



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication
Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

U V E K
E T E C
A T E C



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Volksabstimmung vom 29. November 1998

**Die moderne Bahn:
Bau und Finanzierung von
Infrastrukturvorhaben des
öffentlichen Verkehrs**

Fact sheets

Bern, Oktober 1998

Hinweise

Die vorliegende Fact-sheet-Sammlung zur modernen Bahn (Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs) ist nach folgendem Schema aufgebaut:

- Die grundsätzlichen Fact sheets (einstellige Nummerierung, Kapitel 1-7) stellen die Grundzüge der modernen Bahn dar. Aneinandergereiht dienen sie auch als Überblicksreferat.
- Die detaillierten Fact sheets (zweistellige Nummerierung) vertiefen die einzelnen Aspekte der modernen Bahn.
- Die Grafiken zu den einzelnen Kapiteln (vgl. Inhaltsverzeichnis) sind den Fact sheets separat beigefügt.

Die Fact sheets sowie weitere Dokumente zur modernen Bahn sind ab ca. Mitte Oktober auch auf Internet abrufbar: <http://www.bav.admin.ch>

Für weitergehende Informationen:

- Bundesamt für Verkehr (BAV)
Sektion Politik und Planung
Jens Lundsgaard-Hansen
Tel. 031 322 75 60
e-mail: jens.lundsgaard-hansen@bav.admin.ch
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Generalsekretariat
Dr. Karl Schwaar
Tel. 031 322 73 79
e-mail: karl.schwaar@qs-uvek.admin.ch

Inhalt

1. Unsere Bahn soll umfassend modernisiert werden

- 1.1 Moderne Bahn: So wächst der Verkehr
- 1.2 Moderne Bahn: Marktanteile zurückholen
- 1.3 Moderne Bahn: So ist sie in die Verkehrspolitik eingebettet

Grafik 1.1 Staus

Grafik 1.2 Verkehrspolitik

2. Die moderne Bahn bringt Vorteile für die ganze Schweiz

- 2.1 Moderne Bahn: Das bringt Bahn 2000 (1. Etappe)
- 2.2 Moderne Bahn: Das bringt Bahn 2000 (2. Etappe)
- 2.3 Moderne Bahn: Das bringt die NEAT
- 2.4 Neat-Netz: Zwölf Argumente auf einen Blick
- 2.5 Neat-Netz: So viel wurde gespart
- 2.6 Neat-Netz: Kaum teurer als eine einachsige Lösung
- 2.7 Neat-Netz: Auf Kapazität *und* Qualität kommt es an
- 2.8 Neat-Netz: Garantiert HGV-Anschlüsse für das ganze Land
- 2.9 Moderne Bahn: Das bringen die HGV-Anschlüsse
- 2.10 Moderne Bahn: HGV-Anschlüsse Ostschweiz / Nordschweiz
- 2.11 Moderne Bahn: HGV-Anschlüsse Westschweiz
- 2.12 Moderne Bahn: HGV-Anschlüsse Südschweiz
- 2.13 Moderne Bahn: Das bringt der Lärmschutz

Grafik 2.1 Hauptprojekte

Grafik 2.2 Bauprogramm

Grafik 2.3 Investitionskosten

Grafik 2.4 Netz-Argumente

3. Die moderne Bahn macht Bahnfahren attraktiv

- 3.1 Moderne Bahn: Verkürzt die Reisezeiten in europäische Zentren
- 3.2 Moderne Bahn: Verkürzt die Reisezeiten in der Schweiz
- 3.3 Moderne Bahn: Die Vorteile für die Ostschweiz
- 3.4 Moderne Bahn: Die Vorteile für die Zentralschweiz

- 3.5 Moderne Bahn: Die Vorteile für die Nordwestschweiz
- 3.6 Moderne Bahn: Die Vorteile für die Westschweiz
- 3.7 Moderne Bahn: Die Vorteile für den Kanton Tessin

Grafik 3.1 Investitionen Personen-/Güterverkehr

Grafik 3.2 Reisezeitverkürzungen national

Grafik 3.3 Reisezeitverkürzungen international

4. Die moderne Bahn macht die Schweiz zur Verkehrsdrehscheibe Europas

- 4.1 Moderne Bahn: Das bringt das Transitabkommen von 1992
- 4.2 Moderne Bahn: Das bringt das neue Landverkehrsabkommen
- 4.3 Moderne Bahn: Das plant und baut Europa
- 4.4 Moderne Bahn: Lenkt die Güter europaweit auf die Schiene

Grafik 4.1 Scharniere zu Europa

Grafik 4.2 Verkehrsdrehscheibe Schweiz

5. Die moderne Bahn schafft Knowhow und Arbeitsplätze

- 5.1 Moderne Bahn: Schafft Arbeitsplätze
- 5.2 Moderne Bahn: Fördert den Tourismus
- 5.3 Moderne Bahn: Vermindert die Staukosten

Grafik 5.1 Arbeitsplätze

6. Die moderne Bahn schützt die Umwelt und die Alpen

- 6.1 Moderne Bahn: Entlastet die Luft und schont Landreserven
- 6.2 Moderne Bahn: Schützt die Alpen

Grafik 6.1 Umwelt und Alpenschutz

7. Die moderne Bahn steht auf sicherem finanziellem Boden

- 7.1 Moderne Bahn: So wird sie finanziert
- 7.2 Moderne Bahn: Kostenkontrolle dank Spezialfonds
- 7.3 Moderne Bahn: Das kosten die einzelnen Projekte
- 7.4 Moderne Bahn: Schützt den Regionalverkehr

Grafik 7.1 Finanzierung

1. Unsere Bahn soll umfassend modernisiert werden

Unsere Verkehrspolitik ist seit Jahren eine Grossbaustelle. Doch jetzt nähern wir uns den Schlussarbeiten: LSVA und Bahnreform sind unter Dach und Fach. Das bilaterale Landverkehrsabkommen mit der EU steht vor dem Abschluss. Und mit einem Ja zur Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur wird unsere Verkehrspolitik endgültig auf ein neues Fundament gestellt. Das ist auch bitter nötig.

1. So wächst der Verkehr

Wir haben eine rasch wachsende Mobilität: Der Personenverkehr nimmt jährlich um 2,5% zu. Der alpenquerende Güterverkehr wächst gar noch schneller. Und ein Ende dieses Wachstums ist nicht abzusehen.

In den vergangenen Jahren fand es v.a. auf der Strasse statt. Folge: Die Zahl der Stautunden hat sich in kürzester Zeit von jährlich 2'400 auf 4'200 Stunden erhöht. Schon heute kosten uns diese Staus über 1 Mrd Fr pro Jahr. Wenn wir nicht Gegensteuer geben, werden sie uns bald 5 bis 8 Mrd Fr kosten.

Ebenfalls stark zunehmen würden die Umweltbelastungen: Der Strassenverkehr verursacht bspw. 35% der CO₂-Emissionen. Sie sind die Hauptursache für den Treibhauseffekt. Auch hier ist also Gegensteuer gefordert.

2. Die Bahn muss Marktanteile zurückholen

Dass die Bahnen an Boden verlieren, hat verschiedene Gründe: Einerseits haben sie sich zu lange auf ihren Lorbeeren ausgeruht. Andererseits sind sie auch stiefmütterlich behandelt worden. In den vergangenen 40 Jahren haben wir zu heutigen Preisen rund 170 Mrd Fr in unser Strassennetz investiert. Für die Bahnen blieben „nur“ 70 Mrd Fr übrig. Folge: Mit dem Pw haben sich die Reisezeiten im Durchschnitt um 40% verkürzt, mit dem Zug um 20%.

Auch im Güterverkehr ist die Strasse heute attraktiver als die Schiene: Die Bahnen halten noch einen Marktanteil von 37%. Im Vergleich mit Europa (15%) ist das zwar viel, verglichen mit 1970, als die Bahn noch 53% der Güter beförderte, ist der Rückgang aber erheblich.

3. So ist die moderne Bahn in die Verkehrspolitik eingebettet

Wir stehen heute vor der Wahl: Wir tun nichts und lassen den Verkehr „in sich ersticken“. Folge: Schwere Nachteile für die Wirtschaft und ein täglicher Ärger für uns alle. Oder: Wir bauen die Strassen massiv aus. Folge: Wir können die Luftreinhalteziele ins Kamin schreiben; besonders in den Agglomerationen und im Alpenraum wird das Leben unerträglich.

Das Schweizervolk hat sich in verschiedenen Abstimmungen für einen dritten Weg entschieden: Die Bahn soll attraktiver und konkurrenzfähig gemacht werden, damit sie im Personen- und im Güterverkehr zu einer echten Alternative zum Privatverkehr und zum Lastwagen wird. Allein mit neuen Eisenbahnstrecken und neuen Tunnels ist es dabei nicht getan:

- ⇒ Die Bahnen selbst müssen effizienter werden (Bahnreform).
- ⇒ Im Schwerverkehr muss die Kostenwahrheit gelten (LSVA).
- ⇒ Wir brauchen eine europäisch harmonisierte Verkehrspolitik (bilaterale Verträge).
- ⇒ Wenn wir aber unseren Wirtschaftsstandort stärken wollen, wenn wir Strasse und Umwelt wirksam entlasten wollen, wenn wir alle weiterhin rasch und bequem reisen wollen, dann müssen wir jetzt auch Ja sagen zur Modernisierung der Bahnen und ihrer Infrastrukturen.

1.1 Moderne Bahn: So wächst der Verkehr

Der Personen- und der Güterverkehr wachsen nach wie vor stark an. Ohne die Modernisierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur käme es auf der Strasse in Kürze zum Kollaps. Auch die Umweltschäden würden stark zunehmen.

1. Verkehrswachstum

Zwischen 1970 und 1990 nahm der Personenverkehr auf Strasse und Schiene jährlich um rund 2,5% zu. Experten rechnen bis 2020 mit einer weiteren Zunahme um 70%; im alpenquerenden Personenverkehr ist mit einem Wachstum von 50% zu rechnen.

Noch stärker wächst der Güterverkehr: Wiederum auf Strasse und Schiene bezogen wird sich die Transportleistung zwischen 1993 und 2015 verdoppeln. Im alpenquerenden Verkehr wäre ohne Gegenmassnahmen mit einer Verdrei- bis Vervielfachung zu rechnen. Entfielen dieser Zuwachs allein auf die Strasse, so würden in kurzer Zeit täglich bis zu 15'000 Lkws den Gotthardtunnel passieren. Diese Zahl entspricht der heutigen Belastung der Gotthardroute durch Lkws und Pws zusammen.

2. Mehr Strassenverkehr - mehr Staus

In den vergangenen Jahren fand das Verkehrswachstums vorwiegend auf der Strasse statt. Ihr Anteil am Privatverkehr beträgt rund 86%. Allein in der Zeit zwischen 1993 und 1996 mit einer Zunahme des Strassenverkehrs um 6% stieg die Zahl der Staustunden von 2'400 auf 4'200 jährlich. Das heisst: Ein Wachstum um 1% bedeutet 300 Stunden mehr Stau. Die durch Staus verursachten Zeitverluste bringen hohe Kosten für die Volkswirtschaft. Schon heute betragen diese jährlich rund 1,1 Mrd Fr.

Die Rechnung ist schnell gemacht: 1 Staustunde kostet heute rund 250'000 Franken. Die Verkehrszunahme um 1% erhöht die Staukosten somit um 75 Mio Fr. Beim prognostizierten Verkehrswachstum würden die Staukosten in der Schweiz demnach in absehbarer Zeit 5 bis 8 Mrd Fr betragen und damit relativ gesehen EU-Niveau erreichen (3% des BIP).

Der Ausbau einzelner Nationalstrassenabschnitte würde nicht ausreichen, um den wachsenden Verkehr zu bewältigen. Auch das Haupt- und Agglomerationsstrassennetz müsste erweitert werden, zudem wären riesige zusätzliche Parkflächen nötig.

3. Mehr Strassenverkehr - mehr Umweltschäden

Der Strassenverkehr verursacht rund 35% der schweizerischen CO₂-Emissionen (CO₂ ist mitverantwortlich für den Treibhauseffekt). Da sich der CO₂-Ausstoss nur proportional zum Treibstoffverbrauch reduzieren lässt, soll dieser gemäss dem in der parlamentarischen Beratung steckenden CO₂-Gesetz bis ins Jahr 2010 gegenüber 1990 um 5% reduziert werden. Können wir das Verkehrswachstum nicht grösstenteils auf die Schiene verlagern, lässt sich dieses Ziel nicht erreichen, zumal der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Pws in den vergangenen Jahren nur minimal zurückgegangen ist.

4. Fazit

Im Interesse unserer Wirtschaft und auch unserer Lebensqualität brauchen wir leistungsfähige Verkehrswege. Zugleich sind wir verpflichtet, die wachsende Mobilität umweltgerecht zu bewältigen. Der Weg dazu führt über eine umfassende Modernisierung der Bahnen.

1.2 Moderne Bahn: Marktanteile zurückholen

In den vergangenen 40 Jahren wurde rund zweieinhalb mal mehr Geld in die Strasse als in die Schiene investiert. Folge: Der Zug hat gegenüber Pws und Lkws an Attraktivität eingebüsst. Mit einer Modernisierung der Bahn lässt sich dieser Trend wenden.

1. Investitionen in Strasse und Schiene

Allein für den Bau der Nationalstrassen wurden in den vergangenen 40 Jahren nominal 50 Mrd Fr aufgewendet. Inflationsbereinigt sind es rund 70 Mrd Fr. Weitere 75 Mrd Fr. (inflationbereinigt 100 Mrd Fr.) wurden in die Kantons- und Gemeindestrassen gesteckt. 87% des 1850 km langen Nationalstrassennetzes sind heute in Betrieb. Die Kosten der noch zu bauenden 240 km werden auf über 20 Mrd Fr. geschätzt (die Neat kostet 7 Mrd Fr. weniger).

Unser Schienennetz stammt hingegen weitgehend aus dem letzten Jahrhundert. Einen Modernisierungsschub erlebte es noch einmal nach 1900, als das Netz elektrifiziert wurde. Weitere Fortschritte brachten ab den 1960er Jahren moderne Sicherungsanlagen und die Aufhebung der Niveauübergänge. Kontinuierlich erneuert wurde das Rollmaterial; es befindet sich heute auf einem hohen Stand. Neue Strecken sind aber an einer Hand abzuzählen: Heitersberglinie 1974, Grauholzlinie 1995. Insgesamt wurde in die Bahninfrastruktur in den vergangenen 40 Jahren zweieinhalb mal weniger Geld investiert als in die Strasse.

2. Mehr Investitionen – kürzere Reisezeiten

Dank der hohen Investitionen ins Strassennetz haben die Reisegeschwindigkeiten erheblich zugenommen. Ein Vergleich von 13 repräsentativen Fahrten von Bahnhof zu Bahnhof ergibt: Während sich die Reisezeiten mit dem Pw in den vergangenen 40 Jahren im Durchschnitt um beinahe 40% verkürzt haben, ist der Zug nur um 20% schneller geworden. 1957 war man mit dem Zug noch einen Tick rascher am Ziel als mit dem Auto. Heute braucht das Auto für diese 13 Fahrten im Durchschnitt 23 Minuten weniger.

3. Kürzere Reisezeiten – höhere Attraktivität

Die Reisegeschwindigkeit hat einen grossen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels: Zwischen Bern und Zürich hat sich die Zahl der Bahnreisenden dank rascherer Fahrt und einem dichteren Fahrplan seit 1974 beinahe verdoppelt; der Verkehrszuwachs auf der Strasse ist hier geringer. Im gleichen Zeitraum sind hingegen die Bahnpassagiere auf der Gotthardroute um ein Drittel zurückgegangen. Hier hat der Zug seit der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels stark an Konkurrenzfähigkeit eingebüsst.

Auch im Güterverkehr werden die Transportzeiten und -qualitäten infolge der wachsenden Arbeitsteilung und der Just-in-time-Produktion immer wichtiger. Ohne eine Modernisierung der Infrastruktur wird die Bahn weitere Marktanteile verlieren. Heute liegt ihr Anteil noch bei 37% (1970: 53%). Im alpenquerenden Verkehr ist er in der gleichen Zeit von 92 auf 72% gesunken.

4. Fazit

Eine moderne Bahn mit hohen Reisegeschwindigkeiten und schlanken Anschlüssen ist eine attraktive Alternative zum Auto. Eine moderne Bahn ist auch nötig für die Entlastung der Strasse von schweren Lastwagen. Nur so ist ein sinnvolles Miteinander von Strasse und Schiene weiterhin möglich.

1.3 Moderne Bahn: So ist sie in die Verkehrspolitik eingebettet

Die Verkehrspolitik soll allen Bewohnerinnen und Bewohnern der Schweiz Mobilität ermöglichen und für die Wirtschaft gute Rahmenbedingungen schaffen. Gleichzeitig muss sie dafür sorgen, dass die Belastungen für Mensch und Natur nicht weiter zunehmen.

