



GS / UVEK	
25. AUG. 2009	
Nr.	631.9

BAU
V01
A06
Muk ✓

Bundesratsbeschluss vom 19. August 2009

Inkraftsetzung des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) und Nachtragskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (Bahn 2030)

Aufgrund des Antrags des UVEK vom 5. August 2009 und der Nachlieferung vom 17. August 2009
Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Das Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) wird auf den 1. September 2009 in Kraft gesetzt.
2. Das UVEK wird ermächtigt, dem Parlament im Rahmen des Nachtrags II 2009 einen dem FinöV-Fonds zu belastenden Nachtragskredit von 3 Millionen für die Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (Bahn 2030) zu beantragen.

Für getreuen Protokollauszug:

T. Mel

Veröffentlichung:
Amtliche Sammlung

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	x	EDA	2	
	x	EDI	2	
	x	EJPD	2	
	x	VBS	2	
	x	EFD	2	
	x	EVD	2	
x		UVEK	5	
	x	BK	2	
	x	EFK	2	
	x	Fin. Del.	2	



Bern, 17.08.2009

247

An den Bundesrat

Inkraftsetzung des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) und Nachtragskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (Bahn 2030)
Antrag des UVEK vom 5.8.2009

Nachlieferung

In der Beilage übermitteln wir Ihnen das unterzeichnete Nachtragskreditbegehren als Anhang zum genannten Geschäft.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK



Nachtrag II/2009: Nachtragskreditbegehren

FHG: Art. 33 und 34; FHV: Art. 24 und 27

an den Bundesrat

Verwaltungseinheit:

Nr.

Bezeichnung: Fonds für die Eisenbahngrossprojekte

Voranschlagskredit:

A

Bezeichnung: Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur

Betrag in Franken:	Bestandteile ¹⁾ des Voranschlagskredites			
	Total	fw	nf	LV
Laufendes Jahr	0			
Vorjahr				
Nachtragskreditbegehren	Bestandteile ¹⁾ des Kreditbegehrens			
	Total	fw	nf	LV
Nachtragskredit:	3'000'000	3'000'000		
Gewöhnlicher Vorschuss:	0			
Dringlicher Vorschuss (sofort verfügbar):	0			

1) fw=finanzierungswirksam / nf=nicht finanzierungswirksam / LV=Leistungsverrechnung

Kurze Begründung für Zahlenteil der Botschaft (Ausführliche Begründung siehe Rückseite oder Beilageblatt)

Deutsch:

Das Parlament hat den Bundesrat mit Art. 10 des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) beauftragt, bis Ende 2010 eine Folgevorlage zu erstellen. Diese soll - unter dem Namen Bahn 2030 - weitere Infrastrukturvorhaben zur Realisierung vorschlagen. Die Planungskosten werden über den Verpflichtungskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur abgedeckt. Das zuständige BAV sowie die SBB haben bereits Vorarbeiten geleistet, damit der Bundesrat die Vorlage dem Parlament innert nützlicher Frist unterbreiten kann. Die SBB hat diese Vorarbeiten bisher aus ihrem eigenen Budget bezahlt. Um die bereits im 2009 fällig werdenden Zahlungen zu decken, ist ein Nachtragskredit nötig.

Français:

Par l'art. 10 de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), le Parlement a chargé le Conseil fédéral d'élaborer un message subséquent d'ici la fin de 2010. Intitulé Rail 2030, ce projet devra proposer de nouveaux projets d'infrastructure à réaliser. Les coûts de planification sont couverts par le crédit d'engagement destiné à la planification du développement de l'infrastructure ferroviaire. L'OFT, compétent en la matière, et les CFF ont déjà effectué les travaux préalables afin que le Conseil fédéral puisse présenter le projet de message au Parlement dans les délais impartis. Les CFF ont payé ces travaux préliminaires par leur propre budget. Un crédit supplémentaire est nécessaire pour acquitter les paiements échus en 2009.

Italiano:

Con l'articolo 10 della legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF) il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di presentare entro la fine del 2010 un progetto ulteriore, in cui, con il titolo di Ferrovia 2030, sarà proposta la realizzazione di altri progetti infrastrutturali. I costi di pianificazione saranno coperti tramite il credito d'impegno per la pianificazione dello sviluppo ulteriore dell'infrastruttura ferroviaria. L'UFT, Ufficio federale competente, e le FFS hanno già avviato i lavori preliminari per consentire al Consiglio federale di presentare il progetto al Parlamento in termini utili. Finora le FFS hanno finanziato questi lavori con i propri fondi. Per saldare i pagamenti previsti già nel 2009 è ora necessario un credito aggiuntivo.

