerd)



Neubaustrecke Chestenberg (Rapperswil – Gruemet)



Ausbauten im Raum Oerlikon - Winterthur



Investitionen, auf die im Kernangebot verzichtet werden muss

Unter anderem:

- ➔ Brüttener-Tunnel: Zürich Flughafen – Winterthur
- ➔ Heitersberg II-Tunnel: Mellingen – Killwangen-Spreitenbach
- ➔ Wisenberg-Tunnel: Liestal/Sissach – Olten
- ➔ Zimmerberg II-Tunnel: Nidelbad (Thalwil) – Litti (Baar)
- ➔ Lötschberg-Tunnel Vollausbau: Integral doppelspurig
- ➔ Hirzel-Tunnel: Au – Litti/Sihlbrugg
- ➔ Rotsee – Gütsch – Luzern

Erweiterungsoptionen

- ➔ Das Kernangebot kann mit Erweiterungsoptionen ergänzt werden.
- ➔ Ziel:
 - Weitere Verbesserung des Kernangebotes.
 - Massnahme, um flexibel auf den variablen Kostenrahmen zu reagieren.
- ➔ Der Kostenrahmen für die Erweiterungsoptionen beträgt maximal 1.5 Mrd. Fr.
- ➔ Kostenrisiken NEAT können die verfügbaren Mittel reduzieren.

Bearbeitungstiefe

- Das Kernangebot ist mit Fahrplanpräzision geplant (Fahrbarkeit garantiert).
- Das Kernangebot muss in einzelnen Punkten noch optimiert werden (Termin: Ende Mai 06).