1. Ziele

- Erstens ist die Verkehrspolitik Infrastruktur- und Angebotspolitik. Sie soll dazu beitragen, die Standortqualität unseres Landes zu verbessern.
- Zweitens gilt es die Voraussetzungen zu schaffen, um die zunehmende Mobilität umweltverträglich zu bewältigen. Zentral ist der Alpenschutz: Er verlangt eine verstärkte Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.
- Drittens muss das Verkehrssystem finanzierbar sein. Namentlich auch der öffentliche Verkehr darf nicht zunehmend von Subventionen abhängig werden.
- Viertens muss die schweizerische Verkehrspolitik abgestimmt werden auf die europäische Verkehrspolitik.

2. Instrumente

- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe: Sie gleicht die Erhöhung der Lkw-Gewichtslimite aus, hält die Bahnen im Güterverkehr konkurrenzfähig, ist die Sockelmassnahme für die Umsetzung des Alpenschutzes und finanziert den Ausbau der Bahnen mit.
- Bahnreform: Sie ermöglicht den freien Netzzugang im Schienenverkehr, schafft Wettbewerb, erhöht die Effizienz der Bahnen und wandelt die SBB in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft um.
- Landverkehrsabkommen mit der EU: Es bringt den gegenseitigen Marktzugang auf Schiene und Strasse, harmonisiert die technischen Normen der Strassenfahrzeuge (40t-Limite) und ermöglicht eine koordinierte Politik im Alpenraum in den Bereichen Infrastruktur (Neat) und Strassenabgaben.
- Moderne Bahn: Diese Vorlage bündelt die grossen Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs und stellt deren Finanzierung sicher.
- Fertigstellung des Autobahnnetzes: Die letzten Lücken werden bis in 15 Jahren geschlossen sein. Die Finanzierung ist gesichert.

3. Fazit

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wurde vom Volk angenommen und soll ab 2001 erhoben werden. Bereits zwei Jahre früher tritt die Bahnreform in Kraft. Jetzt nehmen wir auch die zweite Hälfte der Verkehrspolitik in Angriff: Die moderne Bahn wird reisen attraktiver machen, Strasse und Umwelt entlasten, unseren Standort und unsere Stellung gegenüber der EU stärken.

2. Die moderne Bahn bringt Vorteile für die ganze Schweiz

Die Modernisierung der Bahn besteht aus vier Vorhaben: Bahn 2000, NEAT, HGV-Anschlüsse, Lärmschutz. Sie sind sorgfältig aufeinander abgestimmt und bringen unserem Land zahlreiche Vorteile. Die Bauzeit wird rund 20 Jahre betragen. Die Investitionen belaufen sich auf 1,5 Mrd Fr pro Jahr. Das ist nicht mehr, als in den kommenden Jahren für die Fertigstellung des Autobahnnetzes aufgewendet wird.

1. Das bringt Bahn 2000

Bahn 2000 bringt ein attraktives Angebot im nationalen Personenverkehr. Sie umfasst rund 50 Bauprojekte – Neubaustrecken, Streckenausbauten, Ausbau der Knotenbahnhöfe -, die sich über das ganze Land verteilen.

Aus wirtschaftlichen Gründen wurde Bahn 2000 etappiert. Die 1. Etappe dient dazu, das Knotenprinzip so weit wie möglich zu verwirklichen. Das heisst: Die Züge kommen in den grösseren Bahnhöfen gleichzeitig an und fahren wenig später wieder weg. In der 2. Etappe, die nach 2005 gestartet wird, sollen dann gezielt Lücken geschlossen und neue Angebote bereitgestellt werden, z.B. durch vermehrten Halbstundentakt.

2. Das bringt die NEAT

Die NEAT bindet die Südschweiz an Bahn 2000 an. Dank ihr figuriert unser Land auch im europäischen Leitschema des Hochleistungs-Bahnnetzes. Und schliesslich schafft die NEAT die Kapazitäten und Transportqualitäten, die für die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene und den Schutz der Alpen nötig sind.

Die NEAT von 1998 ist allerdings nicht mehr die NEAT von 1992. Unverändert geblieben ist nur der Netzgedanke; Nutzen und Lasten des Bahnverkehrs sollen gleichmässig auf das ganze Land verteilt werden. Deshalb haben auch alle Regionen vehement für „ihren“ Tunnel und „ihre“ Zufahrtsstrecken gekämpft.

Insgesamt wurde die „neue“ NEAT aber um rund 4 Mrd Fr abgespeckt. Würde sie noch stärker redimensioniert, so wäre der verkehrs- und staatspolitische Schaden weit grösser als der erzielte Spareffekt. Der Verzicht auf die Lötschberg-Achse z.B. würde die Kosten bestenfalls um 1-2 Mrd Fr senken. Das sind 3-6% des gesamten Pakets. Wirtschaftlich viel klüger als die Streichung einer ganzen Achse ist die in Etappen vorgesehene Inbetriebnahme der NEAT. So kann das Angebot schrittweise der wachsenden Nachfrage angepasst werden.

3. Das bringen die HGV-Anschlüsse

Mit HGV-Anschlüssen in allen Landesteilen verbinden wir die Schweiz mit dem europäischen Hochleistungsnetz. Die Bahn wird damit zu einer starken und umweltfreundlichen Konkurrentin des Strassen- und des Luftverkehrs. Ohne diese Anschlüsse, ohne Bahn 2000 und ohne NEAT würde die Schweiz im Personenverkehr von der europäischen Entwicklung abgeschnitten. Den Schwerverkehr hingegen würden wir nicht los, aber er würde zur Hauptsache auf der Strasse durch unser Land rollen.

4. Das bringt der Lärmschutz

Das vierte und letzte Element ist der Lärmschutz. Mit aktiven und passiven Massnahmen sollen rund 260'000 Menschen vor übermässigem Bahnlärm geschützt werden. Mit der neuen Vorlage besteht die Möglichkeit, diese gesetzliche Verpflichtung sicher zu finanzieren.

2.1 Moderne Bahn: Das bringt Bahn 2000 (1. Etappe)

Bahn 2000 wurde etappiert. In der 1. Etappe wird gebaut, was den grössten Nutzen bringt. Das Angebotskonzept aber bleibt: Die Züge kommen in den Knoten im Stunden- oder Halbstundentakt gleichzeitig an und fahren wenig später wieder weg. Der Regionalverkehr kann so optimal in den Intercity- und Schnellzugsverkehr eingebunden werden. Für die Reisenden heisst das minimale Umsteigezeiten und maximale Anschlüsse in alle Richtungen. Bis 2005 soll die 1. Etappe von Bahn 2000 fertiggestellt sein.

1. Das wird gebaut

Bahn 2000 wurde vom Volk bereits 1987 gutgeheissen. Drohende Kostenüberschreitungen machten eine Überarbeitung des Konzepts aber unumgänglich. Nicht dringende Streckenausbauten wurden zurückgestellt. Angebotsziele werden nun verstärkt mit High-tech anstatt teuren Bauten erreicht. Die Kosten konnten damit auf 7,5 Mrd Fr gesenkt werden. Das entspricht teuerungsbereinigt den 5,4 Mrd Fr, die 1987 bewilligt wurden.

Die erste Etappe von Bahn 2000 umfasst rund 50 Bauprojekte. Die grössten davon sind:

- Drittes Gleis zwischen Genf und Coppet
- Doppelspurausbau am Neuenburgersee
- Doppelspurtunnel zwischen Vauderens und Sviriez
- Neubaustrecke zwischen Bern und Olten
- Vierspurausbau zwischen Aarau und Rapperswil
- Doppelspurtunnel zwischen Muttenz und Liestal (Adlertunnel)
- Doppelspurtunnel zwischen Zürich und Thalwil
- Drittes Gleis Tössmühle - Winterthur

Die Investitionen fallen verteilt auf das ganze Land an:

- Westschweiz: rund 1'500 Mio Fr
- Mittelland: rund 3'000 Mio Fr
- Ostschweiz: 1'200 Mio Fr
- Knoten / Bahnhöfe (Lausanne, Bern, Biel, Olten, Luzern, Zürich): rund 1000 Mio Fr
- Netzweite, punktuelle Verbesserungen: rund 800 Mio Fr

2. Besseres Angebot

Mit der 1. Etappe von Bahn 2000 wird das Konzept mit den Anschlussknoten bereits weitgehend verwirklicht. Zürich, Basel, Bern, Olten und Winterthur werden zur vollen Stunde und grösstenteils auch zur halben Stunde bedient; Lausanne, Biel, Luzern und Sankt Gallen zu den Minuten 15 bzw. 45, teilweise ebenfalls halbstündlich. Dazu trägt auch der technische Fortschritt bei: Dank Neige- und Doppelstockzügen, die 40% mehr Sitzplätze bieten, können die notwendigen Angebotserweiterungen und Reisezeitverkürzungen (Zürich-Biel-Lausanne: Einsparung von 35 Min!) mit weniger Streckenausbauten realisiert werden.

3. Fazit

Dank Bahn 2000 werden die Reisezeiten um durchschnittlich 8% und zwischen den Zentren um 15% verkürzt. Der Wert der bei den Reisenden anfallenden Zeitersparnisse beträgt über 100 Mio Fr. Die Schweiz erhält 13% mehr Intercity- und Schnellzugskilometer und 24% mehr Sitzplatzkilometer. Würde der von Bahn 2000 bewältigte Mehrverkehr auf der Strasse abgewickelt, so stiege der Benzinverbrauch um 50 Mio Liter.

2.2 Moderne Bahn: Das bringt Bahn 2000 (2. Etappe)

Die 2. Etappe Bahn 2000 führt zu einer weiteren Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr. Sie soll neue Angebotssegmente einbeziehen und den sich bis 2020 verändernden Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen. Als Vorgabe für die Planung gilt ein Kostendach von höchstens 5,9 Mrd. Franken.

1. Verbesserte Angebote – Berücksichtigung langfristiger Entwicklungen

Die 1. Etappe von Bahn 2000 setzt mit dem Knotenprinzip einen Meilenstein im öffentlichen Verkehr. Die 2. Etappe verfeinert dieses Konzept, dehnt es auf neue Angebotssegmente aus und berücksichtigt langfristige Entwicklungen. So wird sich z.B. der Anteil der Menschen, die in Agglomerationen wohnen (heute bereits rund 70%), voraussichtlich weiter erhöhen. Der Anteil der Menschen über 65 Jahre wird gegenüber heute rund 40 bis 45% höher sein. Planen heisst Vorausdenken; für die 2. Etappe Bahn 2000 müssen deshalb bereits heute die Weichen gestellt und die finanziellen Mittel gesichert werden.

2. Ansatzpunkte der Planung

Die Planungen für die 2. Etappe von Bahn verfolgen verschiedene Ansatzpunkte, die mit betrieblichen, technischen oder baulichen Massnahmen realisiert werden können:

- Angebotsverbesserungen bei nachfragestarken Verbindungen. Dies kann z.B. mit der Beseitigung von Engpässen (Knoten, Schliessung von Doppel- oder Vierspurlücken) und Trassenkorrekturen geschehen. Von der erhöhten Kapazität und Fahrplanstabilität profitiert das gesamte Netz inklusive Agglomerations-, Regional- und Güterverkehr.
- Angebotsverbesserungen innerhalb von Agglomerationen und verbesserte Anbindung an die Grosszentren. Denkbar sind z.B. Knoten- oder Streckenausbauten zur Ermöglichung von neuen Halteorten und verdichteten Fahrplänen oder zur besseren Bedienung von Wachstumsgemeinden, die im heutigen öV-Angebot ungenügend abgedeckt sind.
- Bei Bedarf Aufwertung der Nord-Süd-Achse (Hochgeschwindigkeit, Güterverkehr) durch Bau eines neuen Juradurchstichs (Raum Basel – Mittelland) oder einer Neubaustrecke zwischen Lugano und Mailand (Schweizer Anteil); beide Projekte würden das Netz entlasten und auch für den Agglomerations- und Fernverkehr mehr Spielraum schaffen.

3. Breit abgestützte Planung und referendumsfähiger Bundesbeschluss

Definitive Entscheide über den Inhalt der 2. Etappe Bahn 2000 sind noch nicht gefallen. Die Planung dazu wird in den kommenden Jahren in Zusammenarbeit mit den Kantonen und Transportunternehmungen konkretisiert. Das Parlament wird sich in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts mit einer Botschaft und einem referendumsfähigen Bundesbeschluss befassen. Im Gesamtpaket für die Modernisierung der Bahn sind für die 2. Etappe Bahn 2000 maximal 5,9 Milliarden Franken vorgesehen.

4. Fazit

Die 2. Etappe von Bahn 2000 schliesst an die erste an und stärkt den öffentlichen Verkehr auch im Zeitraum 2010/2020 in der ganzen Schweiz. Neue Angebotssegmente (z.B. Agglomerationen) sollen einbezogen werden. Planen heisst Vorausdenken: deshalb sind bereits heute die Weichen zu stellen und die finanziellen Mittel zu sichern. Die Projekte sollen dann schrittweise und bedarfsgerecht realisiert werden.

2.3 Moderne Bahn: Das bringt die NEAT

Im Personen- und Güterverkehr nehmen die Verkehrsströme stark zu. Dies hat der Bahn zu einer Renaissance verholfen. In unseren Nachbarstaaten werden für über 300 Mrd Fr. neue Hochgeschwindigkeitsstrecken gebaut. Mit der NEAT wird die Schweiz in dieses Netz integriert. Dies bringt im internationalen Verkehr Reisezeitersparnisse von 20-30% und stärkt die Wettbewerbsposition der Bahnen im Güterverkehr.

1. Einsparungen

Gegenüber der 1992 genehmigten Vorlage wurde die NEAT um rund 4 Mrd Fr abgespeckt: Nicht zwingend nötige Neubaustrecken wurden gestrichen (Arth-Goldau – Altdorf, Biasca – Bellinzona, Heustrich – Frutigen); auf den Autoverlad in Heustrich und Steg wird verzichtet und der Lötschbergtunnel daher teilweise nur einspurig ausgebaut; der Ast Mundbach im Wallis weggelassen. Damit kostet die NEAT noch 13,6 Mrd Fr, inkl. einer Reserve von 15%.

2. Die Elemente der NEAT

- Der 57 km lange Gotthardtunnel beginnt bei Erstfeld und endet bei Biasca. Er umfasst zwei einspurige Röhren. Die Bauzeit beträgt 12 Jahre. Zur Gotthardachse gehört auch der in einer zweiten Phase zu bauende Ceneri-Basistunnel zwischen Bellinzona und Lugano.
- Der 34,6 km lange Lötschbergtunnel beginnt bei Frutigen und endet bei Raron im Rhonetal. Es wird mit einer Bauzeit von rund 7 Jahren gerechnet. Der Lötschbergtunnel wird wie der Gotthardtunnel in der ersten Phase gebaut.
- Fester Bestandteil der Neat ist schliesslich der in der zweiten Phase zu realisierende Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardachse. Diesem Ziel dienen Ausbauten auf der Strecke St.Gallen – Arth-Goldau, der Zimmerbergtunnel sowie der Hirzeltunnel.

Baubeginn und Inbetriebnahme der NEAT erfolgen in Etappen: Lötschberg: 2000/2006; Gotthard: 2000/2012; Zimmerberg: 2006/2013; Ceneri: 2006/2016; Hirzel: 2011/2016. Das Verkehrsangebot folgt damit Schritt für Schritt der kontinuierlich wachsenden Nachfrage.

3. Nutzen für Personen- und Güterverkehr

Personenverkehr: Die NEAT ist Teil des europäischen Hochleistungs-Bahnnetzes. Alle Landesteile erhalten bessere Verbindungen in die umliegenden europäischen Metropolen. Zudem verbindet sie den Tessin und das Wallis mit Bahn 2000. Die Gotthardachse verkürzt die Reisezeiten im Durchschnitt um 1 Stunde, die Lötschbergachse um eine halbe bis 1 Stunde.

Güterverkehr: 1997 wurden im alpenquerenden Güterverkehr 18 Mio Tonnen Güter auf der Schiene durch die Schweiz transportiert. Verschiedene Untersuchungen zeigen, dass das Transportvolumen schon bis 2015/2020 rund um das Dreifache ansteigen wird. Die mit den beiden Basistunneln geschaffene Kapazität von 51 – 74 Mio Tonnen (je nach Güterzugstypen) wird deshalb schon bald zu einem grossen Teil ausgelastet sein. Die NEAT erhöht zudem die Qualität der Gütertransporte, und sie senkt die Betriebskosten der Bahnen.

4. Fazit

Dank der NEAT wird die Schweiz zur Drehscheibe im europäischen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr. Zugleich ermöglicht sie die Umsetzung des Alpenschutzes. Sie ist eine Jahrhundertinvestition in die Zukunft unseres Landes.