Mitbericht

(Antragstellendes Departement)

Einverstanden

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation UVEK

Moritz Leuenberger
Bern, den 10. AUG. 2009

Obiges Kreditbegehren wird antragsgemäss bewilligt

Protokollauszug an:
UVEK (5 z.V.), EFD (7 z.K.),
EFK (2 z.K.), Fin.Del.(13 z.K.)

für getreuen Auszug,
die Protokollführung:

Nachtragskreditbegehren: Auswirkungen auf die Stammhauskonten (fw, nf, LV)

		Nachtrag	Betrag in Franken	
			Vor NK (Alt)	Nach NK (Neu)
Voranschlagskredit 2009		0		
Nr.	Bezeichnung:			
A				
Betroffene Stammhauskonten		3'000'000	0	3'000'000
Nr.	Bezeichnung:			
	Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur			

Nachtragskredit: Auswirkungen auf andere Voranschlagskredite/Stammhauskonten:

		Nachtrag	Betrag in Franken	
			Vor NK (Alt)	Nach NK (Neu)
Voranschlagskredit 2009		0		
Nr.	Bezeichnung			
A				
Betroffene Stammhauskonten		0	0	0
Nr.	Bezeichnung			

Ausführliche Begründung für Textteil der Botschaft über den Nachtrag (deutsch oder französisch)

Am 20. März 2009 hat die Bundesversammlung nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 17. Oktober 2007 das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) beschlossen. Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs hat das Parlament in Art. 10 ZEBG eine nachfolgende Vorlage an die Bundesversammlung vorgesehen. Diese wird unter dem Namen Bahn 2030 weitere Infrastrukturvorhaben zur Realisierung vorschlagen. Das Parlament hat diese Vorlage - entgegen der Absicht des Bundesrates, der eine spätere Vorlage vorsah - bis Ende 2010 verlangt. Der Verpflichtungskredit dient zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner Aussprache vom 19. Dezember 2008 das UVEK beauftragt, bis Anfang 2010 eine Vernehmlassungsvorlage für Bahn 2030 mit zwei Varianten zu erarbeiten. Das Investitionsvolumen soll 12 bzw. 21 Mrd. Franken betragen. Die Planungszeit für Investitionen dieser Grössenordnung ist bereits heute extrem kurz. Eine Verzögerung der Arbeiten ist aus Sicht des Bundesrats nicht zu verantworten. Da das Parlament das ZEBG in der Frühjahrssession 2009 verabschiedet hat, war eine Berücksichtigung der nötigen Kredite im Voranschlag 2009 nicht möglich.

Das zuständige BAV sowie die SBB haben bereits Vorarbeiten geleistet, damit der Bundesrat die Vorlage dem Parlament innert nützlicher Frist unterbreiten kann. Die SBB hat diese Vorarbeiten bisher aus ihrem eigenen Budget bezahlt. Das Parlament hat jedoch einen besonderen Verpflichtungskredit für die Planung der Weiterentwicklung des Schienennetzes vorgesehen. Um die im 2009 fällig werdenden Zahlungen zu decken, hat der Bundesrat mit Beschluss vom 19. August 2009 das UVEK ermächtigt, dem Parlament im Rahmen des Nachtrags II 2009 einen dem FinöV-Fonds zu belastenden Nachtragskredit von 3 Millionen für die Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (Bahn 2030) zu beantragen.

Die Ausgaben werden über den FinöV-Fonds finanziert.



Bern, - 5. AUG. 2009

An den Bundesrat

Inkraftsetzung des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) und Nachtragskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (Bahn 2030)

1 Ausgangslage

Am 20. März 2009 hat die Bundesversammlung nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 17. Oktober 2007¹ das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) beschlossen. Auf das ZEBG stützen sich der Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur sowie derjenige über den Verpflichtungskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur.

Das Gesetz bezweckt, die Schienenkapazitäten für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auszubauen und die Leistungen zu steigern. Für die Verbesserung des Personenverkehrs soll die Zahl der Vollknoten erhöht werden. Auf der Ost-West-Achse sollen die Reisezeiten verringert sowie auf der Nord-Süd-Achse Kapazitätsengpässe beseitigt werden. Die zur Erreichung der Ziele zu realisierenden Massnahmen an der Infrastruktur im Umfang von 5.4 Mrd. Fr. werden aufgelistet.

Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs ist eine nachfolgende Vorlage an die Bundesversammlung vorgesehen (Art. 10 ZEBG). Diese wird unter dem Namen Bahn 2030 weitere Infrastrukturvorhaben zur Realisierung vorschlagen. Zu deren Planung dient der Verpflichtungskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur. Das Parlament hat diese Vorlage bis Ende 2010 verlangt.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur gemäss ZEBG soll über den FinöV-Fonds finanziert werden. Der Bundesrat wird die Bundesversammlung jährlich über den Stand der Arbeiten, die finanzielle Situation und den Stand der Umsetzungsarbeiten orientieren.

Am 9. Juli 2009 ist die Frist zur Einreichung der erforderlichen Unterschriften betreffend das fakultative Referendum ungenutzt verstrichen, weshalb das UVEK dem Bundesrat beantragt, das ZEBG per 1. September 2009 in Kraft zu setzen.

¹ BBI 2007 7683

2 Wirkungen des ZEBG, Zusammenhang mit Nachtragskredit für Bahn 2030

Die Inkraftsetzung des ZEBG ist notwendig, damit auch der Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur sowie derjenige über den Verpflichtungskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur in Kraft treten können.

Die Mittel sind insbesondere für die Arbeiten zur Planung der Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Schweiz (Bahn 2030) dringend notwendig. Mit Inkrafttreten dieses Bundesbeschlusses können die Planungsarbeiten formell aufgenommen werden. Das zuständige BAV sowie die SBB haben bereits Vorarbeiten geleistet, damit der Bundesrat die Vorlage dem Parlament innert nützlicher Frist unterbreiten kann. Die SBB hat diese Vorarbeiten bisher aus ihrem eigenen Budget bezahlt. Dies kann man jedoch nicht erwarten. Genau aus diesem Grund hat das Parlament einen besonderen Verpflichtungskredit für die Planung der Weiterentwicklung des Schienennetzes vorgesehen. Um die noch im 2009 fällig werdenden Zahlungen zu decken, ist ein Nachtragskredit nötig. Das UVEK beantragt daher die Ermächtigung, dem Parlament mit dem Nachtrag II 2009 einen Nachtragskredit in Höhe von 3 Mio. Franken beantragen zu können. Die entsprechende Ausgabe wird dem FinöV-Fonds belastet.

Die Inkraftsetzung des ZEBG ist deshalb dringend.

3 Datum des Inkrafttretens

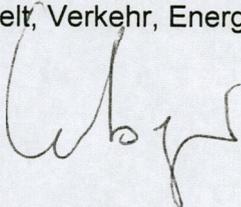
Das ZEB-Gesetz soll per 1. September 2009 in Kraft treten.

4 Ämterkonsultation

Es wurde eine Ämterkonsultation bei BK, BJ und EFV durchgeführt. Die administrativen Hinweise von BK und BJ wurden aufgenommen. Die EFV ist mit dem Antrag inkl. dem nachträglich eingebauten Nachtragskredit für die Planungsarbeiten für Bahn 2030 einverstanden.

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlusssentwurf zuzustimmen.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation, UVEK



Moritz Leuenberger

Veröffentlichung in der Amtlichen Sammlung

Beilagen:

- Entwurf des Beschlussdispositivs
- Text ZEBG
- Nachtragskredit II/2009: Nachtragskreditbegehren

Zum Mitbericht an:

- BK
- EDA
- EDI
- EJPD
- VBS
- EFD
- EVD



Bundesratsbeschluss vom

Inkraftsetzung des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) und Nachtragskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (Bahn 2030)

Aufgrund des Antrags des UVEK vom - 5. AUG. 2009
Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Das Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) wird auf den 1. September 2009 in Kraft gesetzt.
2. Das UVEK wird ermächtigt, dem Parlament im Rahmen des Nachtrags II 2009 einen dem FinöV-Fonds zu belastenden Nachtragskredit von 3 Millionen für die Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (Bahn 2030) zu beantragen.

Für getreuen Protokollauszug:

Veröffentlichung:
Amtliche Sammlung

Protokollauszug an:				
<input type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
		EDA		
		EDI		
		EJPD		
		VBS		
		EFD		
		EVD		
		UVEK		
		BK		
		EFK		
		Fin. Del.		

**Bundesgesetz
über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
(ZEBG)**

vom 20. März 2009

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 81, 87 und 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung¹,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 17. Oktober 2007²,
beschliesst:*

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Ziele

Dieses Gesetz bezweckt:

- a. für den Personenfern- und den Güterverkehr die Kapazitäten auszubauen und die Leistungen zu steigern;
- b. die Zahl der Vollknoten zu erhöhen;
- c. die Reisezeiten auf der Ost-West-Achse zu verkürzen;
- d. Kapazitätsengpässe auf der Nord-Süd-Achse zu beseitigen.

Art. 2 Gegenstand

Das Gesetz regelt die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und ihre Finanzierung durch den Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds).

