

Medienorientierung
BAHN 2000 –
zwei Monate vor dem grossen
Fahrplanwechsel

12. Oktober 2004

Sprechnotiz

Dr. Max Friedli

Direktor BAV

Es gilt das gesprochene Wort

- BAHN 2000 ist eine Erfolgsgeschichte. Eine Geschichte mit Happy End. Wie in allen Geschichten, die gut ausgehen, mussten zuvor Prüfungen bestanden und Schwierigkeiten überwunden werden.
- Heute, 2 Monate vor Inbetriebnahme des Fahrplans von BAHN 2000, kann davon ausgegangen werden, dass auch die letzten Hindernisse für einen erfolgreichen Betrieb ab dem 12. Dezember 2004 aus dem Weg geräumt werden.
- Die Realisierung der ersten Etappe von BAHN 2000 war und ist auch für das Bundesamt für Verkehr (BAV) speziell. Noch nie – bis zur NEAT – haben wir ein Projekt so eng begleitet, wie dieses Grossvorhaben für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur.
- Ich werde Ihnen den Beitrag des BAV in 5 Punkten kurz schildern:

1. Neuland für BAV und SBB

- Mit Befriedigung kann ich auf den Weg zurückblicken, den das BAV als Aufsichtsbehörde und Gestalter des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz gemeinsam mit der SBB gegangen ist. Beide Partner haben dabei Neuland betreten. Denn durch die Bahnreform wurden die hoheitlichen Aufgaben aus der SBB herausgelöst und ins BAV integriert.
- Bereits zu Beginn der 90er Jahre war es an Politik und Verwaltung, beim Grossprojekt BAHN 2000 aufgrund der stark anwachsenden Planungskosten die Notbremse zu ziehen und

eine Neubeurteilung zu verlangen. Dabei hat die Rolle der Bundesbehörden (sprich BAV) deutlich zugenommen.

- Nach einem intensiven planerischen und politischen Prozess – ich erinnere mich noch gut an die grosse Hektik – stimmten im Mai 1994 die eidgenössischen Räte dem redimensionierten Konzept für die erste Etappe von BAHN 2000 zu.
- Gut zehn Jahre später steht diese erste Etappe vor dem Abschluss. Die damals bewilligten 7,4 Milliarden Franken müssen nicht ausgeschöpft werden. Die Schlussabrechnung wird voraussichtlich auf 5,9 Milliarden Franken zu stehen kommen. Die so genannten Restmittel von BAHN 2000 verbleiben gemäss Bundesratsbeschluss im FinöV-Fonds. Sie sind keinem spezifischen Projekt zugeordnet.

2. Betriebsbewilligung

- Erstmals seit der Bahnreform hat das BAV verfügt, dass eine neue Strecke eine Betriebsbewilligung durch die Aufsichtsbehörde benötigt: die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist.
- Alle übrigen neuen Strecken der ersten Etappe von BAHN 2000, sei das Genf – Coppet, die Neubaustrecke Muttenz – Liestal mit dem Adlertunnel oder die neue Doppelspur Zürich – Thalwil, gingen ohne spezielle Bewilligung des BAV in Betrieb.
- Bei der Neubaustrecke liegt der Fall anders: Die NBS ist
 - o mit künftig Tempo 200 km/h die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke der Schweiz,
 - o mit dem neuen europäischen Signal- und Zugssicherungssystem ETCS Level 2 ausgerüstet

- o und mit 45 km Länge eine beträchtliche Erweiterung des SBB-Netzes.
- Aus diesen und anderen Gründen hat das BAV angeordnet, dass der fahrplanmässige Betrieb erst nach einer Betriebsbewilligung durch das BAV aufgenommen werden kann.
- Diese Bewilligung liegt in diesem Moment noch nicht vor.
- Was mich aber nicht beunruhigt. In enger Zusammenarbeit mit der SBB sind wir daran, die nötigen Voraussetzungen zu schaffen, damit der Betrieb ab 12. Dezember sicher und zuverlässig abgewickelt werden kann.
- Ich bin zuversichtlich, dass das BAV die Betriebsbewilligung in einem Monat – am 12. November – erteilen kann. Dies ist ein ehrgeiziges Ziel. Um es zu verwirklichen, ist nicht nur guter Wille nötig. Sondern auch viel Knochenarbeit. Alle beteiligten Partner – SBB, Industrie und BAV – sind gewillt, diesen Effort zu leisten.
- Für die Neubaustrecke hat das BAV insgesamt rund 1400 Auflagen verfügt. Ca. 350 davon sind betriebsrelevante Auflagen aus 55 Plangenehmigungsverfahren (bei den übrigen handelt es sich z.B. um Umweltauflagen).
- Die sicherheitsrelevanten Auflagen müssen vor der Betriebsbewilligung abgearbeitet sein.
- Auch nach der Inbetriebnahme am 12. Dezember werden die Arbeiten weitergehen. Unter anderem für das Zugsteuerungs- und -Zugsicherungssystem ETCS Level 2, das erlauben wird, auf der Neubaustrecke mit 200 km/h zu fahren. Wenn es zur Verfügung steht, kann zudem nachts der Güterverkehr von der

Stamm- auf die Neubaustrecke verlegt werden.