2.4 NEAT-Netz: Zwölf Argumente auf einen Blick

1. Mit dem NEAT-Netz verteilen wir Nutzen und Lasten des Eisenbahnverkehrs auf die ganze Schweiz. Das entspricht unseren staats- und wirtschaftspolitischen Grundsätzen.
2. Das NEAT-Netz verhindert Einseitigkeit und bringt namhafte Reisezeitverkürzungen für alle Landesteile: die Lötschbergachse in einem Einzugsgebiet von mindestens 1,5 Mio Menschen, die Gotthardachse in einem Einzugsgebiet von mindestens 3 Mio Menschen.
3. Dank dem NEAT-Netz wird die Schweiz zur Drehscheibe des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Die Reisezeitersparnisse in die umliegenden Metropolen betragen 20-30%.
4. Dank dem NEAT-Netz wird die Simplonlinie im internationalen Reiseverkehr aufgewertet. Davon – u.a. vom direkten Anschluss an den Flughafen Mailand-Malpensa – profitiert die ganze Westschweiz.
5. Mit dem NEAT-Netz werden die Kantone Tessin und Wallis an Bahn 2000 angebunden.
6. Mit dem NEAT-Netz schaffen wir die Voraussetzungen für die Verlagerung des Schwerkverkehrs auf die Schiene. Mit nur einer Achse müsste der Grossteil der Güterzüge über die Bergstrecken geführt werden. Das kostet bis zu 20% mehr. Zudem müssten qualitative Abstriche in Kauf genommen werden (Umwege, weniger Tageszüge, Verspätungen usw.). Damit würde die Konkurrenzfähigkeit der Bahnen massiv geschmälert.
7. Mit dem NEAT-Netz bleiben wir unabhängiger von ausländischen Investitionsentscheidungen. Bei der Bündelung des gesamten Verkehrs auf die Gotthardachse wären im stark belasteten und dicht besiedelten Grossraum Mailand erhebliche Ausbauten notwendig. Auch Umwege müssten in Kauf genommen werden, denn der Güterterminal Busto Arsizio sowie Turin und Genua sind direkter über die Lötschberg-Simplonachse zu erreichen.
8. Das NEAT-Netz erlaubt die optimale Nutzung des bestehenden Schienennetzes. Der teure Neu- oder Ausbau von Zufahrtsstrecken kann begrenzt werden. Gebaut wird nur, was von der Topographie und den bestehenden Kapazitäten her dringend nötig ist. Gegenüber 1992 konnte die neue NEAT deshalb um rund 4 Mrd Fr abgespeckt werden.
9. Das NEAT-Netz kostet maximal 1-2 Mrd Fr mehr als eine einachsige NEAT. Denn bei einem Verzicht auf den Lötschberg müssten die Kapazität und die Eckhöhe der Gotthardlinie an verschiedenen Stellen ausgebaut werden.
10. Das NEAT-Netz wird neu finanziert. 75% der Mittel sind à-fonds-perdu-Beiträge. Beim erwarteten Verkehrsvolumen können so die betriebswirtschaftlichen Risiken beseitigt werden.
11. Das NEAT-Netz wird in Etappen in Betrieb genommen. Das ermöglicht eine zeitgerechte Umsetzung des Alpenschutzes. Das gewährleistet, dass sich Schienenangebot und Verkehrsnachfrage aufeinander abgestimmt entwickeln können. Das spielt der Schweiz einen Trumpf in die Hand, da sie als erstes Land bereits 2006 über eine moderne Nord-Süd-Achse durch die Alpen verfügen wird.
12. Das NEAT-Netz ist Bestandteil des Transitabkommens von 1992 mit der EU. Eine Abkehr davon würde den Abschluss des bilateralen Landverkehrsabkommens gefährden. Auch die Integration der Schweiz ins europäische Hochleistungsnetz würde damit hinfällig. Denn ohne NEAT bauen unsere Nachbarn (z.B. Deutschland und Italien) auch keine HGV-Anschlüsse in Richtung Schweiz.

2.5 NEAT-Netz: So viel wurde gespart

Rund 4 Milliarden Franken beträgt der Spareffekt durch die Redimensionierung des NEAT-Netzes. Anstatt 14,0 Milliarden Franken für den Vollausbau der Gotthard- und Lötschbergachse gemäss Bundesbeschluss von 1991 kosten die Tunnel am Gotthard, Ceneri und Lötschberg nur noch 10,3 Milliarden Franken (ohne Integration Ostschweiz, ohne Reserven).

1. NEAT-Vollausbau (Gotthard und Lötschberg)

Im Alpentransit-Beschluss vom 4. Oktober 1991, über den das Volk am 27. September 1992 abgestimmt hat, wurden die NEAT-Kosten mit 9,7 Mrd Fr für die Gotthard- und 4,3 Mrd Fr für die Lötschbergachse (→ zusammen 14,0 Mrd. Fr.) angegeben.

Basierend auf den Vorprojekten 1994 ergaben die Kostenschätzungen für den Vollausbau rund 10,2 Mrd Fr für die Gotthard- und rund 4,7 Mrd Fr für die Lötschbergachse (→ zusammen 14,9 Mrd. Fr.).

Im Rahmen der Neukonzeption hat der Bundesrat anfangs 1995 den Auftrag erteilt, den Ausbau der NEAT und insbesondere die Frage zu prüfen, auf welche Zufahrtsstrecken verzichtet werden könnte. Diese Verzichtplanung ist in die neue Vorlage eingeflossen.

2. Einsparungen bei der NEAT

Am Gotthard wurde auf die Neubaustrecken zwischen Arth-Goldau und Altdorf/Erstfeld, zwischen Biasca und Sant' Antonino/Cadenazzo und auf die Umfahrung Flüelen verzichtet. Die Kosten für die Gotthardachse mit den Basistunnel am Gotthard und am Ceneri reduzieren sich damit auf rund 7,3 Milliarden Franken.

Am Lötschberg wurde auf den Autoverlad durch den Basistunnel mit den Verladeanlagen in Heustrich und Steg, den Niesenflankentunnel, die Umfahrung Frutigen und den direkten Anschluss ins Mittelwallis verzichtet. Der Transitast zum Simplontunnel wurde vom Raum Brig (Mundbach) in den Raum Visp (Raron) verlegt. Dank Verzicht auf den Autoverlad genügt für den Personen- und Güterverkehr ein teilweise eingleisig ausgerüsteter Basistunnel. Die Kosten reduzieren sich damit auf rund 3,0 Milliarden Franken.

3. Kostenübersicht (Kosten in Milliarden Franken, ohne Reserven)

	Gotthardachse	Lötschbergachse	Zusammen
Alpentransit-Beschluss 1991	9,7	4,3	14,0
Moderne Bahn (Botschaft FinöV 1996)	7,3	3,0	10,3
Einsparung moderne Bahn	2,4	1,3	3,7

4. Fazit

Im Vergleich zum Bundesbeschluss von 1991 sind 3,7 Milliarden Franken eingespart; dabei resultieren 3,2 Milliarden Franken aus der Verzichtplanung und 0,5 Milliarden Franken aus tieferen Baukosten. Im Vergleich zum Vorprojekt von 1994 betragen die Einsparungen sogar 4,6 Milliarden Franken.

2.6 NEAT-Netz: Kaum teurer als eine einachsige Lösung

Von der Netzvariante der NEAT wird gesagt, sie sei viel zu teuer und könne nicht betriebswirtschaftlich betrieben werden. Doch der „Luxus-Vorwurf“ zielt daneben. Der Verzicht auf den Lötschberg würde Einsparungen von max. 1-2 Mrd Fr ermöglichen.

1. NEAT: 45% des Gesamtpakets

Oft wird übersehen, dass die NEAT „nur“ 45% des Gesamtpakets ausmacht (13,6 Mrd Fr). Die anderen 55% sind für Bahn 2000, die HGV-Anschlüsse und den Lärmschutz reserviert.

2. Einachsige Lösung: praktisch gleich teuer

Hartnäckig hält sich das Vorurteil, eine einachsige NEAT ermögliche eine deutliche Kostenreduktion. Eine solche liesse sich jedoch nur erzielen, wenn auf den Bau des Gotthardbistunnels verzichtet würde. Dies wäre weder mehrheitsfähig noch verkehrspolitisch sinnvoll. Der Gotthard ist im europäischen Nord-Süd-Verkehr eine Hauptachse. Ohne Gotthard könnten rund 2/3 der Schweizer Bevölkerung nicht an den Hochgeschwindigkeitsverkehr angeschlossen werden. Die Güterkapazität des Lötschbergs (19-24 Mio Tonnen) würde zudem nie ausreichen für die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene.

Bleibt die Alternative Verzicht auf den Lötschberg. Das brächte jedoch bestenfalls eine Ersparnis von 1-2 Mrd Fr oder 3-6% des Gesamtpakets. Denn die NEAT ist nicht bloss die Addition von 2 Achsen, sondern eine optimierte Gesamtlösung. Würde der Lötschberg gestrichen, so müssten die Gotthardachse durchgehend auf eine Eckhöhe von 4 Metern ausgebaut und verschiedene Neubaustrecken wieder ins Bauprogramm aufgenommen werden. Das würde mindestens 2 Mrd Fr kosten. Eine mögliche, im Parlament diskutierte Alternative dazu wäre der Ausbau der Lötschberg-Bergstrecke. Auch dies kostete aber bis zu 1 Mrd Fr. Die Qualitäts- und Kapazitätseinbussen gegenüber dem Netz wären zudem erheblich.

Bei einer vollausgebauten, einachsigen Lösung durch den Gotthard wären überhaupt keine Einsparungen möglich. So betrug die Tunnellänge des 1988 in Vernehmlassung gegangenen Vollausbaus der Gotthardachse 147 km, während bei der heutigen Netzlösung „nur“ 126 km Tunnels gebaut werden.

Wirtschaftlich viel klüger ist die etappierte Inbetriebnahme der NEAT: Zuerst der Lötschberg (ca. 2006), dann der Gotthard (ca. 2012). Das ermöglicht eine zeitgerechte Umsetzung des Alpenschutzes. Das verschafft uns gegenüber Frankreich und Österreich einen Konkurrenzvorteil, da wir als erstes Land über eine leistungsfähige Nord-Süd-Achse durch die Alpen verfügen werden. Das garantiert, dass sich Schienenangebot und Verkehrsnachfrage sukzessive und aufeinander abgestimmt entwickeln können.

3. Betriebswirtschaftliche Risiken sind beseitigt

Eine 1995 veröffentlichte Studie (Coopers&Lybrand) kam zum Schluss, die NEAT könne nicht wirtschaftlich betrieben werden. Die Ergebnisse dieser Studie haben aber keine Geltung mehr für die „neue“ NEAT: Erstens wurde diese um rund 4 Mrd Fr abgespeckt. Zweitens wird sie anders finanziert. Bei der alten Vorlage hätten die Bahnen 75% der Kosten verzinsen und amortisieren müssen. Bei der neuen Finanzierung sind 75% der Mittel à-fonds-perdu-Beiträge. Damit sind beim erwarteten Verkehrsvolumen die betriebswirtschaftlichen Risiken der NEAT beseitigt.

2.7 NEAT-Netz: Auf Kapazität *und* Qualität kommt es an

Von der Netzvariante der NEAT wird gesagt, sie schaffe riesige Überkapazitäten. Diese Rechnung geht von der falschen Annahme aus, dass der Grossteil des Güterverkehrs auch in Zukunft über die Bergstrecken geführt werden kann. Doch damit würde die Konkurrenzfähigkeit der Bahnen empfindlich beeinträchtigt. Mit der Bündelung des Verkehrs auf eine Achse entstünden zudem in Italien erhebliche Kapazitätsprobleme.

1. Tiefere Kosten – höhere Qualität

Laut verschiedenen Prognosen dürften im Nord-Süd-Verkehr schon um 2015/2020 jährlich rund 50 Mio Tonnen Güter auf dem Schienenweg durch die Schweiz transportiert werden. Das sind täglich bis zu 300 Güterzüge. Dies ist genau die durchschnittliche Kapazität einer Doppelspurlinie, wie sie am Gotthard gebaut wird. Mit nur einer Achse müssten also viele Züge über die Bergstrecken (Lötschberg und Gotthard) geführt werden. Die Alternative dazu wären massive Einschränkungen des Personenverkehrs.

Mit der Netzvariante können die Bahnen hingegen auch den Güterverkehr durch die Basis-tunnels führen. Zum einen senkt dies die Betriebskosten, denn Bergstrecken sind rund 20% teurer: höherer Traktionsaufwand, längere Fahrzeiten, mehr Züge, mehr Personal. Zum anderen können die Bahnen damit ihre Qualität verbessern: Sie können sich wie die Strasse, die schon längst ihr Netz hat, optimal an die regionale Verteilung der Transportnachfrage anpassen. Sie können vermehrt am Tag Gütertransporte durchführen – auch zum Schutz der Anwohner. Sie können eine höhere Betriebssicherheit garantieren. Das Netz erlaubt ihnen zudem, achsenspezifische Schwergewichte zu bilden: 4-Meter-Korridor am Lötschberg für den begleiteten kombinierten Verkehr („Rollende Autobahn“), 3,8-Meter-Korridor am Gotthard für den unbegleiteten kombinierten Verkehr. Diversifikation heisst grössere Angebotspalette, und dies bedeutet mehr Marktanteile.

Dieser Qualitätssprung würde durch die Bündelung des Güterverkehrs auf eine Achse stark erschwert: Unrentable und zeitraubende Umwege, Friktionen zwischen Güter- und Personenzügen, weniger Pünktlichkeit, keine Ausweichmöglichkeiten bei Betriebsstörungen. Folge: die mengenmässigen Ziele der Verkehrsverlagerung werden nicht erreicht.

2. Unabhängigkeit von ausländischen Investitionen

Das Netz erlaubt ferner die optimale Nutzung der bestehenden und neu gebauten Zufahrtsstrecken (Mattstetten – Rothrist!). Die Verteilung des Verkehrs auf zwei Achsen hat auch hinsichtlich Südanlüsse Vorteile. Denn eine einachsige NEAT würde im überlasteten Grossraum Mailand mittelfristig hohe Investitionen erfordern, die auf erhebliche Widerstände der betroffenen Bevölkerung stossen könnten. Dank der Lötschberg-Simplonachse kann dieses Nadelöhr entlastet und für Destinationen wie Novara, Turin oder Genua der direkteste Weg gewählt werden.

Die Simplon-Südrampe wird gegenwärtig bis Novara auf eine durchgehende Eckhöhe von 4 m ausgebaut. Hier bestehen noch ungenutzte Schienenkapazitäten, und die Huckepack-Terminals werden erweitert. Punkto Kurvenradien schneidet die Lötschberg-Simplonachse nicht schlechter ab als die Gotthardlinie. Die Steigung zwischen Domodossola und Iselle stellt für moderne Loks kein Hindernis dar, zumal die Güterzüge Richtung Norden infolge des unpaarigen Verkehrsaufkommens weniger schwer sind als diejenigen Richtung Süden.

2.8 NEAT-Netz: Garantiert HGV-Anschlüsse für das ganze Land

Von der Netzvariante der NEAT wird gesagt, wir bauten sie ausschliesslich für Europa, und sie diene vorwiegend dem Güterverkehr. Auch dieses Vorurteil ist unzutreffend. Dank dem Netz wird die Schweiz zur Drehscheibe des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes im Personenverkehr. Das bedeutet schnelle, direkte und zuverlässige Bahnverbindungen in die wichtigsten Wirtschaftsregionen Europas.

1. Transitabkommen und bilaterales Landverkehrsabkommen

Tatsächlich hat sich die Schweiz im Transitabkommen von 1992 gegenüber der EU verpflichtet, die NEAT zu bauen. Ein Nein zum Netz wäre Vertragsbruch und würde den Abschluss des bilateralen Landverkehrsabkommens, welches das 2004 auslaufende Transitabkommen ablösen soll, zumindest verzögern, wenn nicht gar verunmöglichen. Ohne Einigung im Landverkehr können auch die anderen sechs Abkommen nicht bereinigt werden.

Von einem Geschenk an Europa kann dennoch keine Rede sein: Gestützt auf das Transitabkommen sind die Gotthard- und die Lötschberg-Simplonachse ins Leitschema des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes aufgenommen worden. Daraus werden alle Landesteile der Schweiz Nutzen ziehen können, zumal sich unsere Nachbarstaaten dazu verpflichten, auf ihren Territorien die Anschlüsse an die NEAT sicherzustellen.

2. Wachstumsmarkt Hochgeschwindigkeitsverkehr

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr gilt als ein Wachstumsmarkt. Die Auslastung der Züge ist mit 70-80% überdurchschnittlich hoch. Insbesondere über mittlere Distanzen (300-600 km) sind sie sowohl zum Auto als auch zum Flugzeug eine attraktive Alternative. Im alpenquerenden Hochgeschwindigkeitsverkehr wird schon bis 2010 mit einer Zunahme der Passagierzahlen um nahezu 40% gerechnet.

