

*Medienorientierung ZEB, 7. April 2006*

## **Glossar**

### **Bahn 2000, 1. Etappe**

Das Konzept Bahn 2000 hiessen die Stimmberechtigten am 6. Dezember 1987 mit 57 Prozent Ja-Stimmen gut. Es sollte das Angebot des öffentlichen Personenverkehrs verbessern. 5,4 Mrd. Franken (Preisstand 1985) waren ursprünglich für die Umsetzung von Bahn 2000 vorgesehen. Bei der Vertiefung des Konzepts stellte man jedoch fest, dass die Kosten unterschätzt worden waren. 1994 wurde deshalb dem Parlament in einem Bericht eine Etappierung vorgeschlagen. Für die Realisierung der ersten Etappe wurden die ursprünglich bewilligten Mittel um die aufgelaufene Teuerung erhöht (7,4 Mrd. Franken Preisstand 1995).

Das angestrebte Konzept konnte nur realisiert werden, wenn die Fahrzeit der Züge zwischen den Hauptzentren Basel, Bern und Zürich unter 60 Minuten liegt. Dies wurde durch den Einsatz modernster Technologien erreicht (Neigezüge und Doppelstockwagen, ETCS). Darüber hinaus waren auch gewisse Ausbauten der Infrastruktur nötig. Das grösste Projekt war die 47 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist. Die 1. Etappe Bahn 2000 wurde am 12. Dezember 2004 in Betrieb genommen.

### **BAHN 2000, 2. Etappe**

Für die Realisierung der 2. Etappe Bahn 2000 waren aus dem FinöV-Fonds 5,9 Mrd. (Preisstand 1995) vorgesehen. Mit der 2. Etappe sollte eine Leistungssteigerung im öffentlichen Personenverkehr erzielt werden. Angesichts der veränderten finanziellen Rahmenbedingungen (Entlastungsprogramm, Mehrkosten bei der NEAT) musste die Finanzierung und Realisierung der 2. Etappe Bahn 2000 überprüft und neu terminiert werden.

### **FINIS**

In der FinöV-Botschaft 1996 war man davon ausgegangen, dass die Bahnen für die zusätzlichen Kosten der neuen Infrastruktur und für die nötigen Zinsen und Rückzahlungen der Marktdarlehen aufkommen können. Diese Annahme hat sich als falsch erwiesen. Hauptgrund dafür ist, dass die Entwicklung der Preise vor allem im Güterverkehr unter den Erwartungen liegt.

Das Parlament hat am 31. Mai 2005 die Botschaft zu Änderungen der Finanzierung der FinöV-Projekte (FINIS) verabschiedet. Seither werden die Bahnen für die Finanzierung der FinöV-Projekte keine neuen rückzahlbaren Darlehen mehr gewährt. Die bereits gewährten Marktdarlehen werden rückwirkend per 1. Januar 2005 in eine Bevorschussung des Fonds umgewandelt. So kann das Problem der Marktdarlehen für die FinöV-Projekte gelöst werden.

Mit dem Wegfall der Darlehen fehlt dem FinöV-Fonds ab 2005 eine Finanzierungsquelle. Damit verkleinert sich der finanzielle Spielraum. Die im Bau befindlichen und die prioritären Projekte sollen jedoch wie vorgesehen realisiert werden. Dazu gehören die 1. Etappe von Bahn 2000, die Basistunnel der NEAT, die Lärmsanierung, die 1. Phase des HGV-Anschlusses sowie der Ceneri-Basistunnel.

### **FinöV-Fonds**

Am 29. November 1998 haben Volk und Stände dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) zugestimmt. Damit kann die Bahninfrastruktur umfassend modernisiert und ausgebaut werden. Für 30,5 Milliarden Franken (Preisstand 1995) werden folgende vier Grossprojekte realisiert:

- Bahn 2000
- NEAT
- HGV-Anschluss
- Lärmsanierung

Das Geld für die Finanzierung der vier Grossprojekte stammt aus drei Quellen:

- Zwei Drittel der LSVA-Einnahmen
- Erträge aus der Mineralölsteuer
- ein Promille der Mehrwertsteuer

### **HGV-Anschluss**

Der Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) ist eines der vier Grossprojekte zur Modernisierung der schweizerischen Bahninfrastruktur (FinöV). Volk und Stände haben die Modernisierung der Bahn am 29. November 1998 gutgeheissen. Für die Realisierung des HGV-Anschlusses waren in der FinöV-Vorlage 1.2 Mia. vorgesehen (Preisstand 1995).

Am 18. März 2005 hat das Parlament die Vorlage zum HGV-Anschluss verabschiedet. Es bewilligte einen Verpflichtungskredit in Höhe von 1090 Millionen für die Realisierung einer ersten Phase. Damit sollen 14 Projekte realisiert werden (8 in der Schweiz, 5 in Frankreich, 1 in Deutschland).