Art. 3 Begriffe

In diesem Gesetz bedeuten:

- a. *Leistungssteigerung*: Massnahme zur Verdichtung des Bahnverkehrs auf einer Strecke oder in einem Knoten;
- b. *Kapazitätsausbau*: Massnahme zur Behebung eines bestehenden Kapazitätsengpasses sowie zur Leistungssteigerung;

¹ SR 101

² BBl 2007 7683

- c. *Beschleunigungsmassnahme*: Massnahme zur Verkürzung der Reisezeit eines Zuges zwischen zwei Bahnhöfen;
- d. *Zugfolgeverdichtung*: Senkung des zeitlichen Abstands zwischen zwei Zügen, die auf der gleichen Strecke in die gleiche Richtung fahren;
- e. *Entflechtung*: Massnahme in einem Knoten, die eine kreuzungsfreie Verkehrsführung ermöglicht und die Knotenkapazität erhöht.

2. Abschnitt: Massnahmen

Art. 4 Massnahmen für die Eisenbahngrossprojekte

Die Massnahmen für die Eisenbahngrossprojekte umfassen:

- a. auf den Basislinien der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT):
 - 1. Basel–Gotthard Nord: Zugfolgeverdichtung Basel–Brugg–Aldorf/Rynächt,
 - 2. Gotthard Süd–Chiasso: Leistungssteigerung Knoten Bellinzona, Lugano und Chiasso, Zugfolgeverdichtung Biasca–Bellinzona–Chiasso, Kapazitätsausbau Balerna–Mendrisio,
 - 3. Bellinzona–Luino: Leistungssteigerung und Kapazitätsausbau,
 - 4. Zug–Arth–Goldau: Leistungssteigerung Knoten Arth–Goldau und Kapazitätsausbau,
 - 5. Raum Bern: Leistungssteigerung Bern–Thun,
 - 6. Lötschberg- und Gotthardachse: Bei Mehrbetrieb Massnahmen zur Gewährleistung der Bahnstromversorgung und Lärmschutzmassnahmen auf den Zufahrtsstrecken zu den Basistunneln am Gotthard und am Lötschberg;
- b. auf den übrigen Strecken:
 - 1. Raum Genf: Leistungssteigerung,
 - 2. Raum Lausanne: Kapazitätsausbau (viertes Gleis) Lausanne–Renens, Leistungssteigerung Knoten Lausanne,
 - 3. Lausanne–Brig–Iselle: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung,
 - 4. Lausanne–Biel–Olten: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung,
 - 5. Lausanne–Bern: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung,
 - 6. Raum Bern: Entflechtung Wylerfeld, Kapazitätsausbau Knoten Bern,
 - 7. Thun–Interlaken: Kapazitätsausbau und Leistungssteigerung, Gewährleistung Anschlussqualität Thun,
 - 8. Biel–Delsberg–Basel: Beschleunigungsmassnahmen,
 - 9. Basel–Olten–Luzern: Entflechtung Liestal, Leistungssteigerung Basel Personenbahnhof, Leistungssteigerung Basel–Luzern,

10. Raum Olten: Entflechtung Olten Nord und Olten Ost, Leistungssteigerung Knoten Olten,
11. Olten–Aarau: Kapazitätsausbau Olten–Aarau (durchgehend vierspurig), Kapazitätsausbau (viertes Gleis) Dulliken–Däniken, Eppenbergtunnel,
12. Raum Rapperswil/Gruemet/Mellingen: Kapazitätsausbau Rapperswil–Gruemet (Neubaustrecke Chestenberg),
13. Raum Zürich: Fernverkehrsanteil Durchmesserlinie, Kapazitätsausbau Südzufahrt Altstetten–Zürich,
14. Thalwil–Luzern: Kapazitätsausbau Cham–Rotkreuz, Leistungssteigerung Knoten Thalwil,
15. Zürich–Winterthur: Entflechtung Raum Dorfnest, inkl. Kapazitätsausbau; Entflechtung Hürlistein, Kapazitätsausbau Knoten Effretikon, Leistungssteigerung Bassersdorf–Effretikon–Winterthur,
16. Raum Winterthur: Kapazitätsausbau Tössmühle–Winterthur, Leistungssteigerung Knoten Winterthur,
17. Winterthur–St. Gallen: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung,
18. Winterthur–Weinfelden: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung,
19. Bellinzona–Locarno: Leistungssteigerung und Kapazitätsausbau,
20. Rheintal: Kapazitätsausbau,
21. Neuhausen–Schaffhausen: Leistungssteigerung,
22. Bei Mehrbetrieb Massnahmen zur Gewährleistung der Bahnstromversorgung, Lärmschutzmassnahmen sowie Bau von Abstellanlagen.