Bauten wir die NEAT nicht, so würde die Schweiz vom europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz abgeschnitten mit entsprechend negativen Folgen für Wirtschaft, Tourismus, Forschung, Bevölkerung und Umwelt. Alle Regionen der Schweiz kämpfen deshalb seit Jahren für „ihre“ Achse und „ihre“ Anschlüsse. Bauten wir die NEAT nur für Europa, so wäre dies kaum der Fall gewesen.

3. Lötschbergtunnel dient der ganzen Westschweiz

In diesem Zusammenhang ist auch dem Vorurteil entgegenzutreten, die Lötschbergachse ende in Brig und diene nur den Kantonen Bern und Wallis. Wer dies behauptet, übersieht, dass der Simplon dank den zwei Zufahrten aus dem Norden (Lötschberg) und dem Westen (Rhonetal) seine Stellung im internationalen Reiseverkehr halten und ausbauen kann.

Diese Verbindung mit Norditalien (10 Mio Einwohner!) und dem neuen Flughafen Mailand-Malpensa ist für die gesamte Westschweiz von grosser Bedeutung. Durch Verzögerungen bei Planung und Bau des Mont Cenis-Tunnels steigen die Marktchancen dieser Achse sogar noch. Die Chancen stehen nicht schlecht, dass die HGV-Netze Italiens und Frankreichs mittelfristig via das Rhonetal miteinander verbunden werden.

2.9 Moderne Bahn: Das bringen die HGV-Anschlüsse

Die Schweiz ist dank der NEAT und den vorgesehenen HGV-Anschlüssen aller Landesteile Bestandteil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Reisezeitverkürzungen von 20 bis 30% in die umliegenden europäischen Zentren öffnen die Tore von und nach Europa und verschaffen der umweltfreundlichen Bahn gegenüber Auto und Flugzeug neue Chancen. Davon profitiert die ganze Schweiz.

1. Modernisierung der Bahn sichert die HGV-Anschlüsse der Schweiz

Die NEAT ist auf der Nord-Süd-Achse ein prioritäres Projekt des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes; die HGV-Anschlüsse der West- und Ostschweiz verknüpfen die NEAT und Bahn 2000 mit wichtigen europäischen HGV-Achsen. Das Transitabkommen von 1992 und der Alpentransitbeschluss von 1991 (NEAT-Abstimmung von 1992) haben die Einbindung der Schweiz in das europäische HGV-Netz vorgezeichnet.

Bilaterale Vereinbarungen mit Deutschland (in Kraft), Frankreich und Italien (beide in Verhandlung) konkretisieren die Vorhaben. So kommen alle Landesteile in den Genuss der Vorteile des HGV-Verkehrs. Die Vorlage zur Modernisierung der Bahn sichert die notwendigen Bauvorhaben und deren Finanzierung. Für die HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz (Kostendach 1,2 Milliarden Franken) wird das Parlament in den kommenden Jahren (ca. 2001) einen separaten, referendumfähigen Bundesbeschluss verabschieden.

2. Stärken des HGV-Verkehrs

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr hat eine Reihe von besonderen Stärken, die sich auch in der Schweiz nutzen lassen:

- konkurrenzfähiger: Reisezeitverkürzungen von 20 bis 30% oder sogar bis 50% (auf durchgehenden HGV-Strecken) machen die Bahn gegenüber dem Auto und Flugzeug (Strecken zwischen 300 bis 600km, z.T. bis 1000 km) wieder konkurrenzfähig
- zusätzliche Marktanteile: die Auslastung der europäischen HGV-Züge ist mit 70 bis 80% überdurchschnittlich hoch; sie decken schon heute rund 15% der gesamteuropäischen Verkehrsleistung im Personenverkehr auf der Schiene ab; ihr Anteil wird weiterhin kräftig zunehmen
- umweltfreundlich: HGV-Züge brauchen rund 40% weniger Fläche als die Strasse und rund 2 bis 3 mal weniger Energie als das Auto und Flugzeug

3. Fazit

Die NEAT sichert die HGV-Anschlüsse der Nord- und Südschweiz (Wallis, Tessin). Zusammen mit den Anschlüssen der Ost- und Westschweiz wird die Schweiz so zur Drehscheibe im europäischen HGV-Verkehr. In bilateralen Vereinbarungen mit Deutschland, Frankreich und Italien werden die notwendigen Ausbauten gegenseitig abgesprochen. Ohne NEAT würde das Ausland jedoch kaum in die Verbindungen zur Schweiz investieren. Unser Land würde im schnellen Personenverkehr längerfristig links und rechts umfahren.

2.10 Moderne Bahn: HGV-Anschlüsse Ostschweiz / Nordschweiz

Die NEAT und Bahn 2000 werden mit dem deutschen Schienennetz optimal verknüpft. Bei den Anschlüssen der Ost- und Nordschweiz geht es darum, für den Güterverkehr die nötigen Kapazitäten im Zulauf zur NEAT zu sichern und im Personenverkehr die Reisezeiten in die deutschen Zentren um rund 25% zu verkürzen. Dies ist in einer Vereinbarung mit Deutschland festgehalten, die seit dem 2. Juni 1998 in Kraft ist.

1. Die Idee der Vereinbarung

Mit der Vereinbarung sorgen beide Länder dafür, dass es im Güter- und Personenverkehr bei den Zufahrten zur NEAT keine Engpässe gibt. Dies gewährt eine hohe Auslastung der NEAT und schnelle, attraktive Verbindungen mit den Wirtschaftszentren Deutschlands und der Benelux-Staaten. Die Kapazitätserweiterungen richten sich nach dem Bedarf; jedes Land bezahlt die auf seinem Territorium notwendigen Bauten.

2. Vorgesehene Massnahmen

Die beiden Länder verpflichten sich in der Vereinbarung zu folgenden Massnahmen:

- Rheintalstrecke Karlsruhe – Basel: schrittweiser Ausbau auf 4 Spuren für hohe Geschwindigkeit (Kosten ca. 6 Milliarden DM, betrifft ausschliesslich Deutschland)
- Bodenseeraum (Schaffhausen / St. Margrethen): Ausbau, sofern Kapazitätsengpässe; aus heutiger Sicht reichen die Kapazitäten auch nach Inbetriebnahme der NEAT aus
- Zulauf in der Schweiz: zweite Rheinbrücke in Basel, Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist (Bahn 2000 1. Etappe), neuer Juradurchstich (sofern Bedarf, Bahn 2000 2. Etappe) zur Leitung des Verkehrs via Basel auf die Lötschberg- und Gotthardachse; Führung des Verkehrs aus dem Bodenseeraum über Zimmerberg- und Hirzeltunnel auf die Gotthardachse (NEAT / Integration Ostschweiz)
- Verkürzung der Reisezeit zwischen Zürich – Schaffhausen – Stuttgart und Zürich - St. Gallen – München um je 1 Stunde oder rund 25%. Dafür werden Neigezüge eingesetzt und punktuelle Streckenausbauten (vorwiegend auf deutschem Boden) vorgenommen.

3. Umsetzung der Vereinbarung bereits im Gang

In einem gemeinsamen Ausschuss setzen Deutschland und die Schweiz die Massnahmen der Vereinbarung unter Einbezug der Bahnen (DB AG, SBB) um. Die Kantone werden in einem eigenen Gremium Bund-Kantone laufend angehört und informiert.

Die Bahnen erarbeiten zur Zeit gemeinsam Angebotskonzepte und Fahrpläne für die Strecken Zürich – Schaffhausen – Stuttgart und Zürich – St. Gallen – München. Zwischen Zürich und München soll ca. ab dem Jahr 2000 mit Dieselneigezügen eine Fahrzeit von ca. 3h35 (heute 4h15), ab 2005 eine solche von 3h25 mit Bedienung des Flughafens Kloten erreicht werden. Eine weitere Senkung der Reisezeit auf ca. 3h15 benötigt punktuelle Infrastrukturausbauten. Zwischen Zürich und Stuttgart soll die Reisezeit mit Neigezügen und kleineren Ausbauten mittelfristig rund 2h35 betragen (heute: ca. 3h05). Massnahmen zur Senkung der Reisezeit auf 2h15 sind in Prüfung. Falls die angestrebten Reisezeiten nach Stuttgart bzw. München nur mit Ausbauten auf Schweizer Boden erreichbar sind, so werden diese aus den für die HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz reservierten 1,2 Milliarden Franken bezahlt (referendumsfähiger Bundesbeschluss z.H. des Parlaments ca. 2001).

2.11 Moderne Bahn: HGV-Anschlüsse Westschweiz

Die Westschweiz soll über die Pforten Genf und Basel sowie über den dazwischen liegenden Jurabogen mit dem französischen TGV-Netz verbunden werden. Verhandlungen über eine Vereinbarung Schweiz-Frankreich sind im Gang. Mittel- und langfristig sind Reisezeitverkürzungen von rund 25% oder mehr zur europäischen Metropole Paris angestrebt. Davon profitiert die ganze Schweiz.

1. Die Idee der Vereinbarung

Mit der Vereinbarung streben beide Länder an, die TGV-Verbindungen nach Frankreich zu verbessern. Dies erlaubt erhebliche Reisezeitverkürzungen in Richtung Paris / London und Lyon / Südfrankreich / Spanien. Im Vordergrund stehen Verbesserungen auf den Verbindungen Genf - Mâcon - Lyon/Paris, Lausanne/Bern/Neuenburg - Dole/Dijon - Paris (Jurabogen) und Basel - Mulhouse/Strasbourg - Paris. Für die geplanten Massnahmen sind die teilweise noch offenen Entscheide Frankreichs über den Ausbau des TGV Rhin-Rhône (Mulhouse - Dijon - Paris/Lyon) und des TGV-Est (Paris - Strasbourg) ausschlaggebend. Langfristig soll Paris von Genf, Lausanne, Bern und Basel aus in rund 2 ½ bis 3 Stunden erreichbar sein (heute: 3 ½ bis gut 4 ½ Stunden).

2. Denkbare Massnahmen

In den Verhandlungen mit Frankreich strebt die Schweiz schrittweise Verbesserungen und Ausbauten via Genf, Jurabogen und Basel an. Denkbar sind folgende Massnahmen:

- Genf: kurzfristig Modernisierung „Karpatenlinie“, Neigezüge; mittel- und langfristig: Streckenausbauten Genf - Mâcon, ev. Anschluss an TGV Rhin-Rhône (Süd-Ast)
- Jurabogen (Lausanne, Bern, Neuenburg): kurzfristig Verbesserung Stromversorgung, Neigezüge; mittel- und langfristig: punktuelle Ausbauten Juranordrampe, Anschluss an TGV Rhin-Rhône
- Basel: kurzfristig Verbesserungen durch Masterplan/Euroville, Einfahrt St. Louis-Basel; mittel- und langfristig: Führung direkter TGV-Züge über TGV Est oder TGV Rhin-Rhône (der Anschluss an den ICE-Verkehr Deutschlands via Rheintalstrecke besteht schon).

Aus schweizerischer Sicht ist die Realisierung des TGV Rhin-Rhône besonders wichtig, da er die Reisezeiten nach Paris je nach Ursprung um ein bis zwei Stunden reduziert.

3. Mitbestimmung gewährleistet

Die Schweiz hat eine Studie über die einzelnen Anschlussmöglichkeiten ans TGV-Netz in Auftrag gegeben. Deren Ergebnisse werden Ende 1998 vorliegen und in die Verhandlungen mit Frankreich einfließen. Das Ziel besteht darin, im Jahre 1999 eine gemeinsame Vereinbarung zu unterzeichnen. Die Kantone der Westschweiz (inklusive beide Basel und Zürich) werden in einem eigenen Gremium Bund-Kantone laufend angehört und informiert.

Die Vereinbarung mit Frankreich wird vom Parlament zu genehmigen sein (separate Botschaft des Bundesrats). Finanzielle Mittel für die TGV-Anschlüsse sind im Rahmen der HGV-Anschlüsse der Ost- und Westschweiz (1,2 Milliarden Franken) reserviert. Der Bundesrat wird den Eidg. Räten dazu einen separaten, allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss vorlegen (Ergreifung eines Referendums ist möglich).

2.12 Moderne Bahn: HGV-Anschlüsse Südschweiz

Die NEAT verknüpft die ganze Schweiz mit dem Schienennetz unseres Nachbarlands im Süden. Eine Vereinbarung zwischen der Schweiz und Italien soll im Güterverkehr die nötigen Kapazitäten für den Zulauf zur NEAT sichern. Im Personenverkehr sollen die Südanschlüsse der NEAT schnellere Verbindungen zu den italienischen Städten und zum neuen internationalen Flughafen Malpensa nördlich von Mailand schaffen.

1. Die Idee der Vereinbarung

Die Vereinbarung mit Italien soll eine gemeinsame, grenzüberschreitende Planung ermöglichen. Ähnlich wie bei der bereits in Kraft stehenden Vereinbarung mit Deutschland geht es in den Verhandlungen darum, für den Güterverkehr ausreichende Kapazitäten im südlichen Zulauf zur NEAT sicherzustellen (Lötschberg-Simplon- und Gotthardachse). Zudem sollen die Reisezeiten im Personenverkehr dank der NEAT und den geplanten Ausbauten des italienischen HGV-Netzes (*rete ad alta velocità*) verkürzt und der neue internationale Flughafen Malpensa nördlich von Mailand optimal ans schweizerische Schienennetz angeschlossen werden. So kann die Auslastung der NEAT erhöht und die Umfahrung der Schweiz vermieden werden. Langfristig streben beide Länder an, die NEAT mit einer Hochleistungsverbindung von Lugano nach Mailand zu verlängern.

2. Denkbare Massnahmen

In den Verhandlungen mit Italien strebt die Schweiz schrittweise Verbesserungen und Ausbauten auf den Verbindungen nach Italien über die Gotthard- und die Lötschberg-Simplonachse an. Die Massnahmen liegen in erster Linie auf italienischem Territorium und sollen nur dann realisiert werden, wenn ein ausgewiesener Bedarf besteht. In Verhandlung stehen folgende Punkte:

- Verbesserung der Angebote durch technische und betriebliche Massnahmen der Bahnen (z.B. Neigezüge, Betriebsleittechnik)
- punktueller Ausbau des Bahnnetzes für den Güterverkehr im Raum Domodossola / Langensee / Novara / Genua und Sicherung genügender Terminalkapazitäten in Norditalien
- Erweiterung der Kapazitäten im Grossraum Mailand (punktuelle Ausbauten Mailand-Monza, Mailand – Rho – Gallarate; später allenfalls Neubaustrecken Richtung Tessin)
- Fortsetzung der Planungsarbeiten für eine Hochleistungsverbindung zwischen Lugano und Mailand. Bis zur Beendigung der NEAT und Bahn 2000 dürften die heutigen Kapazitäten auf Schweizer Seite genügen. Der Einsatz von Neigezügen ermöglicht deutliche Reisezeitverkürzungen auch auf der bestehenden Strecke. Falls sich der Neubau der Linie vor 2020 aufdrängen würde, könnte dies für den schweizerischen Streckenteil ein Element der 2. Etappe von Bahn 2000 sein.

3. Mitbestimmung gewährleistet

Das Interesse Italiens an modernen schweizerischen Schienenachsen über die Alpen ist hoch; die Verteilung des Verkehrs auf zwei Achsen entlastet den Grossraum Mailand. Die Schweiz setzt sich zum Ziel, die Verhandlungen mit Italien bis etwa Mitte 1999 abzuschliessen. Die Kantone Tessin und Wallis werden in einem eigenen Gremium Bund-Kantone laufend angehört und informiert. Die Vereinbarung mit Italien wird vom Parlament zu genehmigen sein (separate Botschaft des Bundesrats).

2.13 Moderne Bahn: Das bringt der Lärmschutz

Mit der Lärmsanierung der Eisenbahnen wird dem gesetzlich verankerten Anrecht der Anwohner auf Schutz vor lästigem oder schädlichem Lärm entsprochen. Dafür ist ein Kostendach von maximal 2,3 Milliarden Franken vorgesehen. Die Botschaft des Bundesrates soll vom Parlament nächstes Jahr behandelt werden.

1. Prinzipien

- Massnahmen an der Quelle (Sanierung des bestehenden Rollmaterials) sind Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg des Lärms (Lärmschutzwände) vorzuziehen.
- Passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster) sollen nur dann vorgesehen werden, wenn Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg nicht genügen oder unverhältnismässig sind.

2. Massnahmen

Bereits mit der lärmtechnischen Sanierung des Rollmaterials (2'350 Reisezugwagen, 150 Triebwagen, 425 Lokomotiven, 23'000 Güterwagen) kann die Lärmbelastung für rund 100'000 Anwohner unter den Immissionsgrenzwert gedrückt werden. Mit dem zusätzlichen Bau von Lärmschutzwänden (270 km) wird es gelingen, weitere 80'000 Anwohner von übermässigem Lärm zu schützen. Auch mit diesen beiden Massnahmen sind aber noch 80'000 Menschen von Bahnlärm betroffen, der über dem Immissionsgrenzwert liegt. Der Bund wird sich in diesen Fällen an den Kosten zum Einbau von Schallschutzfenstern beteiligen.