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

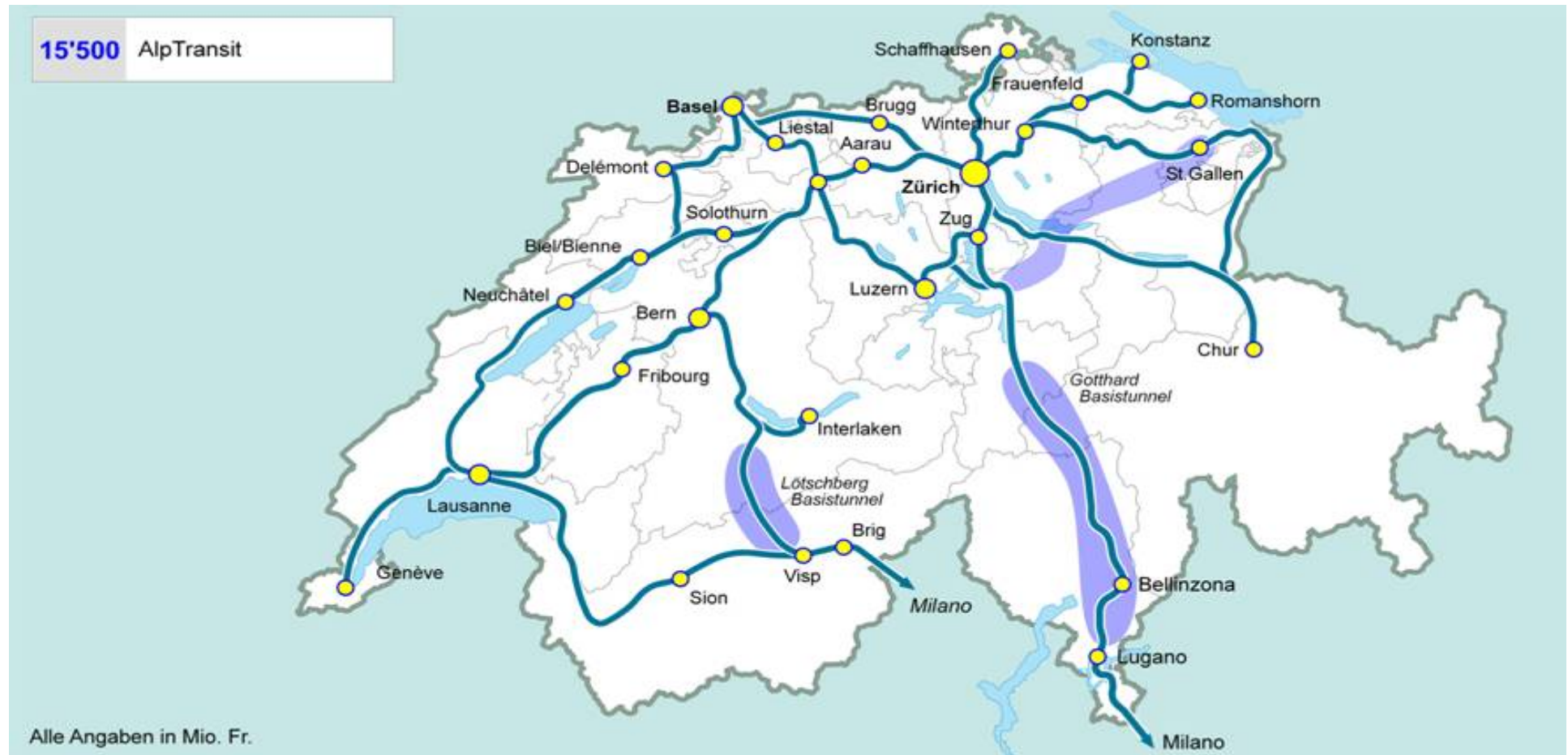
Bundesamt für Verkehr BAV



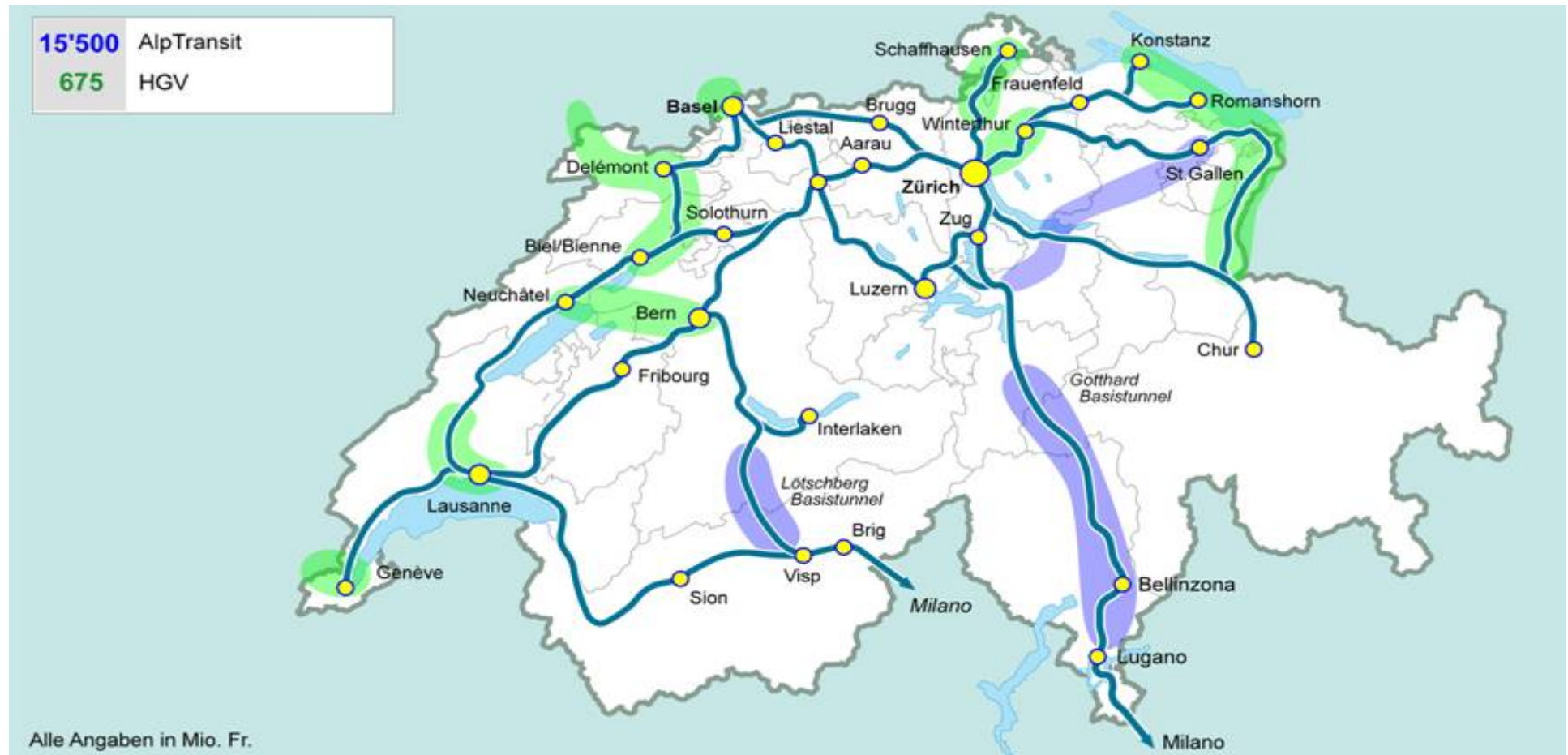
Fazit

Noch mehr S-Bahn Schweiz.

