



011.2 pl
031/61 58 46

3003 Bern, im August 1993
sam

BAHN 2000

Zur Orientierung der Finanzdelegation der Eidg. Räte
am 26. August 1993 in Wangen/Sz

1. Das Konzept

Im Jahr 1987 hat das Volk dem Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept BAHN 2000 (SR 742.100) zugestimmt. BAHN 2000 ist ein **Angebotskonzept**, welches auf dem landesweiten Stundentakt und bedarfsweisen Verdichtungen zum Halbstundentakt basiert. Der Bahnverkehr soll rascher, häufiger, direkter und bequemer werden, um inskünftig einen grösseren Anteil des Personenverkehrs bewältigen zu können.

Die Verwirklichung dieser quantitativen und qualitativen Angebotsverbesserungen stellt Anforderungen an Infrastruktur, Rollmaterial und Betriebstechnik der Bahnen. Für die **Infrastrukturmassnahmen der SBB** (namentlich für die Neubausrecken Mattstetten - Rothrist, MuttENZ - Olten, Zürich/Flughafen - Winterthur und Vauderens - Villars-sur-Glâne) wurde ein **Kredit von 5,4 Milliarden Franken** (Preisstand 1985) bewilligt.

2. Mehrkosten / Wirtschaftlichkeit

Unter den ursprünglichen Kosten- und Ertragsannahmen war die Wirtschaftlichkeit von BAHN 2000 gegeben. Im Zuge der Konkretisierung der Planung zeichneten sich aber mit zunehmender Deutlichkeit Mehrkosten ab, welche nicht nur die Einhaltung des Kredits, sondern auch die Wirtschaftlichkeit des Konzepts immer mehr in Frage stellten.

Im Jahr 1992 ergab eine Analyse der SBB, dass die Verwirklichung sämtlicher bis dahin unter BAHN 2000 geplanter Infrastrukturvorhaben 14 bis 16 Milliarden Franken (Preisstand 1992) kosten würde. Die Wirtschaftlichkeit des Konzepts wäre mit diesen Investitionskosten nicht mehr gewährleistet.

Die Ursachen für die Zunahme der geplanten Kosten (um solche handelt es sich nämlich, da bis heute nur rund 10 Prozent der Bauten erstellt, im Bau oder baureif

sind) sind sehr vielfältig. Sie waren schon mehrmals Gegenstand parlamentarischer Vorstösse und werden hier nur noch summarisch aufgeführt:

- **Veränderte Rahmenbedingungen**

Darunter fallen insbesondere die strengeren Umweltschutzaufgaben, die 1985/86 nicht vorhersehbar waren. Darunter fällt aber auch die unerwartet starke Zunahme des Personen- und Güterverkehrs, die dazu führte, dass immer mehr und immer teurere Bauten eingeplant wurden.

- **Erhöhte Anforderungen**

Neben der starken Verkehrszunahme führten auch die Forderungen nach mehr und schnelleren Zügen sowie die Forderungen nach höheren Streckenkapazitäten für den Regional- und Agglomerationsverkehr zur Aufnahme von zusätzlichen Neu- und Ausbauten im Rahmen von BAHN 2000.

- **Planungsungenauigkeiten und Abgrenzungsprobleme**

Neben nie vermeidbaren Planungsungenauigkeiten wurden gewisse Vorhaben unter BAHN 2000 geplant, welche in diesem Rahmen an sich wünschbar aber nicht unbedingt notwendig sind.

3. **Aufträge Chef EVED**

Die SBB wurden erstmals im November 1990 durch den Chef EVED beauftragt, Kosten und Wirtschaftlichkeit der Planungen zu analysieren und Kosteneinsparungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Im August 1992 schlugen sie Einsparungen von 1,5 Milliarden Franken vor.

Da damit die Wirtschaftlichkeit des Konzepts nach wie vor gefährdet war, hat der Chef EVED die SBB im Januar 1993 aufgefordert, das Konzept **grundlegend zu überarbeiten** und eine Lösung vorzuschlagen, welche sich im Rahmen des bewilligten Kredits von 5,4 Milliarden Franken plus aufgelaufene Teuerung (zu heutigen Preisen rund 8 Milliarden Franken) verwirklichen lässt.