Art. 5 Massnahmen für andere Strecken

Für Massnahmen an anderen Strecken des schweizerischen Eisenbahnnetzes nimmt das Bundesamt für Verkehr Planungen vor, um die Realisierung und die Kosten abzuklären.

Art. 6 Ausgleichsmassnahmen für den Regionalverkehr

Führen die Massnahmen nach Artikel 4 zu Nachteilen für den Regionalverkehr, so werden bauliche Massnahmen zu deren Behebung getroffen.

Art. 7 Projektierung und Ausführung

¹ Die Infrastrukturbetreiberinnen projektieren die Massnahmen für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und führen sie aus.

² Der Bund regelt seine Beziehungen zu den Infrastrukturbetreiberinnen in Vereinbarungen. Darin werden die Ziele bezüglich der zur Verfügung zu stellenden Kapazitäten sowie die Strecken, Leistungen, Kosten und Termine, die Gewährung der Mittel und die Organisation im Einzelnen festgelegt.

³ Die Vereinbarungen bedürfen der Genehmigung durch den Bundesrat.

Art. 8 Vergabe von Aufträgen

Die Infrastrukturbetreiberinnen vergeben Liefer-, Dienstleistungs- und Bauaufträge nach der Bundesgesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen.

Art. 9 Laufende Optimierung der Arbeiten

Bei der Projektierung und Ausführung der Arbeiten sind nach dem Grundsatz einer betriebs- und volkswirtschaftlichen Optimierung laufend der bahntechnologische Fortschritt, organisatorische Verbesserungen sowie die Entwicklung im Personen- und Güterverkehr zu berücksichtigen.

Art. 10 Weitere Entwicklung

¹ Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung bis 2010 eine Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen.

² Dabei prüft der Bundesrat insbesondere folgende Massnahmen:

- a. Verdichtung Jurasüdfuss inklusive Ligerzer Tunnel;
- b. Verdichtung Lausanne–Genf;
- c. Beschleunigung Luzern–Zürich mit Zimmerberg-Basistunnel II;
- d. Halbstundentakt Bern–Visp;
- e. Angebotsverbesserung Biel–Basel und Biel–Zürich;
- f. Halbstundentakt Intercity Zürich–Chur;
- g. Angebotsverbesserungen Biel–Delsberg–Delle/Basel;
- h. Entlastung Güterverkehr Raum Baden;
- i. Entflechtung Basel Ost;
- j. Wisenbergtunnel;
- k. NEAT-Zufahrten im Norden und Süden;
- l. Brüttener Tunnel;
- m. Siviriez–Villars-sur-Glâne;
- n. Heitersbergtunnel II.

³ Priorität haben Projekte, die in einer Volksabstimmung auf Bundesebene gutgeheissen wurden oder gesamthaft vordringlich sind.

⁴ Den Massnahmen liegt ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Bedarfs- und Angebotskonzept zu Grunde.

⁵ Zur Finanzierung dieser Massnahmen sieht die Vorlage eine Zuführung zusätzlicher Mittel in den FinöV-Fonds vor.

⁶ Neben der Finanzierung gemäss Absatz 5 prüft der Bundesrat zur rascheren Umsetzung dieser Massnahmen auch andere Finanzierungsmöglichkeiten, namentlich die Bildung öffentlich-privater Partnerschaften.

3. Abschnitt: Finanzierung

Art. 11 Verpflichtungskredite

Die Bundesversammlung bewilligt mittels Bundesbeschluss die für die Massnahmen nach den Artikeln 4–6 notwendigen Verpflichtungskredite.

Art. 12 Finanzierungsmodalitäten

¹ Der Bund stellt über den FinöV-Fonds die bewilligten Mittel für die Finanzierung der Massnahmen in Form von variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen und A-Fonds-perdu-Beiträgen zur Verfügung.

² Für die Finanzierung der Massnahmen nach Artikel 4 Buchstabe a werden die Mineralölsteuermittel nach Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2 Buchstabe c der Bundesverfassung verwendet.

³ Die Infrastrukturbetreiberinnen können unter Vorbehalt der Genehmigung des Bundesamtes für Verkehr mit den betroffenen Kantonen und Dritten (öffentlich-private Partnerschaft) Vereinbarungen zur Vorfinanzierung der von der Bundesversammlung beschlossenen und finanzierten Massnahmen nach Artikel 4 abschliessen.

4. Abschnitt: Aufsicht, Berichterstattung und Verfahren

Art. 13 Aufsicht und Kontrolle

Der Bundesrat stellt die Aufsicht und die Kontrolle über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur sicher.