3. Kosten

Für die Lärmsanierung ist ein Kostendach von maximal 2,3 Mrd. Franken vorgesehen. Gemäss heutiger Planung bewegen sich die Kosten für die Lärmsanierung unterhalb des Kostendaches. Mehr als die Hälfte der Investitionen wird für die Sanierung des Rollmaterials aufgewendet. Der Rest verteilt sich auf Lärmschutzwände und Schallschutzfenster.

4. Termine

Das Parlament soll die Botschaft des Bundesrates nächstes Jahr behandeln. Der Umfang der Arbeiten und die ab 2000 jährlich zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel lassen eine Ende der Sanierungsarbeiten auf ca. 2015 erwarten. Die Sanierung des Rollmaterials soll bereits bis 2009 abgeschlossen sein.

5. Fazit

Bei der Sanierung des Eisenbahnlärms besteht ein grosser Nachholbedarf. Heute sind rund 260'000 Personen, die entlang des schweizerischen Eisenbahnnetzes wohnen, einer Lärmbelastung ausgesetzt, die über dem Immissionsgrenzwert liegen. Es besteht eine gesetzliche Verpflichtung, diesen Zustand zu beheben. Dank dem Bahnmodernisierungs-Paket können nun die notwendigen Mittel bereitgestellt werden.

3. Die moderne Bahn macht Bahnfahren attraktiv

Die Schweiz hat schon heute das dichteste Bahnnetz Europas. Es wird täglich von einer Million Reisenden benutzt; auch das ist Europarekord. Mit der Modernisierung der Schieneninfrastrukturen wird Bahnfahren noch attraktiver. Der Agglomerations-, der Regional- und der Fernverkehr werden optimal miteinander verbunden. Und die Passagiere profitieren von besseren Anschlüssen und kürzeren Reisezeiten - in der Schweiz und ins Ausland.

1. Eine Investition für den Personenverkehr

Viele Menschen in diesem Land meinen, die Modernisierung der Bahn diene vor allem dazu, die Güter im europäischen Nord-Süd-Verkehr auf die Schiene zu lenken. Auch dieses Ziel wollen wir zwar erreichen (siehe weiter unten). Zur Hauptsache tätigen wir die Investition in unser Schienennetz aber, weil wir moderne Personenverkehrsverbindungen wollen.

Schauen wir uns deshalb die Investition in die moderne Bahn etwas näher an: Die HGV-Anschlüsse dienen zu praktisch 100% dem Personenverkehr, Bahn 2000 zu 80%, die NEAT zu 50% und der Lärmschutz zu 25%. Knapp 20 Mrd Fr kommen insgesamt also dem Personenverkehr zugute. Das sind zwei Drittel des Gesamtpakets.

2. Optimale Verbindung von Agglomerations-, Regional- und Fernverkehr

Diese Investition in die moderne Bahn stärkt den öffentlichen Verkehr insgesamt: Durch die gezielte Beseitigung von Engpässen auf dem Hauptnetz wird es möglich, die Fahrzeiten zwischen den Knoten auf unter 1 Stunde zu drücken. Die Züge können sich hier somit jeweils zur gleichen Zeit kreuzen. Gleichzeitig können zusätzliche Strecken im Halbstundentakt bedient werden.

Wenn nun die Agglomerations- und Regionalzüge in dieses System eingebunden werden, resultieren für alle Reisenden minimale Umsteigezeiten und maximale Anschlüsse in alle Richtungen. Nicht nur für die Fahrt von Bern nach Zürich, sondern auch für die Reise von Schwarzenburg nach Wetzikon wird der Zug damit zu einem attraktiven Verkehrsmittel. Die Modernisierung der Bahn bringt also allen öffentlichen Verkehrsunternehmungen mehr Passagiere und mehr Umsatz.

3. Kürzere Reisezeiten

Für die Reisenden besonders wichtig sind die durch die verschiedenen Verbesserungsmaßnahmen – Neubaustrecken, neues Rollmaterial, moderne Signalisationstechniken, bessere Umsteigerelationen – erzielten Reisezeitverkürzungen: Im Ost-West-Verkehr sinken die Reisezeiten um bis zu 20% und im Nord-Süd-Verkehr gar um bis zu 50%. Basel rückt näher an Zürich heran, Lugano näher an Luzern, die Schweiz insgesamt näher an ihre Nachbarländer.

3.1 Moderne Bahn: Verkürzt die Reisezeiten in europäische Zentren

Mit der Modernisierung der Bahn - Bahn 2000, NEAT, Anschlüsse der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz und Lärmsanierung - wird das Angebot für den internationalen Fernreiseverkehr massiv verbessert. In Kombination mit dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes im nahen Ausland ergeben sich zwischen den Schweizer Zentren und den europäischen Wirtschafts- und Kulturmetropolen Reisezeitverkürzungen zwischen 20 und 50 Prozent. So wird die moderne Bahn eine attraktive Alternative zum Flugzeug.

1. So verkürzen sich die Reisezeiten im internationalen Fernverkehr

Die Kombination von Modernisierung der Bahn in der Schweiz (insbesondere Bahn 2000, NEAT und HGV-Anschlüsse) und die Realisierung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes ermöglichen markante Reisezeitgewinne im internationalen Fernverkehr. Das europäische Leitschema für den Hochgeschwindigkeitsverkehr sieht bis ca. 2010 über 12'000 km Neubaustrecken und rund 15'000 km Ausbau- bzw. Verknüpfungstrecken vor. Künftig werden viele europäische Zentren mit der Bahn schneller und bequemer erreichbar sein als mit Auto oder Flugzeug.

2. So kurz werden die neuen Reisezeiten

Verbindungen	Heute	Moderne Bahn	Verkürzung
Basel - Mailand	4½ – 5½ h	3½	1 – 2 h
Basel - Hamburg	6½ – 8½ h	5 h	1½ – 3½ h
Zürich – Berlin	8½ – 9½ h	6½ h	2 – 3 h
Zürich – München	4¼ – 5 h	3¼ h	1 - 1¾ h
Zürich – Mailand	3¾ – 4½	2½ h	1¼ – 2 h
Zürich – London	9 – 11 h	5½ h	3½ – 5½ h
Bern – Florenz	6 - 7 h	5 h	1 – 2 h
Bern – Mailand	3¾ – 4½ h	2½ h	¾ – 2 h
Bern – Paris	4½ – 5 h	3 h	1½ – 2 h
Lausanne - Paris	ca. 4 h	2½ - 3 h	1 - 1½ h
Genf – Paris	3¾ – 4 h	2½ - 3 h	¾ - 1½ h
Genf - Marseille	4½ - 5 h	3½ h	1 - 1½ h
Genf – Barcelona	8½ - 9½ h	6½ h	2 – 3 h

3.2 Moderne Bahn: Verkürzt die Reisezeiten in der Schweiz

Die moderne Bahn mit Bahn 2000 und NEAT baut das hohe Niveau der Schweiz im öffentlichen Personenverkehr weiter aus. Neubaustrecken, neues Rollmaterial, verfeinerte Fahrpläne und bessere Umsteigerelationen senken die Gesamtreisezeiten im Ost-West-Verkehr um bis zu 20 und im Nord-Süd-Verkehr um bis zu 50 Prozent. Es profitiert die ganze Schweiz.

1. So entstehen kürzere Reisezeiten

Die Reisezeiten werden dank dem Zusammenspiel verschiedenster Massnahmen der modernen Bahn verkürzt:

- Neue Bahnstrecken wie z.B. Mattstetten-Rothrist, Muttenz-Liestal oder Vauderens-Siviriez ermöglichen höhere Geschwindigkeiten.
- Neues Rollmaterial (Neigezüge) ermöglicht schnelleres Fahren auf bestehenden Strecken.
- Die Basistunnel der NEAT eliminieren die steilen Bergstrecken und verkürzen die Distanzen (Arth-Goldau – Lugano: um 40 Kilometer, Spiez – Brig: um 12 Kilometer).
- Moderne Signalisationstechniken erlauben kürzere Intervalle zwischen den Zügen. Auf kritischen Abschnitten, insbesondere vor Bahnhöfen, kann die Zugfolge erhöht werden.
- Mit dem Ausbau des Knotenprinzips fahren die Züge gleichzeitig oder kurz hintereinander in den Bahnhof ein und verlassen ihn kurze Zeit später ebenfalls gebündelt. Die Umsteigerelationen werden besser, die Wartezeiten am Bahnhof kurz.

Das Zusammenspiel von neuen Infrastrukturen, Rollmaterialeinsatz sowie Fahrplan-, Halteort- und Betriebskonzept reduziert die Reisezeiten landesweit beträchtlich. Davon profitieren die Zentren, die Agglomerationen, die ländlichen Gebiete und die Randregionen.

2. Um soviel verkürzen sich die Reisezeiten (Beispiele, gerundet auf 5 Minuten)

Destinationen	Heute	Moderne Bahn	Verkürzung
Zürich – Bern	70	55	15
Zürich – Bellinzona	145 (135 CIS)	85	60 (50)
Bellinzona – Chiasso	55	40	15
Zürich – Chur	95 (80)	85 (75)	10 (5)
Basel – Zürich	60	50	10
Basel – Bern	70	55	15
Bern – Brig	95 (80 CIS)	60	35 (20)
Bern – Sion	140	85	55
Lausanne – Basel	145	125	20
St. Gallen - Basel	145	125	20
Aarau – Neuenburg	80	65	15
Neuenburg – Nyon	65	45	20
Biel – Zürich	85	65	20
Lugano – Luzern	160	95	65
St. Gallen – Bern	150	125	25

3.3 Moderne Bahn: Die Vorteile für die Ostschweiz

Die moderne Bahn mit Bahn 2000, NEAT, HGV-Anschlüssen und Lärmsanierungen baut das hohe Niveau der Schweiz im öffentlichen Personen- und Güterverkehr weiter aus. Die Ostschweiz profitiert dank Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial, die direkt in der Region anfallen. Attraktivere Anschlüsse dank Bahn 2000 und NEAT sowie die Aufwertung der Linien nach Stuttgart und München verkürzen die Reisezeiten und erhöhen die Standortgunst für Wirtschaft und Bevölkerung.

1. Investitionen / Projekte in der Ostschweiz

Von den insgesamt rund 21 Milliarden Franken für die NEAT und die erste Etappe Bahn 2000 werden ca. 15 Prozent in den Kantonen ZH, SH, AI, AR, SG, GR und TG investiert. Dies entspricht etwa 20'000 Personenjahren oder mit dem Multiplikatoreffekt einem Arbeitsplatzvolumen von 3'000 bis 4'000 Stellen pro Jahr während der nächsten 10 Jahre. Hauptinvestitionen sind:

- Die Ostschweiz wird in Richtung Süden durch neue Tunnelbauten am Zimmerberg und Hirzel ins NEAT-Konzept eingebunden. Im Güterverkehr wird der Raum Bayern und Baden-Württemberg neu erschlossen.
- Mit dem Zwischenangriff Sedrun befindet sich eine Grossbaustelle der NEAT im Kanton Graubünden. Die RhB und die FO sind mit Ausbauten ihrer Infrastruktur und mit Transportaufträgen eingebunden.
- Die Strecke St. Gallen – Arth-Goldau wird punktuell ausgebaut.
- Zürich, Winterthur und St. Gallen erhalten verbesserte Knoten.
- Neigezüge verkürzen die Reisezeiten im Ost-West-Verkehr, nach Stuttgart und nach München.

2. Vorteile für die Ostschweiz

- Die Umsteigerelationen in den Knoten werden verbessert.
- Der Voralpenexpress wird aufgewertet.
- Im Personenverkehr verkürzen sich die Reisezeiten in den Süden um eine Stunde und mehr und in Ost-West-Richtung um durchschnittlich 10-20 Prozent.
- Eine moderne Bahn braucht auch Rollmaterial (Wagen und Lokomotiven). Namhafte Firmen haben ihren Sitz in der Ostschweiz.
- Das Rollmaterial wird auch lärmsaniert und schafft Arbeitsplätze.

3. So kurz werden die neuen Reisezeiten (Beispiele, gerundet auf 5 Minuten)

Destinationen	Heute	Moderne Bahn	Verkürzung
St. Gallen – Zürich	70	65	5
Schaffhausen – Chur	155	140	15
Sargans – Aarau	100	85	15
St. Gallen – Basel	145	125	20
St. Gallen - Bellinzona	210	150	60

3.4 Moderne Bahn: Die Vorteile für die Zentralschweiz

Die moderne Bahn mit Bahn 2000, NEAT, HGV-Anschlüssen und Lärmsanierungen baut das hohe Niveau der Schweiz im öffentlichen Personen- und Güterverkehr weiter aus. Die Zentralschweiz profitiert dank Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial sowie attraktiveren Anschlüssen Richtung Zürich, Tessin, Ost- und Westschweiz.

1. Investitionen / Projekte in der Zentralschweiz

Von den insgesamt rund 21 Milliarden Franken für die NEAT und erste Etappe Bahn 2000 werden ca. 22 Prozent in den Kantonen UR, SZ, NW, OW, LU, GL und ZG investiert. Dies entspricht etwa 28'000 Personenjahren oder mit dem Multiplikatoreffekt einem Arbeitsplatzvolumen von 3'000 bis 4'000 Stellen pro Jahr während der nächsten 14 Jahre. Hauptinvestitionen sind:

- Luzern erhält einen verbesserten Knoten.
- Die Strecke St. Gallen – Arth-Goldau wird punktuell ausgebaut.
- Die Zentralschweiz rückt durch neue Tunnelbauten am Zimmerberg und Hirzel näher an Zürich und die Ostschweiz.
- Der Bau der Tunnel an Gotthard, Hirzel und Zimmerberg bringt Investitionen in Milliardenhöhe.
- Die Lärmsanierung des Huckepack-Korridors am Gotthard wird in erster Priorität realisiert.

2. Vorteile für die Zentralschweiz

- Die Umsteigerelationen in den Knoten werden verbessert.
- Der Voralpenexpress wird aufgewertet.
- Im Personenverkehr verkürzen sich die Reisezeiten in den Süden um eine Stunde und mehr.
- Der Gotthardbasistunnel entlastet die A2 vom alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse.
- Weniger Lärm.
- Aufträge für die Rollmaterial- und Elektronikindustrie.

3. So kurz werden die neuen Reisezeiten (Beispiele, gerundet auf 5 Minuten)

Destinationen	Heute	Moderne Bahn	Verkürzung
Arth-Goldau – Basel	95	90	5
Arth-Goldau – Zürich	40	30	10
Luzern – Lugano	160	95	65
Luzern – Zürich	50	40	10
Zug – Zürich	25	20	5
Flüelen - Bellinzona	100	45	55

3.5 Moderne Bahn: Die Vorteile für die Nordwestschweiz

Die moderne Bahn mit Bahn 2000, NEAT, HGV-Anschlüssen und Lärmsanierungen baut das hohe Niveau der Schweiz im öffentlichen Personen- und Güterverkehr weiter aus. Die Nordwestschweiz profitiert dank Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial, die direkt in der Region anfallen. Attraktivere Anschlüsse dank Bahn 2000 und NEAT sowie neue Anschlüsse an die Bahnnetze der Nachbarstaaten verkürzen die Reisezeiten und erhöhen die Standortgunst für Wirtschaft und Bevölkerung.

1. Investitionen / Projekte in der Nordwestschweiz

Von den insgesamt rund 21 Milliarden Franken für die NEAT und die erste Etappe von Bahn 2000 werden ca. 9 - 10 Prozent in den Kantonen SO, BS, BL und AG investiert. Dies entspricht etwa 12'000 Personenjahren oder mit dem Multiplikatoreffekt einem Arbeitsplatzvolumen von 2'400 – 3'400 Stellen pro Jahr während der nächsten 7 Jahre. Hauptinvestitionen sind:

- Verbesserung der Linie am Jurasüdfuss.
- Realisierung der Lärmschutzmassnahmen des Huckepack-Korridors am Gotthard in erster Priorität.
- Bau von Neubaustrecken (Adlertunnel, Mattstetten-Rothrist, Derendingen-Inkwil).
- Knotenausbauten Aarau und Olten.
- Kriegsschleife Rothrist – Zofingen (Schleife Aarburg).

2. Vorteile für die Nordwestschweiz

- Die Umsteigerrelationen in den Knoten werden verbessert.
- In Richtung Süden stehen zwei Achsen zur Auswahl.
- Im Personenverkehr verkürzen sich die Reisezeiten in den Süden um eine Stunde und mehr, im Ost-West-Verkehr um 10-20 Prozent.
- Der Gotthardbasistunnel entlastet die A2 vom alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse.
- Neuer direkter TGV-Anschluss Rhin-Rhône.
- Eine moderne Bahn braucht auch Rollmaterial (Wagen und Lokomotiven) und neue Signalisationstechniken. Namhafte Firmen haben ihren Sitz in der Nordwestschweiz.