### **Infrastrukturfonds**

Die wachsende Mobilität und die damit verbundenen Verkehrsprobleme in den Agglomerationen und auf den Nationalstrassen sollen auch künftig bewältigt werden können. Der Bundesrat will deshalb die wichtigen Projekte über einen Infrastrukturfonds finanzieren. Der Bundesrat hat die Botschaft über den Infrastrukturfonds im Dezember 2005 ans Parlament verabschiedet.

Der Fonds soll 2008 eingeführt werden. Er wird mit einer Ersteinlage von 2,2 Milliarden Franken aus den Reserven und Erträgen der Mineralölsteuer alimentiert. Der Fonds ist auf 20 Jahre befristet und wird insgesamt 20 Milliarden Franken enthalten. Die 20 Milliarden Franken kommen drei Bereichen zugute:

- Mit 8,5 Milliarden Franken wird das Nationalstrassennetz fertig gestellt.
- 5,5 Milliarden werden dafür eingesetzt, dass die Nationalstrassen funktionstüchtig bleiben.
- Mit 6 Milliarden Franken werden die Verkehrsinfrastrukturen der Agglomerationen modernisiert. Weil die Kantone mindestens die Hälfte dieser Kosten selbst bezahlen müssen, entsteht ein Investitionsvolumen von insgesamt 12 Milliarden Franken.

### **Lärmsanierung**

Für die Lärmsanierung der Eisenbahnen stehen aus dem FinöV-Fonds 1.8 Mia. Franken zur Verfügung. Die drei Teilprojekte Lärmsanierung sind nach folgenden Prioritäten gegliedert:

1. Rollmaterialsanierung
2. Lärmschutzbauten (v.a. Lärmschutzwände)
3. Massnahmen am Gebäude (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter)

Laut Lärmprognose für das Jahr 2015 (Emissionsplan) würden ohne Lärmschutzmassnahmen 300'000 Personen mit Lärm über dem Grenzwert leben. Für rund zwei Drittel der von übermässigem Lärm betroffenen Anwohner soll die Belastung soweit reduziert werden, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Wo dies nicht möglich ist, werden Massnahmen an Gebäuden vorgesehen.

### **Leistungsvereinbarung Bund-SBB**

Seit der Bahnreform 1999 sind die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB AG) eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft. Der Bund als alleiniger Eigentümer legt für jeweils vier Jahre die strategischen Ziele der SBB AG fest. Er beauftragte den Verwaltungsrat, die Unternehmensstrategie an diesen Zielen auszurichten, ihm jährlich über den Stand der Zielerreichung zu berichten und den Geschäftsbericht zur Genehmigung vorzulegen.

Ebenfalls für vier Jahre schliesst der Bund mit der SBB AG eine Leistungsvereinbarung mit einem Zahlungsrahmen ab. Dieser dient der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten und ermöglicht zusätzlich die Gewährung von Darlehen für weitere Investitionen in die Infrastruktur.

Seit der Bahnreform 1999 beschränkt sich der Bund auf strategische Vorgaben. Die Entscheidungen über die Massnahmen zur Erreichung dieser Vorgaben liegen im Verantwortungsbereich der SBB. Der Bundesrat hat die Leistungsvereinbarung 2007-2010 am 10. März 2006 verabschiedet. Sie wird noch in diesem Jahr vom Parlament beraten.

### **NEAT**

Für die Verlagerung von möglichst viel alpenquerendem Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene muss die Schieneninfrastruktur modernisiert und ausgebaut werden. Eines der zentralen Elemente dieses Ausbaus ist die NEAT. Neue Basistunnels am Gotthard, am Ceneri und am Lötschberg mit Ausbauten auf den Zufahrtsstrecken bringen dem Personen- und dem Güterverkehr kürzere, schnellere und leistungsfähigere Nord-Süd-Verbindungen.

Das Schweizer Stimmvolk hat 1992 dem NEAT-Konzept zugestimmt. Wegen Zweifeln an der Wirtschaftlichkeit musste das ursprüngliche Projekt überarbeitet und redimensioniert werden: Nicht zwingend nötige Zufahrts- und Neubaustrecken wurden vorerst zurückgestellt. Volk und Stände haben das redimensionierte NEAT-Projekt am 29. November 1998 in der FinöV-Abstimmung gutgeheissen.

Die Hauptelemente des NEAT-Konzepts sind:

- Lötchberg-Simplon-Achse: Zwischen Frutigen BE und Raron VS entsteht der 34,6 km lange Lötchberg-Basistunnel; mit den Bauarbeiten wurde 1999 begonnen. Die Inbetriebnahme des Basistunnels ist 2007 vorgesehen.
- Gotthard-Achse: Zwischen Erstfeld UR und Bodio TI entsteht der 57 km lange Gotthard-Basistunnel; Baubeginn war 1999. Eröffnet werden soll der Tunnel voraussichtlich 2015/16.
- Integration der Ostschweiz: Mit Ausbauten auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau SZ soll die Ostschweiz an die NEAT angeschlossen werden. Die Ausbauten sind weitgehend abgeschlossen.