

revidiertes, gewichtetes Zielsystem CH-NEAT

ZIELE BETREIBER (33,5 %)

1. BAHN (35,5 %)

11 Verbesserung der Ertragslage

- 111* möglichst niedrige Kosten der Rollmaterialbeschaffung
- 112* möglichst niedrige Unterhaltskosten der Infrastruktur
- 113* möglichst niedrige Unterhaltskosten des Rollmaterials
- 114* möglichst niedrige Betriebsführungskosten
- 115* hohe zusätzliche Betriebserlöse

12 Verbesserung des Ertragspotentials

121 Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit

- 1211 möglichst niedrige Preisuntergrenzen
- 1212 bessere Anpassungsfähigkeit an Kundenwünsche
- 1213 attraktiveres Angebot
 - 12131 schneller
 - 12132 bequemer
 - 12133 zuverlässiger, pünktlicher
 - 12134 sicherer
 - 12135 bessere räumlich-zeitliche Erschliessung
 - 12136 möglichst geringe Einschränkung der touristischen Attraktivität

122 bessere Anpassungsfähigkeit an allgemeine Veränderungen der Nachfrage

- 1221 Senkung des Fixkostenanteils
- 1222 hohe Leistungsreserve
- 1223 Minimierung des technischen und investiven Risikos

2. OEFFENTLICHE FINANZEN (45,5 %)

21 möglichst niedrige Belastung aus der Einrichtung der Strecke

- 211* niedrige Baukosten Schiene
- 212* niedrige Baukosten von Zufahrtsstrassen
- 213* niedrige Belastungen aus allgemeinen Neu- und Ausbaunotwendigkeiten im Strassenverkehr

22 möglichst niedrige Belastung aus dem Betrieb der Strecke

- 221* möglichst geringer Einnahmeverlust durch entgehende Infrastrukturabgaben Strasse
- 222* Stärkung der Eigenwirtschaftlichkeit der Bahn

23 möglichst niedriges Risiko vermeidbarer Ausgaben oder nicht kalkulierbarer Zusatzlasten

- 231 möglichst grosse Korrekturmöglichkeiten im Planungs- und Erstellungsprozess
- 232 Vermeidung von Ueberkapazitäten, Neu-/Ausbau entsprechend der Nachfrageentwicklung (Etappierbarkeit)
- 233 möglichst niedrige technische und investive Risiken

3. ANDERE VERKEHRSTRAEGER (19 %)

31* möglichst geringe direkte Ertragseinbussen aufgrund von Verkehrsverlagerungen

32 möglichst hohe Entlastung der Infrastruktur, Beseitigung von Engpässen

33 möglichst grosser Synergieeffekt, Förderung der Transportkette

ZIELE BENUTZER (34 %)

1. PERSONENVERKEHR (32 %)

11 unmittelbare Erhöhung des Nutzens

- 111 bequemer (Komfort, Nebenleistungen)
- 112 geringer Verlust an touristischer Attraktivität
- 113 flexiblere Nutzung
- 114 niedrigere generalisierte Transportkosten
 - 1141* bezogen auf die Leistungseinheit billiger
 - 1142 Reduktion von Zeitverlusten
 - 11421* höhere Geschwindigkeit
 - 11422* kürzere Streckenführung
 - 11423* kürzere Zugangszeiten durch bessere räumlich-zeitliche Erschliessung
 - 11424* kürzere Umsteigezeiten durch bessere Einbindung in das Verkehrsnetz, bessere Fahrplanabstimmung

12 Erhöhung des Nutzenpotentials

- 121 pünktlicher, zuverlässiger
- 122* sicherer
- 123 bessere Anpassungsfähigkeit an spezielle Kundenwünsche