Ziel dieser **Planungs-Neuorientierung** ist es, auf bloss wünschbare Objekte zu verzichten, also nur das zur Erreichung der ursprünglichen Ziele des Konzepts unbedingt Notwendige beizubehalten. Das heisst, das Projekt auf den Kern des Konzepts von 1985 zurückzuführen:

- Stundentakt mit Verdichtung zum Halbstundentakt bei Bedarf.
- Möglichst viele Anschlusspinnen in möglichst vielen Knoten.

Aus übergeordneter verkehrspolitischer Sicht formulierte der Chef EVED zudem die folgenden verbindlichen **vier Planungsaufgaben**:

- 1) Die Jurasüdfuss-Linie ist fahrzeitmässig der Mittelland-Linie gleichzustellen,
- 2) den Kapazitätsanforderungen des Alpentransit-Zulaufs ist Rechnung zu tragen und
- 3) die Anforderungen der Einbindung der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sind auf den betroffenen Linien zu erfüllen.
- 4) Zudem ist die Wirtschaftlichkeit des Konzepts zu belegen.

4. Bericht der SBB vom Juni 1993

Die SBB haben ihren Lösungsvorschlag dem Vorsteher des EVED am 22. Juni 1993 eingereicht und über die Neuorientierung der Planung am 29. Juni 1993 an einer nationalen Pressekonferenz orientiert.

Die SBB kommen zu folgenden Empfehlungen:

- Das Konzept BAHN 2000 wird in Etappen realisiert;
- Die Neubaustrecken MuttENZ - Olten und Vauderens - Villars-sur-Glâne werden in der ersten Etappe nur teilweise gebaut;
- Die Neubaustrecke Zürich/Flughafen - Winterthur wird auf eine spätere Etappe verschoben;
- Die Massnahmen späterer Etappen werden nicht heute, sondern gemäss der Entwicklung der Nachfrage und der verkehrs-, umwelt- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen festgelegt;
- In der Zwischenzeit wird eine Lösung für einen zusätzlichen Juradurchstich vorgelegt, welche den Anforderungen bezüglich NEAT-Zulauf und der Integration der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz entspricht.

5. Beurteilung des Lösungsvorschlags

Aufgrund einer ersten Kurzbeurteilung scheint die vorgeschlagene Lösung eine gute Möglichkeit, die Hauptziele des Konzeptes BAHN 2000 zu erreichen, ohne den vorgegebenen Kreditrahmen zu sprengen (für die in der Lösung verbliebenen Infrastrukturmassnahmen werden auf Preisbasis 1993 Kosten von 7,4 Milliarden Franken veranschlagt).

Auf ursprünglich geplante Bauten kann (zumindest vorläufig) teilweise verzichtet werden, indem die angestrebten Angebotsverbesserungen durch betriebliche Massnahmen und durch den Einsatz von Doppelstockwagen und von Zügen mit Neigetechnik erreicht werden können. (Allerdings müssen die Kostenfolgen dieses Ersatzes von Infrastruktur durch Rollmaterial und Rationalisierung noch analysiert werden.)

Das von Volk und Parlament verabschiedete Grundkonzept wird durch den Lösungsvorschlag der SBB nicht in Frage gestellt. In der Botschaft zu BAHN 2000 wurde nämlich vorgesehen,

- dass das Konzept schrittweise verwirklicht werden soll und
- dabei das vorgesehene Bauprogramm nicht fixiert, sondern im Sinne einer rollenden Planung laufend den sich ändernden Rahmenbedingungen und den neuen technisch/betrieblichen Möglichkeiten anzupassen ist.

6. Weiteres Vorgehen

Gemäss Art. 3 Abs. 2 des BB vom 19. Dezember 1986 hat der Bundesrat die Eidg. Räte mit dem Geschäftsbericht über den Stand der Verwirklichung des Konzepts BAHN 2000 zu orientieren.

In Anbetracht der grossen Bedeutung von BAHN 2000 soll jedoch das Parlament mit einem eigenständigen Bericht über den Lösungsvorschlag der SBB und die Haltung des Bundesrates orientiert werden.

Bevor allerdings diese Orientierung erfolgen kann, sind die folgenden Arbeitsschritte noch auszuführen:

- bis Ende 1993 eingehende Prüfung des SBB-Berichtes im EVED und Erarbeitung eines Berichts an die Eidg. Räte;
- Vorlage und Genehmigung dieses Berichts im Bundesrat;
- Behandlung des Berichts in den Eidg. Räten.