Art. 14 Berichterstattung

¹ Der Bundesrat orientiert die Bundesversammlung jährlich über:

- a. den Stand der Arbeiten an der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur;
- b. die Aufwendungen aufgrund der bewilligten Verpflichtungskredite;
- c. die bisherigen und die für die vier folgenden Jahre vorgesehenen Investitionen in Massnahmen nach den Artikeln 4–6.

² Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation erlässt die Ausführungsbestimmungen für das Controlling über die Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine der bewilligten Massnahmen.

Art. 15 Verfahren und Zuständigkeiten

Die Verfahren und Zuständigkeiten für Planung, Bau und Betrieb der Bauten und Anlagen richten sich nach dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957³.

³ SR 742.101; BBl 2009 2048

5. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 16 Vollzug

Der Bundesrat erlässt die Ausführungsbestimmungen.

Art. 17 Änderung bisherigen Rechts

Die Änderung bisherigen Rechts wird im Anhang geregelt.

Art. 18 Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Ständerat, 20. März 2009

Nationalrat, 20. März 2009

Der Präsident: Alain Berset
Der Sekretär: Philippe Schwab

Die Präsidentin: Chiara Simoneschi-Cortesi
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Datum der Veröffentlichung: 31. März 2009⁴

Ablauf der Referendumsfrist: 9. Juli 2009

⁴ BBl 2009 2099

Änderung bisherigen Rechts

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

1. Bundesgesetz vom 19. Dezember 1986⁵ betreffend das Konzept BAHN 2000

Art. 2 Bst. a, c und d

Zu diesem Zweck wird das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen durch folgende neue Linien erweitert:

- a. Vauderens–Siviriez;
- c. Muttenz–Liestal (exkl. Bahnhof Liestal);
- d. *Aufgehoben.*

2. Alpentransit-Beschluss vom 4. Oktober 1991⁶

Titel

Bundesgesetz
über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale
(Alpentransit-Gesetz, AtraG)

Ingress erstes Lemma

gestützt auf die Artikel 81, 87 und 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung⁷,

Art. 5^{bis} Einleitungssatz sowie Bst. a und c

Folgende Projekte der NEAT sind in der Finanzierungsregelung nach Artikel 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung eingeschlossen:

- a. Gotthard: Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird um einen Gotthard-Basistunnel zwischen den Räumen Altdorf/Erstfeld und Bodio/Biasca, die Neubaustrecke bis in den Raum Giustizia sowie einen Ceneri-Basistunnel zwischen den Räumen Sant'Antonino/Cadenazzo und Lugano (Massagno)/Vezia einschliesslich der Verknüpfungen an die Stamm-
linien erweitert. Darin inbegriffen sind die Bahnstromversorgung sowie die

⁵ SR 742.100

⁶ SR 742.104

⁷ SR 101

Arbeiten zur Inbetriebnahme dieser Werke. Die Baustellenerschliessung in der Surselva erfolgt über das bestehende Eisenbahnnetz, das nach den entsprechenden Bedürfnissen auszubauen ist.

- c. Ostschweiz: Der Bund verbessert die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardlinie, indem er die Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau teilweise ausbaut.

Art. 8^{bis} Abs. 1 Bst. a

¹ Der Bund stellt die Abstimmung der Vorhaben untereinander und im Gesamtzusammenhang sicher. Der Bundesrat erlässt zu diesem Zweck einen Sachplan nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979⁸. Darin werden zumindest festgelegt:

- a. die Verbindungen zwischen dem Basistunnel am Gotthard und dem Basistunnel Ceneri sowie der Tunnel Thalwil (Nidelbad);

Art. 10^{bis} Abs. 1 Bst. b

¹ Die NEAT nach den Artikeln 3–9 wird in zwei Phasen realisiert:

- b. Die zweite Phase umfasst die Realisierung der übrigen Projekte nach Artikel 5^{bis}.

Art. 10^{ter} Sachüberschrift und Einleitungssatz

Weitere Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 196 Ziffer 3
der Bundesverfassung

Die nachstehenden Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung werden in separaten Bundesgesetzen geregelt:

Art. 17 Abs. 1

¹ Für die Projektierung, den Bau und den Betrieb der Linien am Gotthard und am Lötschberg führen die SBB und die BLS eigene Rechnungen.