3. So kurz werden die neuen Reisezeiten (Beispiele, gerundet auf 5 Minuten)

Destinationen	Heute	Moderne Bahn	Verkürzung
Basel – Milano	320 (270 CIS)	210	110 (60)
Basel – Zürich	60	50	10
Basel – Bern	70	55	15
Aarau – Neuenburg	80	65	15
Solothurn – Zürich	65	50	15
Solothurn – Lausanne	95	80	15

3.6 Moderne Bahn: Die Vorteile für die Westschweiz

Die moderne Bahn mit Bahn 2000, NEAT, HGV-Anschlüssen und Lärmsanierungen baut das hohe Niveau der Schweiz im öffentlichen Personen- und Güterverkehr weiter aus. Die Westschweiz profitiert dank Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial, die in diese Region fliessen. Die attraktiven Anschlüsse ans Netz der SNCF und der FS, die Aufwertung der Simplonlinie und der neue Lötschbergbasistunnel erhöhen die Standortgunst der Westschweiz.

1. Investitionen / Projekte in der Westschweiz

Von den insgesamt 21 Milliarden Franken Investitionen für die NEAT und die erste Etappe Bahn 2000 werden ca. 30 Prozent in den Kantonen BE, FR, NE, JU, VD, VS und GE investiert. Dies entspricht etwa 38'000 Personenjahren oder mit dem Multiplikatoreffekt einem Arbeitsplatzvolumen von 7'100 bis 9'500 Stellen pro Jahr während der nächsten 8 Jahre. Hauptinvestitionen sind:

- Namhafte Investitionen werden in dieser Region gemacht: z.B. die Neubaustrecken Mattstetten-Rothrist, Onnens-Vaumarcus-St. Aubin, Vauderens-Siviriez und die Kapazitätssteigerungen auf den Strecken Cornaux-Twann und Lausanne-Genf.
- Lausanne, Biel, Neuenburg und Bern erhalten verbesserte Knoten und damit bessere Umsteigerelationen.
- Der Bau des Lötschbergbasistunnels bringt eine wesentliche Aufwertung der Simplonlinie und damit einen Impuls für das ganze Wallis und das Waadtland. Die Verbindung Paris-Mailand kann auch in Zukunft attraktiv über die Schweiz erfolgen.
- Verbesserung der TGV-Anschlüsse.

2. Vorteile für die Westschweiz

- Die Umsteigerelationen in den Knoten werden verbessert.
- Die Jurasüdfusslinie wird wesentlich verbessert und erlaubt raschere Reisezeiten.
- Im Personenverkehr resultieren wesentliche Verkürzungen der Reisezeiten in alle Richtungen.
- Eine moderne Bahn braucht auch Rollmaterial und moderne Signalisationstechniken. Namhafte Firmen haben ihren Sitz in der Westschweiz.

3. So kurz werden die neuen Reisezeiten (Beispiele, gerundet auf 5 Minuten)

Destinationen	heute	Moderne Bahn	Verkürzung
Bern – Zürich	70	55	15
Bern – Brig	95 (80 CIS)	60	35 (20)
Bern – Sion	140	85	55
Lausanne – Basel	145	125	20
Neuenburg – Nyon	65	45	20
Biel – Zürich	85	65	20

3.7 Moderne Bahn: Die Vorteile für den Kanton Tessin

Die moderne Bahn mit Bahn 2000, NEAT, HGV-Anschlüssen und Lärmsanierungen baut das hohe Niveau der Schweiz im öffentlichen Personen- und Güterverkehr weiter aus. Der Kanton Tessin profitiert insbesondere dank massiven Investitionen in die Infrastruktur in dieser Region. Die Strecke zwischen Lugano und der Nordschweiz wird durch die beiden Basistunnel am Gotthard und am Ceneri um 40 Kilometer verkürzt. Die Reisezeit nach Zürich wird eine Stunde kürzer. Nord- und Südschweiz rücken näher zusammen.

1. Investitionen / Projekte im Tessin

Von den insgesamt rund 21 Milliarden Franken für die NEAT und die erste Etappe von Bahn 2000 werden ca. ein Viertel im Kanton Tessin investiert. Dies entspricht etwa 31'000 Personenjahren oder mit dem Multiplikatoreffekt 3'000 bis 4'000 Stellen pro Jahr während der nächsten 15 Jahre. Hauptinvestitionen sind:

- Gotthardbasistunnel.
- Offene Strecke Bodio – Giustizia (Umfahrung Biasca).
- Ceneribasistunnel.
- Lärmsanierung des bestehenden Netzes.
- Option Anschluss Süd aus Bahn 2000 2. Etappe.

2. Vorteile für den Kanton Tessin

- Impuls für das Baugewerbe und die Zulieferer.
- Die NEAT eliminiert die steilen Bergstrecken und verkürzt die Strecke zwischen Lugano und Arth-Goldau um 40 Kilometer. Daraus resultieren Reisezeitverkürzungen von über einer Stunde zwischen der Nord- und der Südschweiz.
- Mit der NEAT ist die Südschweiz direkt am Netz von Bahn 2000 angeschlossen.
- Bessere Verbindungen im Dreieck Lugano, Locarno, Bellinzona.
- Entlastung der A2.

3. So kurz werden die neuen Reisezeiten (Beispiele, gerundet auf 5 Minuten)

Destinationen	heute	Moderne Bahn	Verkürzung
Zürich – Bellinzona	145 (135 CIS)	85	60 (50)
Bellinzona – Chiasso	55	40	15
Lugano – Luzern	160	95	65
Bellinzona – St. Gallen	210	150	60
Locarno – Lugano	50	35	15
Bellinzona – Mailand	110 (85 CIS)	70	40 (15)

4. Die moderne Bahn macht die Schweiz zur Verkehrs-drehscheibe Europas

Schauen wir auch über unsere Landesgrenzen hinaus: Die Europäische Union investiert in den nächsten Jahren rund 300 Mrd Fr in den Ausbau des europäischen Hochleistungs-Bahnnetzes. Die NEAT, wichtige Teile von Bahn 2000 und die HGV-Anschlüsse sind ein Bestandteil davon. Wenn wir sie realisieren, werden wir zur Drehscheibe des europäischen Bahnverkehrs.

1. „Alp-Tec“-Ring

Die Voralpenregion rund um die Schweiz gilt als einer der attraktivsten Wirtschafts- und Lebensräume Europas. Von Bayern bis ins Elsass, von Genf bis Grenoble, von der Côte d'Azur bis ins Piemont und zur Lombardei, von Venetien bis Tirol schießen Forschungs- und Entwicklungszentren aus dem Boden. Ein „Alp-Tec“-Ring mit High-Tech-Firmen und einer Art „Bio-Valley“ in der Region Basel-Mannheim wächst rund um die Schweiz heran.

Parallel dazu kommt die Schweiz mitten ins Netzwerk weit ausgedehnter Eisenbahn-Hauptachsen zu liegen. Sie führen tangential an unseren Landesgrenzen vorbei und verbinden einerseits die rund um die Schweiz gelegenen Ballungszentren - die Städte am Oberrhein, den Raum München/Stuttgart, Norditalien mit den Zentren Mailand und Turin, das Gebiet von Lyon – und andererseits die Häfen der Nord- und der Ostsee mit den Häfen des Mittelmeers und der Adria.

Überall dort, wo das schweizerische Bahnsystem mit diesen Achsen verknüpft wird - im Raum Basel-Oberrhein, im Dreieck Genf-Lyon-Grenoble, in der Region Südschweiz-Mailand-Turin, zwischen Zürich und der Ostschweiz bis nach München - entstehen attraktive Wirtschaftsstandorte, v. a. für Export- und Dienstleistungsfirmen. Davon profitiert auch die Binnenwirtschaft, da sie dank Bahn 2000 und einem modernen Strassennetz optimal mit diesen vier Scharnierstellen des europäischen Hochleistungs-Bahnnetzes verbunden ist.

2. Wir stehen heute vor der Wahl

Wenn das Schweizervolk die Vorlage zur Bahnmodernisierung annimmt, dann erhalten alle Landesteile direkte Anschlüsse ans europäische Hochleistungs-Bahnnetz. Diese neuen Bahnstrecken sind eigentliche Wohlstandsachsen. Kommt es hingegen zu einem Nein, wird die Schweiz in Zukunft links und rechts umfahren. Das wäre für unsere Wirtschaft ein gravierender Standortnachteil.

Wenn das Schweizervolk die Vorlage zur Bahnmodernisierung annimmt, dann ist eine weitere Voraussetzung für den Abschluss der bilateralen Verträge mit der EU erfüllt. Denn wir haben uns schon im Transitabkommen von 1992 zum Bau der NEAT verpflichtet, und sie ist auch Bestandteil des Landverkehrsabkommens. Kommt es hingegen zu einem Nein, wird der Abschluss der bilateralen Verträge auf unbestimmte Zeit verzögert. Das hiesse für unsere Wirtschaft, dass der Zugang zu den europäischen Märkten weiterhin erschwert wäre.

Wenn das Schweizervolk die Vorlage zur Bahnmodernisierung annimmt, dann wird es auch möglich sein, gemeinsam mit Europa den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und den Alpenschutz umzusetzen. Kommt es hingegen zu einem Nein, bleibt dieser Verfassungsauftrag vorläufig toter Buchstabe. Das wäre für unsere Umwelt ein schwerer Rückschlag.

4.1 Moderne Bahn: Das bringt das Transitabkommen von 1992

Das Transitabkommen zwischen der Schweiz und der EU regelt bis ins Jahr 2005 wichtige Fragen im alpenquerenden Güterverkehr. Ziel ist eine verstärkte Verlagerung von der Strasse auf die Schiene va. mit der Förderung des kombinierten Verkehrs und später mit dem Bau der NEAT. Schweizer 40-Tonnen-LkW werden im Ausland zugelassen, obschon die Schweiz die Gewichtslimite von 28 Tonnen behält.

1. Die Grundidee des Abkommens

Die Verhandlungen über das Transitabkommen dauerten mehrere Jahre, wobei ein Kernanliegen der EU der Zugang mit 40-Tonnen-LkW in die Schweiz war. Das Transitabkommen wurde im Mai 1992 unterzeichnet und trat – nach der Volksabstimmung über die NEAT (1992) – im Januar 1993 in Kraft. Das Abkommen ist bis ins Jahr 2005 befristet. Das Ziel des Abkommens besteht in erster Linie darin, die Zusammenarbeit im alpenquerenden Güterverkehr zu stärken und die Verlagerung auf die Schiene zu fördern. Mit dem Transitabkommen wurde so ein erster Grundstein für eine koordinierte Verkehrspolitik im Alpenraum gelegt. Ein neues Abkommen im Landverkehr (laufende bilaterale Verhandlungen) soll das Transitabkommen ergänzen und auch für die Zeit nach 2005 wiederum eine vertraglich gesicherte Zusammenarbeit gewährleisten.

2. Hauptmassnahmen des Transitabkommens

Das Transitabkommen mit verschiedenen Anhängen sowie ein trilaterales Abkommen zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien enthalten eine Reihe von Massnahmen:

- Ausbau von Terminalanlagen für den kombinierten Verkehr in Deutschland und Italien
- Einrichtung eines Huckepack-Korridors am Gotthard (3,8 m Eckhöhe, seit 1994 in Betrieb) und am Lötschberg-Simplon (4 m Eckhöhe, ca. Ende 1999 in Betrieb); dies erlaubt den Transport von LkW mit 4m Eckhöhe auf der Schiene (Rollende Landstrasse) zwischen Freiburg i.B. und Novara (inzwischen ausgeschrieben: RA-Pilot)
- Bau der NEAT gemäss Volksbeschluss von 1992 mit zwei neuen Basistunneln am Lötschberg und am Gotthard (damaliges Ziel: erster Abschnitt 2005/Lötschberg)
- Weiterhin Zulassung von Schweizer 40-Tonnen-LkW in Europa, obschon die Schweiz die Gewichtslimite von 28-Tonnen behält; ein „Ueberlaufsystem“ lässt allerdings in eng begrenzten Fällen auch die Durchfahrt von 40-Tonnen-LkW durch die Schweiz zu
- Schrittweise Anlastung der ungedeckten Wege- und externen Kosten, nach Möglichkeit in gegenseitiger Absprache (von der Schweiz inzwischen mit der LSVa realisiert und im Rahmen der Landverkehrsverhandlungen mit der EU koordiniert).

3. Fazit

Das Transitabkommen hat die Grundlage für die gemeinsame Stärkung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs geschaffen. Bei der Gewichtslimite für LkW wurde der Schweiz noch einmal eine Sonderrolle zugestanden. Im Hinblick auf den Ablauf des Abkommens im Jahre 2005 soll ein neues Landverkehrsabkommen wiederum eine dauerhafte Lösung schaffen. Dieses wird die Fragen des Marktzugangs auf Schiene und Strasse sowie der Gewichtslimite und der Strassenabgaben regeln. Die NEAT als Netzlösung bleibt Bestandteil auch eines neuen Abkommens.

4.2 Moderne Bahn: Das bringt das neue Landverkehrsabkommen

Das Landverkehrsabkommen mit der EU ergänzt und löst das bis 2005 befristete Transitabkommen ab, erweitert den Marktzugang auf Strasse und Schiene und strebt eine koordinierte Verkehrspolitik im Alpenraum an. Mit LSVA und NEAT lässt sich der alpenquerende Güterverkehr trotz 40-Tönnern verstärkt auf die Schiene verlagern.

1. Hauptziele des Landverkehrsabkommens

- Erweiterung des gegenseitigen Marktzugangs auf Strasse und Schiene (sog. „free access“); dies sichert den Schweizer Transportunternehmen neue Marktpotentiale; unsere Bahnen können so zu „european players“ werden
- Harmonisierung von Normen, u.a. der Gewichtslimite für LkW; sie soll von heute 28t schrittweise auf 34t (2001) und 40t (2005) erhöht werden; gleichzeitig werden die Strassenabgaben schrittweise erhöht (LSVA, allenfalls Alpentransitabgabe ATA)
- Koordinierte Politik im Alpenraum (Bahnen/NEAT, Gewichtslimite, Strassenabgaben) mit dem Ziel, Umwegverkehr zu vermeiden und den alpenquerenden Güterverkehr (v.a. Transitverkehr) vermehrt auf die Schiene zu verlagern (Umsetzung Alpenschutzartikel)

2. Stand der Verhandlungen / Zusammenhang mit anderen Dossiers

Seit Januar 1998 besteht ein Vertragsentwurf („Kompromiss von Kloten“), der sowohl vom Bundesrat wie von der EU-Kommission (Verhandlungspartner) getragen wird. Die EU-Verkehrsminister haben diesen Vertrag am 17. März mehrheitlich akzeptiert; einzelne Länder haben aber Vorbehalte zur Abgabehöhe angemeldet. Der Verkehrsrat der EU dürfte sich voraussichtlich noch 1998 erneut mit dem Landverkehrsvertrag befassen. Ohne Einigung im Landverkehr ist ein Abschluss der übrigen Verträge (Luftverkehr, Handelshemmnisse, Landwirtschaft, Forschung, öffentliches Beschaffungswesen, Personenverkehr) kaum möglich. Eine umfassende Beurteilung des ganzen Pakets wird sowohl durch den Bundesrat wie auch den Allgemeinen Rat (Aussenminister) der EU erfolgen. Die Abkommen sind durch das Parlament und voraussichtlich in einer Volksabstimmung zu genehmigen.

3. Kernpunkte des Vertragsentwurfs

- Für die Strecke Basel – Chiasso (300 km) gilt ab 2005 ein Tarif von durchschnittlich 325 bis 330 Franken (200 ECU) für 40-Tönnner (LSVA, höchstens 15% ATA); dies ist 13 mal mehr als heute (Fr. 25.- für 28-Tönnner) und wird zur Verkehrsverlagerung beitragen
- Das Sonntags- und Nachtfahrverbot (22.00 – 05.00 Uhr) gilt weiterhin
- Die NEAT als Netz ist Bestandteil des Vertrags (Ablösung des Transitabkommens)

4. Fazit

Das Landverkehrsabkommen sichert die langfristige Zusammenarbeit mit der EU. Dies schafft die grössten Chancen, den Güter- und va. Transitverkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern und den Alpenschutzartikel umzusetzen. Die NEAT als Netzlösung spielt dabei eine ausschlaggebende Rolle: ohne sie ist weder eine ausreichende Verkehrsverlagerung noch ein baldiger Abschluss des Landverkehrsabkommens mit der EU möglich. Dies würde auch den raschen Abschluss der übrigen sechs Verträge mit der EU verhindern.