2. GÜTERVERKEHR (68 %)

21 unmittelbare Erhöhung des Nutzens

- 211 verbesserte Nebenleistungen
- 212 flexiblere Nutzung
- 213 niedrigere generalisierte Transportkosten
 - 2131* bezogen auf die Leistungseinheit billiger
 - 2132 Reduktion von Zeitverlusten
 - 21321* höhere Geschwindigkeit
 - 21322* kürzere Streckenführung
 - 21323* kürzere Zugangszeiten durch bessere räumlich-zeitliche Erschliessung
 - 21324* kürzere Umschlagszeiten durch bessere Einbindung in das Verkehrsnetz, bessere Fahrplanabstimmung

22 Erhöhung des Nutzenpotentials

- 221 pünktlicher, zuverlässiger
- 222 Vermeidung von logistischen Reibungsverlusten durch Verbesserung des transportbegleitenden Informationsflusses
- 223 bessere Anpassungsfähigkeit an spezielle Kundenwünsche
- 224 sicherer
 - 2241* Vermeidung von Unfällen
 - 2242* Vermeidung von Sachschäden während des Transports

ZIELE DER ALLGEMEINHEIT (32,5 %)

1. VERMEIDUNG NEGATIVER EXTERNER EFFEKTE (42 %)

- 11* möglichst geringe Lärmbelastung
- 12* möglichst geringe Luftverschmutzung
- 13 möglichst geringe Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes
- 14 möglichst wenig Deponien
- 15 möglichst geringer Flächenverlust
 - 151* geringe Eingriffe in Naturschutzgebiete
 - 152* geringe Opportunitätskosten gewerblicher Nutzung
- 16* möglichst niedrige Unfallfolgekosten
- 17 möglichst hohes Substitutionspotential Schiene - Strasse

2. FÖRDERUNG DER INTERNATIONALEN BEZIEHUNGEN (29 %)

- 21 möglichst hohe Güter- und Leistungstransfers bei Bau und Betrieb
- 22 möglichst grosse Kompatibilität mit ausländischer Planung (z.B. europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz), möglichst geringe internationale Planungskonkurrenz (z.B. Brenner)
- 23 Entlastung der Diskussion um das 28-t-Limit
- 24 Förderung des Transitverkehrs
- 25 Förderung von intraeuropäischer Arbeitsteilung, von Aussenhandel und internationalem Tourismus

3. POLITISCHE ZIELE: WIRTSCHAFT, FINANZEN, SOZIALES, VERKEHR, VERTEIDIGUNG** (15 %)

- 31 Sicherung des Sozialprodukts und der Beschäftigung
 - 311 Produktivitätssteigerung
 - 312 Vermeidung von Crowding out
- 32 Schaffung langfristiger Wachstumsimpulse
- 33 Verbesserung der Zahlungsbilanz
- 34 Vermeidung indirekter Belastungen aus der Projektfinanzierung
- 35 Kontrolle des Transitverkehrsflusses
- 36 Verbesserung der Landesverteidigung
 - 361 Verbesserung der militärischen Logistik
 - 362 Vermeidung von Einfallmöglichkeiten
- 37 möglichst geringer Ressourcen- und Energieverbrauch (sofern sozial und privat unterschiedlich bewertet)

** sowohl national als auch gesamteuropäisch zu betrachten

4. FÖRDERUNG DER RAUMORDNUNGSPOLITIK (14%)

- 41 Vermeidung von Trennwirkungen, geringe Beeinflussung der Wohnansiedlungen
- 42 Vermeidung regionaler Umweltbelastungen
- 43 Abbau wirtschaftlicher Disparitäten (Arbeitsplätze, Einkommen, Steuern)
 - 431 Erhöhung der regionalen Produktivität, Verbesserung der Standortgunst
 - 432 Schaffung langfristiger Wachstumsimpulse
- 44 Verbesserung der geografischen Entwicklung, bessere Verbindungen, sinnvolles Wachstum des Siedlungsraumes

(Die mit einem Stern gekennzeichneten Kriterien werden im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse untersucht.)