Nachtrag II/2009: Nachtragskreditbegehren

FHG: Art. 33 und 34; FHV: Art. 24 und 27

an den Bundesrat

Verwaltungseinheit:	Nr.	Bezeichnung: Fonds für die Eisenbahngrossprojekte			
Vorschlagskredit:	A	Bezeichnung: Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur			
		Bestandteile¹⁾ des Vorschlagskredit			
Betrag in Franken:		Total	fw	nf	LV
Laufendes Jahr		0			
Vorjahr					
		Bestandteile¹⁾ des Kreditbegehrens			
Betrag in Franken:		Total	fw	nf	LV
Nachtragskredit:		3'000'000	3'000'000		
Gewöhnlicher Vorschuss:		0			
Dringlicher Vorschuss (sofort verfügbar):		0			
1) fw=finanzierungswirksam / nf=nicht finanzierungswirksam / LV=Leistungsverrechnung					

Kurze Begründung für Zahlenteil der Botschaft (Ausführliche Begründung siehe Rückseite oder Beilageblatt)

Deutsch:

Das Parlament hat den Bundesrat mit Art. 10 des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) beauftragt, bis Ende 2010 eine Folgevorlage zu erstellen. Diese soll - unter dem Namen Bahn 2030 - weitere Infrastrukturvorhaben zur Realisierung vorschlagen. Die Planungskosten werden über den Verpflichtungskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur abgedeckt. Das zuständige BAV sowie die SBB haben bereits Vorarbeiten geleistet, damit der Bundesrat die Vorlage dem Parlament innert nützlicher Frist unterbreiten kann. Die SBB hat diese Vorarbeiten bisher aus ihrem eigenen Budget bezahlt. Um die bereits im 2009 fällig werdenden Zahlungen zu decken, ist ein Nachtragskredit nötig.

Français:

Par l'art. 10 de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), le Parlement a chargé le Conseil fédéral d'élaborer un message subséquent d'ici la fin de 2010. Intitulé Rail 2030, ce projet devra proposer de nouveaux projets d'infrastructure à réaliser. Les coûts de planification sont couverts par le crédit d'engagement destiné à la planification du développement de l'infrastructure ferroviaire. L'OFT, compétent en la matière, et les CFF ont déjà effectué les travaux préalables afin que le Conseil fédéral puisse présenter le projet de message au Parlement dans les délais impartis. Les CFF ont payé ces travaux préliminaires par leur propre budget. Un crédit supplémentaire est nécessaire pour acquitter les paiements échus en 2009.

Italiano:

Con l'articolo 10 della legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF) il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di presentare entro la fine del 2010 un progetto ulteriore, in cui, con il titolo di Ferrovia 2030, sarà proposta la realizzazione di altri progetti infrastrutturali. I costi di pianificazione saranno coperti tramite il credito d'impegno per la pianificazione dello sviluppo ulteriore dell'infrastruttura ferroviaria. L'UFT, Ufficio federale competente, e le FFS hanno già avviato i lavori preliminari per consentire al Consiglio federale di presentare il progetto al Parlamento in termini utili. Finora le FFS hanno finanziato questi lavori con i propri fondi. Per saldare i pagamenti previsti già nel 2009 è ora necessario un credito aggiuntivo.

Mitbericht

(Antragstellendes Departement)

Einverstanden

Bern, den

Obiges Kreditbegehren wird antragsgemäss bewilligt

Protokollauszug an:

für getreuen Auszug,
die Protokollführung:

Nachtragskreditbegehren: Auswirkungen auf die Stammhauskonten (fw, nf, LV)

		Nachtrag	Betrag in Franken	
			Vor NK (Alt)	Nach NK (Neu)
Voranschlagskredit 2009		0		
Nr.	Bezeichnung:			
A				
Betroffene Stammhauskonten		3'000'000	0	3'000'000
Nr.	Bezeichnung:			
	Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur			

Nachtragskredit: Auswirkungen auf andere Voranschlagskredite/Stammhauskonten:

		Nachtrag	Betrag in Franken	
			Vor NK (Alt)	Nach NK (Neu)
Voranschlagskredit 2009		0		
Nr.	Bezeichnung			
A				
Betroffene Stammhauskonten		0	0	0
Nr.	Bezeichnung			

Ausführliche Begründung für Textteil der Botschaft über den Nachtrag (deutsch oder französisch)

Am 20. März 2009 hat die Bundesversammlung nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 17. Oktober 2007 das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) beschlossen. Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs hat das Parlament in Art. 10 ZEBG eine nachfolgende Vorlage an die Bundesversammlung vorgesehen. Diese wird unter dem Namen Bahn 2030 weitere Infrastrukturvorhaben zur Realisierung vorschlagen. Das Parlament hat diese Vorlage - entgegen der Absicht des Bundesrates, der eine spätere Vorlage vorsah - bis Ende 2010 verlangt. Zu deren Planung dient der Verpflichtungskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur.