4.3 Moderne Bahn: Das plant und baut Europa

Europa investiert über 300 Milliarden Franken in die transeuropäischen Netze (TEN) des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Ein Netz von fast 30'000 km erlaubt der Bahn Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h und Reisezeitverkürzungen von bis zu 50%. Mit der NEAT und den HGV-Anschlüssen ist die Schweiz in dieses Netz eingebunden.

1. Europäische Langfristplanung

Die EU will gemäss Planung von 1995 bis ins Jahr 2010 über 300 Milliarden Franken in den Bau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für die Bahn investieren. Auf einem Netz von fast 30'000 km (12'000 km Neubau-, 14'000 km Ausbau- und 2'500 km Verknüpfungsstrecken) sollen Züge mit Geschwindigkeiten von 250 bis 300 km/h (oder mehr) fahren (TGV, ICE, Eurostar etc.). Dieses Netz verbindet auf rasche und umweltfreundliche Art die europäischen Zentren und erhöht die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Europa in der Weltwirtschaft.

2. Wichtige Teilstrecken bereits in Betrieb – weitere folgen laufend

Die europäischen Länder haben wichtige Teilstrecken bereits in Betrieb genommen. Die Reisezeiten wurden um bis zu 50% reduziert. Eine Auswahl:

- Frankreich/Grossbritannien/Belgien: Paris – Lyon - Valence (TGV-Sud-Est), Paris – Le Mans/Tours (TGV Atlantique), Paris – London (TGV-Nord, Kanaltunnel), Paris - Brüssel
- Deutschland: Hannover – Würzburg, Mannheim – Stuttgart
- Italien / Spanien: Florenz – Rom, Madrid – Sevilla

In den kommenden Jahren werden überall laufend weitere HGV-Strecken ans Netz gehen.

3. Arbeitsplätze und Technologieschub

Der Bau der TEN-Netze schafft Arbeitsplätze. Die EU rechnet mit 6 Millionen Mannjahren während der Bauphase (Rechnungsbeispiel: während 20 Jahren 300'000 Arbeitsplätze pro Jahr) und mit Hunderttausenden von neuen Dauerarbeitsplätzen nach dem Bau. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr hat auch einen Technologieschub beim Rollmaterial ausgelöst und z.B. Frankreich eine führende Position in den Weltmärkten verschafft.

4. Schweiz ist in das HGV-Netz eingebunden

Die Schweiz ist in die TEN-Planungen Europas einbezogen. Die NEAT mit beiden Achsen bildet einen integralen Bestandteil dieses Netzes und sichert die HGV-Anschlüsse im Nord-Süd-Verkehr. Die HGV-Anschlüsse der Westschweiz (TGV) und der Ostschweiz nach Stuttgart und München gehören zu den Verknüpfungsstrecken (Verknüpfung mit TGV-Netz bzw. mit der West-Ost-HGV-Achse Mannheim – Stuttgart – München – Wien). Sämtliche HGV-Anschlüsse waren bereits im Alpentransitbeschluss von 1991 enthalten, dem das Volk 1992 (erste NEAT-Abstimmung) zugestimmt hatte.

5. Fazit

Die Schweiz ist Bestandteil des europäischen TEN-Netzes, das Investitionen von über 300 Milliarden Franken auslöst und pro Jahr Hunderttausende von Arbeitsplätzen schafft. Die Integration in das europäische HGV-Netz wertet die NEAT und Bahn 2000 auf und verhindert, dass die Schweiz längerfristig umfahren und von der europäischen Wirtschaftsentwicklung (Geschäftsverkehr, Tourismus) abgehängt wird.

4.4 Moderne Bahn: Lenkt die Güter europaweit auf die Schiene

Die Schweiz ist mit der Modernisierung der Bahn nicht allein. In ganz Europa werden Eisenbahn-Infrastrukturvorhaben geplant und ausgeführt, um die Position der Bahn gegenüber der Strasse zu stärken. Diese integrale Vernetzung des europäischen Schienennetzes lenkt die Güter auf die Bahn und entlastet die Strassen vom Schwerverkehr.

1. Vom Containerschiff auf die Bahn und quer durch die Alpen

Zum Beispiel Italien: In der Nähe der Hafenstadt Genua wird der neue Containerhafen Voltri mit einer neuen Güterbahnstrecke direkt an das Netz der Ferrovie dello Stato (FS) angeschlossen. Container, welche für Mittel- und Langstreckentransporte bestimmt sind, gelangen damit rasch und effizient in das Bahnnetz Richtung Lötschberg und Gotthard. Die Bauarbeiten sind weit fortgeschritten; die Inbetriebnahme der ersten Etappe der Neubaustrecke ist für ca. 2000 geplant.

Zum Beispiel Holland / Deutschland: Die grösste Hafenanlage Europas – der Rotterdamer Hafen – wird mit einer 160 km langen neuen Güterbahnstrecke (parallel zur Autobahn A 15) mit dem deutschen Bahnnetz (Rheintalstrecke Richtung Schweiz) verbunden. Oberstes Ziel für diese Grossinvestition ist die Entlastung der extrem belasteten Autobahnen und die Verknüpfung der Containerhäfen mit dem Schienennetz. Mit dem Bau von Teilstrecken wurde begonnen, die Inbetriebnahme ist für 2005 geplant.

2. Verbindung von Landesteilen / Anschluss an Europa

Zum Beispiel Dänemark: Wie die Schweiz ist Dänemark für den Export der Güter auf moderne Verkehrsverbindungen angewiesen. Bei uns sind es die Alpen und der Jurabogen, die uns vom Ausland trennen und Randgebiete schaffen. In Dänemark sind es Meeresarme, die das Land in Inseln aufteilen. Mitte 1998 wurde die Verbindung der Hauptzentren und der wichtigsten Landesteile Seeland (mit Kopenhagen), Fyn (mit Odense) und Jütland (mit Aalborg, Aarhus) durch eine Brücke von ca. 6,5 km Länge und eine Tunnelverbindung von ca. 7,5 km Länge für Bahn und Strasse eröffnet (Storebelt). Die Kosten für diese Investitionen betragen rund 7 Milliarden Franken.

Zum Beispiel Dänemark und Schweden: Mit dem Bau einer ca. 8 km langen Brücke, einer ca. 4 km langen künstlichen Insel und einer Tunnelverbindung von ca. 4 km Länge wird die dänische Hauptstadt Mitte 2000 mit der schwedischen Industriemetropole Malmö durch Bahn und Strasse verbunden sein (Öresund). Die Kosten für diese Investitionen betragen rund 5 Milliarden Franken.

Die skandinavischen Bahnen werden damit über Öresund und Storebelt neu ohne Fährverbindungen mit Mittel- und Südeuropa verbunden sein.

3. Fazit

Die NEAT ist der schweizerische Beitrag an die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Sie schliesst die Lücke im Nord-Süd-Verkehr, schafft die nötigen Kapazitäten, erlaubt attraktive Angebote und reduziert die Transportkosten um 20 bis 30%.

5. Die moderne Bahn schafft Knowhow und Arbeitsplätze

Der Bau der modernen Bahn ist ein eigentliches Impulsprogramm für den Standort Schweiz und wird Tausende von neuen Arbeitsplätzen schaffen.

1. Arbeitsplätze auf dem Bau, bei den Zulieferern und bei der Bahn

Allein im Baugewerbe, das seit Jahren in einer Krise steckt und unzählige Arbeitsplätze abbauen musste, schafft die Modernisierung der Bahn Arbeit in der Grössenordnung von rund 140'000 bis 150'000 Personenjahren. Das sind während der gesamten Bauzeit im Durchschnitt rund 7'500 Arbeitsplätze, verteilt auf das ganze Land, die erhalten oder neu geschaffen werden können.

Gleichermassen profitieren auch die Zulieferbetriebe - etwa die Elektroindustrie oder die Baumaschinenfabrikation - und das örtliche Gewerbe, also die Restaurants oder der Detailhandel. Fachleute gehen davon aus, dass diese indirekte Beschäftigungswirkung etwa gleich hoch ist wie die direkte. Das heisst: noch einmal jährlich rund 7'500 neue Arbeitsplätze. Und das sind eher vorsichtige Schätzungen.

Hinzu kommen die öffentlichen Verkehrsunternehmungen. Sie bieten heute rund 60'000 Menschen Arbeit. Das sind fast gleich viele Arbeitsplätze wie in der chemischen Industrie. Dank der Modernisierung der Bahn wird diese wichtige Branche unserer Wirtschaft gestärkt. Und auch hier gibt es Zulieferer, etwa die Rollmaterialindustrie oder Unterhaltsbetriebe, die Tausende von Arbeitskräften beschäftigen und die darauf angewiesen sind, dass der öffentliche Verkehr nicht aufs Abstellgleise geschoben wird.

Durch die Grossprojekte der Bahn kann sich die Schweiz zudem ein Management- und Technologie-Knowhow aneignen, das sich weltweit exportieren lässt - genau gleich wie früher und zum Teil noch heute die Planung und der Bau von Elektrizitätswerken und Stau-mauern.

2. Tourismusförderung

Werfen wir auch einen Blick auf den Tourismus. Er gehört mit einem Umsatz von jährlich 20 Mrd Fr und 360'000 Beschäftigten zu den wichtigsten Wirtschaftszweigen unseres Landes. Im Berggebiet hängt jeder dritte Arbeitsplatz direkt oder indirekt vom Tourismus ab. Gute Verkehrsverbindungen und eine intakte Umwelt - und auch dazu trägt die moderne Bahn ja bei - sind für ihn lebenswichtig. Vergessen wir nicht: Die Bahnen sind ein weltweit angesehenes Markenzeichen unseres Landes. Halten wir sie nicht auf dem neuesten Stand, büsst auch die Reise- und Feriendestination Schweiz einiges an Attraktivität ein.

3. Weniger Staukosten

An dieser Stelle muss auch noch einmal von der zunehmenden Überlastung unserer Strassen gesprochen werden. Bei der gegenwärtigen Verkehrszunahme werden bis in wenigen Jahren auf zwölf Strassenabschnitten ähnliche Verhältnisse herrschen wie heute auf der Nordumfahrung von Zürich. Das bedeutet: Massive Störung des Verkehrsflusses während 2-3 Stunden pro Tag. Mit der Modernisierung der Bahn können wir diese Entwicklung bremsen und verhindern, dass uns die Staus jährlich bald 5 oder 8 Mrd Fr kosten. Das wäre dann viel teurer als die 1,5 Mrd Fr, die pro Jahr für die Modernisierung der Bahn ausgegeben werden.

5.1 Moderne Bahn: Schafft Arbeitsplätze

Heute haben wir weit über 100'000 registrierte Arbeitslose. Mit einem Ja zur Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur bewirken wir einen bedeutenden Beschäftigungsimpuls und schaffen kurz- und langfristig neue Arbeitsplätze.

1. Arbeitsplätze während der Bauzeit

Infrastrukturinvestitionen schaffen zuerst während der Bauzeit Arbeitsplätze im Baugewerbe, bei der Zulieferindustrie und beim örtlichen Gewerbe. Die Zahlenangaben schwanken je nach Annahmen und Art der Berechnung. Der Schweizerische Baumeisterverband rechnet mit durchschnittlich 10'000 Arbeitsplätzen im Bau direkt und mit zusätzlich rund 20'000 Arbeitsplätzen bei der Zulieferindustrie sowie für Verpflegung und Unterkunft während rund 15 Jahren. Wenn man die Zahlen aus Studien der EU-Kommission zu den transeuropäischen Netzen und zum Bausektor auf die Investitionen für die moderne Bahn umlegt, kommt man zu ähnlichen Zahlen von Arbeitsplätzen während der Bauzeit. Die Studie des Istituto di Ricerche Economiche (Lugano) vom August 1998 kommt für die direkten Arbeitsplätze in der Bauindustrie auf ca. 8'500 und für die indirekt ausgelösten Arbeitsplätze in der Schweiz auf zusätzlich ca. 4'500, total also rund 13'000 Arbeitsplätze.

2. Arbeitsplätze nach den Bauarbeiten

Investitionen in Verkehrswege wirken sich auch nach dem Abschluss der Bauarbeiten beziehungsweise nach der Inbetriebnahme gesamtwirtschaftlich positiv aus. Bessere Verkehrswege öffnen grössere Märkte, bringen mehr Wettbewerb und auch grössere Serien. Dadurch ergibt sich eine erhöhte Produktivität, die sich wiederum positiv auf die Arbeitsplätze auswirkt. Die EU rechnet damit, dass die Verwirklichung der prioritären Vorhaben der transeuropäischen Netze (14 "Essener" Vorhaben für 90 Mia. ECU) nach der Fertigstellung zu 130'000 bis 230'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen führt. Überträgt man diese Werte auf die Investitionen für die moderne Bahn, so ergeben sich umgerechnet zwischen 26'000 und 46'000 langfristige Arbeitsplätze für die Schweiz.

3. Arbeitsplätze beim öffentlichen Verkehr und der Zulieferindustrie

Die moderne Bahn stärkt den öffentlichen Verkehr als Ganzes. Dieser Wirtschaftszweig bietet heute direkt rund 60'000 Arbeitsplätze. Das sind fast gleich viele Arbeitsplätze wie in der chemischen Industrie. Dazu kommen Tausende von Arbeitsplätzen bei den Zulieferfirmen z.B. für Rollmaterial oder Unterhalt der Anlagen. Ohne Modernisierung der Bahn gerät der ganze öffentliche Verkehr längerfristig auf das Abstellgleis. Das stellt sehr viele Arbeitsplätze in Frage.

4. Fazit

Die Investition von 30,5 Milliarden Franken schafft direkt rund 140'000 bis 150'000 Personenjahre Arbeit und zieht mit dem Multiplikatoreffekt nochmals so viele Arbeitsplätze nach sich (15'000 Arbeitsplätze während 20 Jahren). Das ist ein wichtiger Impuls auf dem Arbeitsmarkt. Nach dem Bau bringt die Verbesserung der Verkehrswege langfristige Vorteile für die Gesamtwirtschaft und schafft damit Arbeitsplätze. Sie trägt weiter dazu bei, dass die Zahl der Beschäftigten im öffentlichen Verkehr erhalten werden kann.

5.2 Moderne Bahn: Fördert den Tourismus

Der Tourismus ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige der Schweiz: 360'000 Arbeitsplätze und Einnahmen von rund 20 Mrd. Fr. sind dem Fremdenverkehr zuzuordnen. Gute Verkehrsverbindungen sind die Lebensader des Tourismus. Das weltweit dichteste Netz des öffentlichen Verkehrs gehört zu den Trümpfen des Schweizer Tourismus. Die Erhaltung und Verbesserung dieses Netzes ist eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Behauptung der Schweizer Position im hart umkämpften Tourismusmarkt.

1. Tourismus als Wirtschaftsfaktor

In der Schweiz ist im Durchschnitt jeder zehnte, im Berggebiet sogar jeder dritte Arbeitsplatz direkt oder indirekt in diesem Sektor angesiedelt. Total sind 360'000 Arbeitsplätze mit dem Tourismus verbunden. Seine volkswirtschaftliche Bedeutung ist entsprechend gross: Die Einnahmen aus dem internationalen Fremdenverkehr betragen pro Jahr rund 11 Mrd. Fr. Zusammen mit den Einnahmen aus dem Binnentourismus ergibt sich ein Total von rund 20 Mrd. Fr. Dies entspricht 5,6% des Bruttoinlandprodukts (BIP). Im internationalen Fremdenverkehr liegt die Schweiz auf Rang 10 der beliebtesten Reisedestinationen.

2. Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung für Tourismus

Für den Tourismus sind nicht nur die spektakulären Berg- und Seilbahnen von grösster Bedeutung, auch die optimale Erschliessung der Fläche durch den öffentlichen Verkehr ist lebensnotwendig. Vom weltweit dichtesten öV-Netz profitiert der Tourismus in höchstem Masse. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist gleichzeitig ein Beitrag an die Erhaltung unserer Umwelt. Was wäre denn der schweizerische Tourismus ohne eine intakte Bergwelt noch wert?

3. Schnellere und komfortablere Verbindungen – höhere Attraktivität

Mit der NEAT und Bahn 2000 sichern wir einerseits die Grundlagen für ein attraktiveres Netz innerhalb der Schweiz. Andererseits wollen wir die Verbindungen mit den europäischen Wirtschafts- und Kulturzentren mit Hochgeschwindigkeitsanschlüssen aufwerten.

Das Beispiel der durchgehenden HGV-Verbindung Paris- Brüssel (Thalys) ist selbstredend: die markante Fahrzeitverkürzung auf 1H25 Min. liess das Passagieraufkommen um 45 Prozent ansteigen, was unter anderem auch dem Reisetourismus zugutekommt.

Wer mit neuen HGV-Verbindungen schneller ans Ziel kommt, wird vermehrt auch die Reisedestination Schweiz wählen. So weist die seit 1995 existierende direkte TGV-Verbindung von Paris ins Wallis (*TGV des neiges*) schon heute eine sehr gute Frequenz auf.