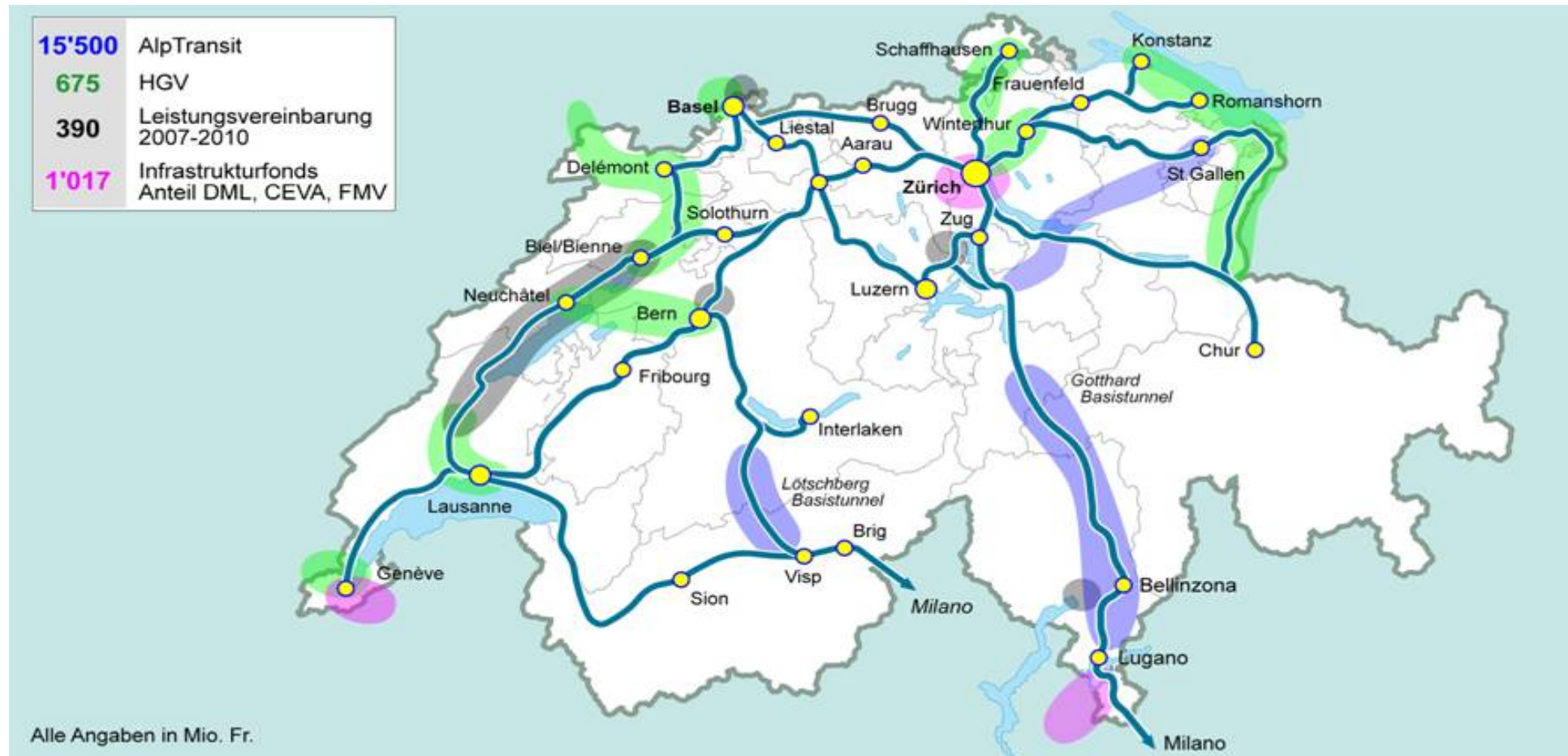
Investitionen



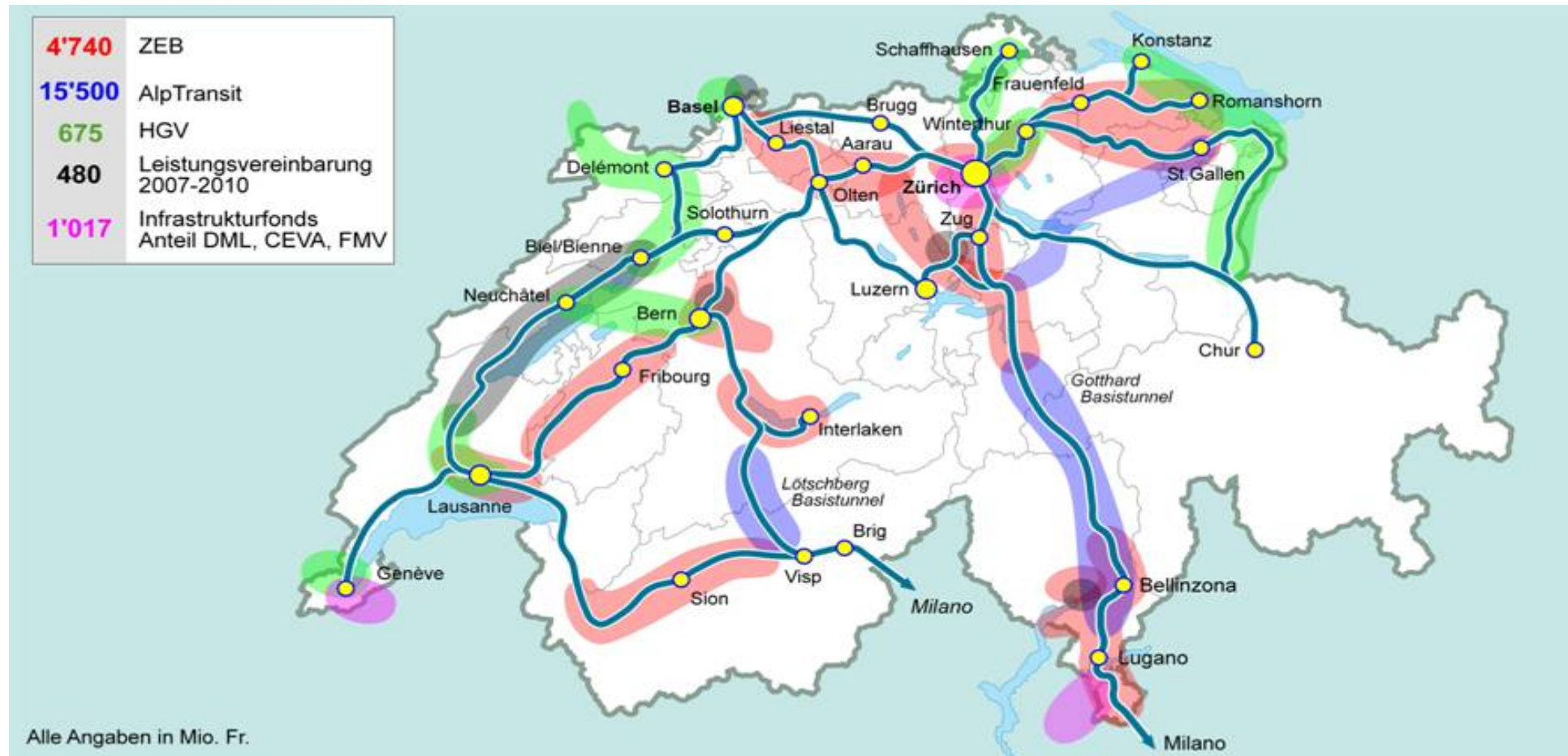
Investitionen



Investitionen



Investitionen



Einbezug der Kantone

- Fachämter werden informiert
- Optimierte Kernangebot bis Ende Mai
- Optionen mit Kantonen entwickeln
- Ansprechpartner ist das BAV



Zeitplan

Sommer 2006: Erster Entwurf der Vernehmlassung

Herbst 2006: Entwurf der Vernehmlassung abstimmen

Ende 2006: Eröffnen der Vernehmlassung

2. Hälfte 2007: Botschaft



Zeithorizont

Entwicklung der NEAT hat Einfluss auf ZEB

Mittel für ZEB sind frühestens ab 2012/13 verfügbar

Zeithorizont für Realisierung: 25 Jahre