Das zuständige BAV sowie die SBB haben bereits Vorarbeiten geleistet, damit der Bundesrat die Vorlage dem Parlament innert nützlicher Frist unterbreiten kann. Die SBB hat diese Vorarbeiten bisher aus ihrem eigenen Budget bezahlt. Das Parlament hat jedoch einen besonderen Verpflichtungskredit für die Planung der Weiterentwicklung des Schienennetzes vorgesehen. Um die im 2009 fällig werdenden Zahlungen zu decken, ist ein Nachtragskredit in Höhe von 3 Mio. Franken nötig.

Aus Sicht des Bundesrats ist die Planung von Bahn 2030 dringlich und prioritär. Der Bundesrat hat in seiner Aussprache vom 19. Dezember 2008 das UVEK beauftragt, bis Anfang 2010 eine Vernehmlassungsvorlage für Bahn 2030 mit zwei Varianten zu erarbeiten. Das Investitionsvolumen soll 12 bzw. 21 Mrd. Franken betragen. Die Planungszeit für Investitionen dieser Grössenordnung ist bereits heute extrem kurz. Eine Verzögerung der Arbeiten ist aus Sicht des Bundesrats nicht zu verantworten. Da das Parlament das ZEBG in der Frühjahrssession 2009 verabschiedet hat, war eine Berücksichtigung der nötigen Ausgaben bereits im Voranschlag nicht möglich.

Die Ausgaben werden über den FinöV-Fonds finanziert.



Begleitblatt zu Bundesratsgeschäften
Feuille d'accompagnement des affaires du Conseil fédéral

des/du	EDA/DFAE	EDI/DFI	EJPD/DFJP	VBS/DDPS	EFD/DFE	EVD/DFE	UVEK/DETEC	BK/ChF
Datum/Date							5. AUG. 2009	

Titel des Antrags/Aussprachepapiers / Titre de la proposition/note de discussion:

Inkraftsetzung des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) und Nachtragskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (Bahn 2030)

Zur Behandlung im Bundesrat/A traiter au Conseil fédéral: Finanzdelegation/Délégation des finances
 innert Monatsfrist/dans le délai d'un mois ja/oui nein/non

Letztmöglicher Termin/Date limite: **19.08.2009**

Begründung/Motifs: **Inkraftsetzung ZEBG vorgesehen per 1.09.2009**

Verantwortliche/r Responsable	Dr. Max Friedli, Direktor	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. 031 322 57 01 Tél.
Sachbearbeiter/in Spécialiste	Dr. HU. Felber, wiss. MA	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. 031 322 77 57 Tél.
Uebersetzer/in (d) Traducteur/trice Traduttore/trice(i)		Amt (Abk.) Office (sigle) Ufficio (abbr.)		Tel. Tél. Tel.

Ergebnis der Ämterkonsultation/Résultat de la consultation des offices: (Bei Differenzen, vgl. ausführliche Begründung im Antrag/Aussprachepapier / En cas de divergences, voir motifs détaillés dans la proposition/note de discussion)

Konsultiert wurden die Bundeskanzlei, das Bundesamt für Justiz und die Eidg. Finanzverwaltung.
Die administrativen Hinweise von BK und BJ wurden aufgenommen. Die EFV ist mit dem Antrag inkl. dem nachträglich eingebauten Nachtragskredit für die Planungsarbeiten für Bahn 2030 einverstanden.

Information: (nach Rücksprache mit dem Informationsdienst Dep./Amt auszufüllen / à remplir après consultation du service d'information du dép./de l'office)

am Tag der Bundesratssitzung/le jour de la séance du Conseil fédéral:

- ja/oui nein/non (= begründen/motiver):
 später/plus tard (Zeitpunkt und Begründung angeben/indiquer date et motifs):
 keine Information/pas d'information

Publikation/Publication BBI/FF AS/RO/RU Originaltext/Texte original/Testo d f i

Durch die BK auszufüllen / A remplir par la ChF

	EDA	EDI	EJPD	VBS	EFD	EVD	UVEK	BK
Zum Mitbericht an Pour co-rapport au								
Zustimmung Adhésion								
Mitbericht Co-rapport								
Stellungnahme Réponse								
Vernehmlassung Réplique								

Beschluss des Bundesrates vom
Décision du Conseil fédéral du

Zustimmung / Approbation

- antragsgemäss
conformément à la proposition
 mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
avec modification par procédure de co-rapport
 mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
und Beratung
avec modification par procédure de co-rapport
et délibération
 mit Änderung gemäss Beratung
avec modification par délibération
 Kenntnis genommen/Pris connaissance

Abgelehnt/Refusé

Verschoben/Renvoyé