3. Finanzierung

- Das BAV hat BAHN 2000 nicht nur bei der Realisierung des Projekts eng begleitet. Es hat auch massgeblich an der Ausarbeitung der Finanzierung mitgewirkt.
- Das bereits gestartete Projekt wurde zusammen mit drei weiteren Grossprojekten – NEAT, HGV-Anschluss und Lärmsanierung des Bahnnetzes – zum Paket über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) zusammengefasst.
- Die FinöV-Vorlage wurde 1998 von Volk und Ständen angenommen, womit eine zukunftsweisende und wohl weltweit einmalige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ins Leben gerufen wurde.
- Dieses Paket ist so gut zusammengesetzt und verschnürt, dass es weiterhin hält, auch wenn sich die finanziellen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen geändert haben. Wegen der veränderten Rahmenbedingungen hat der Bundesrat dem Parlament im September eine Neuordnung der FinöV-Finanzierung vorgeschlagen. Im Wesentlichen geht es darum dass die Bahnen – als künftige Besitzer der neuen Infrastrukturen – nicht mehr ein Viertel der Investitionssumme als Schulden verzinsen und zurückzahlen müssen. Neu wird auch dieser Teil vom FinöV-Fonds übernommen.

4. Gestaltung der weiteren Entwicklung

- Die 1. Etappe von BAHN 2000 nähert sich ihrer Vollendung. Damit stellt sich unweigerlich die Frage, wo die zweite Etappe steht. Ich will nicht um den heissen Brei herumreden:
 - o Sie steht zwar nicht auf dem Abstell- oder Stumpengleis
 - o Ist aber doch vorübergehend auf einem Ausweichgleis parkiert.
- Die 2. Etappe von BAHN 2000 gehört in dieselbe Kategorie von Projekten wie die 2. Phase des HGV-Anschlusses und die noch nicht freigegebenen Teile der NEAT (Zimmerbergbasis- und Hirzeltunnel).
- Alle diese Projekte sowie voraussichtlich die Genfer S-Bahn (CEVA), die Durchmesserlinie Altstetten – Zürich HB – Oerlikon mit dem zweiten Tiefbahnhof Zürich und die Verbindung Mendrisio – Varese werden in den nächsten Jahren durch das BAV einer Gesamtprüfung und Neubeurteilung unterzogen. Der Bundesrat will bis 2007/2008 eine neue Vorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte in die Vernehmlassung geben.

5. Wertung BAHN 2000

- Wir stehen heute nicht nur 2 Monate vor Betriebseröffnung der 1. Etappe von BAHN 2000 und drei Jahre vor der mutmasslichen Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels. Wir stehen auch 17 Jahre nach der Abstimmung über BAHN 2000. Diese Abstimmung hat 1987 eine Trendwende markiert: weg

von der einseitigen Förderung des Strassenverkehrs, hin zur Modernisierung der Schieneninfrastruktur.

- Wurde das realisiert, worüber damals die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger abgestimmt haben? Die Antwort ist eine doppelte: Nein und ja.
- Sie lautet nein, wenn man vom Wortlaut des Bundesbeschlusses ausgeht. Denn nicht alle der damals angekündigten Neubaustrecken wurden in den vergangenen 17 Jahren realisiert.
- Und sie ist gleichzeitig ein Ja, denn trotzdem erhalten die Kundinnen und Kunden den Grossteil des versprochenen Nutzens – dank innovativer und intelligenter Lösungen – Stichwort Elektronik statt Beton.
- Vor 17 Jahren, als Sie und ich weder einen Heimcomputer noch ein privates Handy besaßen, wurde das Konzept von BAHN 2000 im Grundsatz beschlossen. Auf dem Weg bis heute wurde es ständig an den aktuellen Stand der Technik angepasst.
- Der Kern, die Grundidee, blieb bestehen. Die Verbesserungen, die sich aus der Entwicklung von Technik, Logistik und Rationalisierungen ergab, führten im Laufe der Zeit zu einer Weiterentwicklung des Projekts.
 - o Zum Nutzen der Kunden,
 - o zur Förderung der Bahnen und
 - o zur Entlastung der angespannten öffentlichen Finanzen.

6. Fazit

- Das BAV hat bei BAHN 2000 Neuland betreten.
- Organisatorisch sind beim Projekt BAHN 2000 die Räder am fahrenden Zug gewechselt worden. Die Rolle des Bundes wurde zunächst aufgrund der heftigen politischen Diskussionen in den 90er Jahren und später durch die Bahnreform verstärkt.
- Neu hat das BAV die Rolle erhalten, die Qualität vor allem bezüglich Sicherheit, aber auch beim Bau zu sichern.
- Sorgfältig aufgebaut wurde ein Controlling über die Finanzen und Termine. Dieses hat sich bewährt: der Finanzrahmen wurde nicht nur eingehalten, sondern deutlich unterschritten.
- Schliesslich wird das BAV – zusammen mit der SBB – die Zukunft des öV in der Schweiz weiterentwickeln, mit der Vorlage zur zukünftigen Entwicklung der Eisenbahn-Grossprojekte, die auch die 2. Etappe von BAHN 2000 umfassen wird.
- Auch aus der Sicht des BAV gilt: Mit der ersten Etappe von BAHN 2000 macht der öffentliche Verkehr in der Schweiz einen Quantensprung nach vorne.