Dank einer erhöhten Tourismuskonsumnachfrage wird der Kanton Wallis z.B. aufgrund des NEAT-Lötschberg-Basistunnels rund 20 Mio Fr. pro Jahr zusätzlich erwirtschaften.

4. Fazit

Die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen ist eine wesentliche Voraussetzung für ein langfristiges Bestehen im hart umkämpften Tourismusmarkt, der für unsere Volkswirtschaft ein wichtiges Standbein ist. Umweltgerechte Mobilitätsbewältigung ist Voraussetzung für eine intakte Bergwelt, ohne die unser Tourismus nicht auskäme.

5.3 Moderne Bahn: Vermindert die Staukosten

Rund 70 Prozent der Staus wegen Verkehrsüberlastung auf den Schweizer Autobahnen kommen auf den Hauptachsen A1 (West-Ost) und A2 (Nord-Süd) zustande. Die Staukosten im EU-Raum werden auf 200 Mrd Fr. pro Jahr geschätzt. Grobschätzungen gehen davon aus, dass die Staukosten in der Schweiz heute „erst“ 1,1 Mrd Fr. betragen. Ohne Gegenmassnahmen werden aber auch wir bald europäisches Niveau erreicht haben.

1. Warum entsteht Stau?

Der Personenverkehr nimmt jährlich um 2,5% zu. Der alpenquerende Güterverkehr wächst gar noch schneller. Und ein Ende dieses Wachstums ist nicht abzusehen. Die neuralgischen Stellen, insbesondere rund um die grossen Agglomerationen, auf der A1 im Mittelland sowie auf der A2 am Gotthard, werden immer stärker belastet.

Der Güterschwerverkehr auf der Strasse trägt in hohem Masse zur Grundbelastung bei. Der Lastwagenverkehr beansprucht schon heute rund 30% der Nationalstrassen-Kapazität. Lastwagen sind auch grösstenteils für die Entstehung von Spurrinnen verantwortlich, denn die Achslast der Lastwagen hat eine vielfach höhere Schadenwirkung auf den Strassenoberbau als ein PW (ein beladener Lastwagen = 20'000 PW!). Folge: mehr Baustellen, Verengungen und erhöhte Unfallgefahr. Die Kombination von Spitzenbelastungen, Unfällen und Baustellen bewirkt einen exponentiellen Anstieg der Staus.

2. Staukosten

Die Zahl der Staustunden hat sich in kürzester Zeit von jährlich 2'400 auf 4'200 Stunden erhöht. Staus bedeuten in erster Linie Zeitverluste für Automobilisten und Transporteure. Schon heute kosten uns diese Staus 1,1 Mrd Fr pro Jahr. Dazu kommen Energie-, Umwelt- und Unfallkosten von nochmals rund 100 Mio Fr. Wenn wir nicht Gegensteuer geben, werden die Staus uns bald 5 bis 8 Mrd Fr kosten (2-3% des BIP, analog zu gewissen EU-Ländern). Derartige Effizienzverluste kann sich die schweizerische Volkswirtschaft nicht leisten.

3. Modernisierung der Bahn entlastet das Autobahnnetz

Bei der gegenwärtigen Verkehrszunahme werden bis in wenigen Jahren auf 12 Abschnitten in den Agglomerationen sowie auf der A1 im zentralen Mittelland ähnliche Verhältnisse herrschen wie heute auf der Nordumfahrung Zürich. Das bedeutet, dass auf diesen Abschnitten der Verkehrsfluss jeden Tag während 2 bis 3 Stunden massiv gestört ist. Mit der Modernisierung der Bahn können wir dieser Überbelastung unserer Strassenkapazitäten einen Riegel schieben. Allein mit Bahn 2000 erste Etappe kann das Strassennetz um rund 700 Mio Fahrzeugkilometer entlastet werden.

4. Fazit

Unser Strassennetz ist durch das enorme Verkehrswachstum schon heute überlastet. Allein die Lastwagen nehmen 30% unserer Strassenkapazitäten in Anspruch. Staukosten in mehrfacher Milliardenhöhe stellen die Konkurrenzfähigkeit unserer Wirtschaft in Frage. Mit der Modernisierung der Bahn wird die Stausituation entschärft. Ein Teil des Personen- und Güterverkehrs wird auf die Schiene verlagert.

6. Die moderne Bahn schützt die Umwelt und die Alpen

Das ungebrochene Wachstum des Strassenverkehrs führt nicht nur zu höheren Staukosten, sondern es schädigt auch die Umwelt und unsere Gesundheit.

1. Luftschadstoffe und Lärm

Im Jahr 1993 waren 2'100 vorzeitige Todesfälle und 12'100 Spitalpflegetage auf die Luftverschmutzung zurückzuführen. Ein grosser Teil dieser Schadstoffe wird vom Strassenverkehr produziert. Er ist auch verantwortlich für annähernd 30% der Treibhausgasemissionen. Sie verändern den Wärmehaushalt der Erde und beeinträchtigen z.B. die Schutzfunktion der Wälder.

Ein weiteres Problem ist der Lärm. Ungefähr ein Viertel der Schweizerinnen und Schweizer sind heute tagsüber und nachts Lärmpegeln ausgesetzt, die über den für Wohnquartiere geltenden Grenzwerten liegen.

Dank strengerer Abgasvorschriften und technischen Verbesserungen konnte der Schadstoffausstoss des Strassenverkehrs in den vergangenen Jahren gesamthaft zwar reduziert werden. Das Verkehrswachstum droht diesen Fortschritt aber wieder zunichte zu machen. Namentlich der Energieverbrauch nimmt weiterhin zu. Deshalb werden ohne Gegenmassnahmen z.B. die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr zwischen 1990 und 2010 um rund ein Fünftel anwachsen.

Wir wollen unsere Mobilität nicht mit Verboten einschränken, aber wir müssen sie umweltverträglicher machen. Das heisst: technisch optimierte Fahrzeuge. Das heisst: effizientere Nutzung unserer Verkehrsinfrastrukturen, z.B. durch den Einsatz von Verkehrsleitsystemen. Das heisst: bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Das heisst aber auch: Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf die Schiene, die bis zu dreimal weniger Primärenergie verbraucht als das Auto oder das Flugzeug. Nur eine moderne Bahn mit attraktiven Angeboten im Personen- und im Güterverkehr wird diesen Beitrag zu einer umweltfreundlichen Bewältigung der Mobilität leisten können.

2. Alpenschutz

Besonders Sorge tragen müssen wir zu unseren Alpen, die schon heute hohen Belastungen ausgesetzt sind. Sie leiden v.a. unter dem Schwerverkehr. Die alpenquerenden Strassentransporte haben sich seit 1980 rund verfünffacht; 1,1 Mio LkWs passierten 1996 die Alpenübergänge.

Der Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung verlangt, dass diese Entwicklung nicht nur gestoppt, sondern teilweise auch wieder rückgängig gemacht wird. Die Zahl der Transitfahrten muss auf 650'000 reduziert werden (voraussichtliches Volumen des alpenquerenden Binnen-, Import- und Exportverkehrs im Jahr 1999). Das heisst. Die Bahnen müssen 450'000 heutige Fahrten übernehmen plus rund 600'000 Umwegfahrten plus das gesamte Verkehrswachstum. Schon in 20 Jahren müssen sie daher in der Lage sein, im Nord-Süd-Verkehr ca. dreimal mehr Güter zu transportieren als heute.

Dazu braucht es neben der LSVA und anderen Massnahmen – ATA, Bahnreform! - eine leistungsfähige, moderne Schieneninfrastruktur: also die NEAT, die Neubaustrecken von Bahn 2000 und die HGV-Anschlüsse. Wenn wir mit der Verlagerung des Schwerverkehrs ernst machen wollen, müssen wir diese Grossvorhaben zur Modernisierung der Bahn realisieren.

6.1 Moderne Bahn: Entlastet die Luft und schont Landreserven

Der Strassenverkehr ist für einen wesentlichen Teil der Luftverschmutzung in der Schweiz verantwortlich und verbraucht gegenüber dem Schienenverkehr viel mehr Land. Die Verkehrszunahme auf unseren Strassen hat auch eine Zunahme der klimarelevanten CO₂-Emissionen zur Folge. Die Modernisierung der Bahn gibt uns die Chance, die Mobilität umweltgerecht zu bewältigen.

1. Strassenverkehr und Luftverschmutzung

Der Strassenverkehr ist für einen grossen Teil der produzierten Schadstoffe Stickoxid (NO_x), Kohlenmonoxid (CO) und Kohlenwasserstoffe (HC) verantwortlich. Das Gleiche gilt auch für die Bildung des bodennahen Ozons (Reizgas). Die starke Verkehrszunahme ist auch mit einem grösseren Ausstoss an Kohlendioxid (CO₂) verbunden, das für den weltweiten Treibhauseffekt verantwortlich ist (rund 35% des CO₂-Ausstosses werden vom motorisierten Strassenverkehr verursacht).

Die Zunahme des Lastwagenverkehrs generell und besonders auf den Transitachsen bewirkt überdies eine stärkere Belastung durch lungengängigen Feinstaub. Der Russpartikel-Ausstoss der Dieselfahrzeuge kann für den Menschen gefährliche gesundheitliche Konsequenzen haben.

2. Umweltfreundlicher Schienenverkehr

Um die Luftreinhaltziele zu erreichen, muss die Bahn in der Lage sein, zumindest einen Teil des Mehrverkehrs übernehmen zu können. Denn der technologische Fortschritt, der zu einem geringeren spezifischen Schadstoffausstoss führt, wird ständig vom Mehrverkehr „weggefressen“.

Allein die erste Etappe von Bahn 2000 bringt beispielsweise eine Einsparung von je 400 Tonnen Stickoxiden und Kohlenmonoxiden sowie 50 Tonnen Kohlenwasserstoffen.

Ohne NEAT würde unsere Umwelt mit Hunderttausenden von zusätzlichen Lastwagen, die unsere Alpen queren, belastet.

Der Schienenverkehr, insbesondere der Hochgeschwindigkeitsverkehr, braucht rund zwei- bis dreimal weniger Primärenergie als das Auto und Flugzeug.

3. Übermässiger Landverbrauch des Strassenverkehrs

Der Strassenbau benötigt übermässig viel Kultur- und Bauland. Ein Schienenstrang als Doppelspur beansprucht im Durchschnitt nur einen Drittel des Landbedarfs einer doppelspurigen Autobahn. Gleichzeitig kann die Schiene auf dem geringeren Raum bis zu dreimal mehr Passagiere pro Zeiteinheit wie die Strasse befördern. In der kleinen Schweiz mit hoher Bevölkerungsdichte und wenig Kulturland sind diese Vorteile besonders wichtig.

4. Fazit

Die Modernisierung der Bahn kann die Mobilitätzunahme auf umweltverträgliche Art auffangen und schont gleichzeitig unsere Landreserven. Ohne NEAT würden Hunderttausende von zusätzlichen Lastwagen die Alpen queren. Allein Bahn 2000 reduziert den Schadstoffausstoss um Hunderte von Tonnen. Die Modernisierung der Bahn steht für eine umweltverträgliche Verkehrspolitik, die Ökonomie und Ökologie unter einen Hut bringt.

6.2 Moderne Bahn: Schützt die Alpen

Der schwere Güterverkehr über mittlere und längere Strecken gehört auf die Schiene. Zugelegt hat jedoch in den letzten Jahren trotz 28-Tonnen-Limite in der Schweiz die Strasse. Nur mit der NEAT und einer Reihe flankierender Massnahmen kann erfolgreich Gegensteuer gegeben werden.

1. Verfassungsauftrag

Mit der Annahme von Artikel 36sexies der Bundesverfassung haben Volk und Stände am 20. Februar 1994 den Bund beauftragt, die Alpenregionen vor den negativen Auswirkungen des Gütertransitverkehrs auf der Strasse zu schützen. Um die verkehrsbedingten Emissionen im ökologisch sensiblen Alpenraum zu reduzieren, werden folgende Ziele anvisiert: die Begrenzung der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf die Zielgrösse von 650'000 Fahrten pro Jahr und die rasche Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

2. Kapazitäts- und Qualitätssprung dank Modernisierung der Bahn (NEAT)

Die NEAT erhöht die Kapazität und die Qualität im alpenquerenden Verkehr. Dank der NEAT ist die Bahn schneller und billiger: die Basistunnel reduzieren die Kosten im kombinierten Verkehr um 20 bis 30%. Nur so kann die Bahn Verkehr von der Strasse holen. Ohne NEAT bleibt eine nennenswerte Güterverkehrsverlagerung im Alpenraum eine Illusion.

3. Zusätzlich: eine Vielzahl von Instrumenten zur Verkehrsverlagerung

Die NEAT ist nur ein Element für die Verkehrsverlagerung. Mehrere Instrumente verstärken den Effekt moderner Infrastrukturen und lenken die Güter europaweit auf die Schiene:

- Die LSVA verteuert den Strassentransport und erhöht so die Konkurrenzfähigkeit der Bahn. Die EU geht in die gleiche Richtung. Deutschland plant ab ca. 2002 eine LSVA.
- Die Bahnreform (in Kraft ab 1.1.99) liberalisiert den Güterverkehr und verwirklicht den freien Netzzugang. Dies schafft mehr Wettbewerb, erhöht die Produktivität und senkt die Preise (vgl. z.B. Bereich Telecom). Die Reform der Bahnen erfolgt europaweit.
- Die SBB verfolgt im Güterverkehr eine Wachstumsstrategie („Switch“). Unsere Bahnen bauen die Zusammenarbeit mit europäischen Partnern aus (SBB und FS, BLS und DB). Dies stärkt ihre Position auf dem europäischen Markt und zeigt das hohe Interesse der ausländischen Bahnen an der NEAT und dem Bahntransport durch die Schweiz.

4. Fazit

Die NEAT ist eine der Voraussetzungen für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, weil sie die nötigen Kapazitäten schafft, attraktive Angebote erlaubt und die Transportkosten um 20 bis 30 Prozent senkt. So lässt sich die Belastung von Strassen und Umwelt im Alpenraum wirkungsvoll reduzieren.

7. Die moderne Bahn steht auf sicherem finanziellem Boden

Wir stimmen am 29. November nicht über einzelne Bauprojekte ab, sondern über einen Finanzierungsartikel. Das Bauprogramm hingegen bestimmt das Parlament. Gegen seine Beschlüsse kann jeweils das Referendum ergriffen werden.

1. Kein NEAT-Referendum

Gegen den Beschluss zur NEAT (Alpentransit-Beschluss), den das Parlament gleichzeitig mit dem Finanzierungsartikel verabschiedet hat, ist kein Referendum ergriffen worden. Eine Abstimmung darüber ist also nicht mehr möglich.

2. Finanzierungsquellen und Finanzierungsmodus

Hingegen ist es das Schweizervolk, das nun darüber befindet, *welche* Mittel für die Modernisierung der Bahn eingesetzt werden können. Es kann zu einer ausgewogenen, dem Verursacherprinzip Rechnung tragenden Finanzierung Stellung nehmen. Um die Automobilisten zu entlasten, wurde bspw. der sog. „Benzin-Zehner“ gestrichen. Zur Verursachergerechtigkeit gehört im weiteren, dass das Ausland indirekt rund 20% an die Baukosten beisteuert (über LSVA, MWSt und Mineralölsteuer).

Der Verfassungsartikel sieht vier Finanzierungsquellen vor:

- Schwerverkehrsabgabe: 1/3 des Ertrags geht an die Kantone (Strassenbau!). 2/3 bleiben beim Bund und sollen vorwiegend für die Modernisierung der Bahn verwendet werden. Im Durchschnitt werden dies pro Jahr 835 Mio Fr sein. Total: 16,7 Mrd Fr.
- Mineralölsteuermittel für 25% der NEAT-Kosten. Durchschnittlicher Beitrag pro Jahr: 150 Mio Fr. Total: 3 Mrd Fr.
- 1 zusätzliches Mehrwertsteuer-Promille. Ergibt pro Jahr 290 Mio Fr. Total: 5,8 Mrd Fr.
- Darlehen des Bundes (bzw. von Privaten) für max. ein Viertel der Baukosten (ohne Lärmschutz). Pro Jahr sind das im Durchschnitt 250 Mio Fr. Total: 5 Mrd Fr. Diese Darlehen müssen von den Bahnen verzinst und zurückbezahlt werden.

Für die Anfangsphase kann der Bund zudem Vorschüsse von max. 4,2 Mrd Fr gewähren. Sie werden ebenfalls verzinst und zurückerstattet.

All dieses Geld fließt in einen speziellen Fonds. Er ermöglicht einerseits einen kontinuierlichen Fluss der Geldmittel und andererseits eine saubere Kostenkontrolle. Das Parlament legt jährlich fest, wieviele Mittel für die einzelnen Projekte verwendet werden können.

3. Entlastung der Bundeskasse

Die Spezialfinanzierung ist auch für die Bundeskasse von Vorteil. Denn die Bahnen brauchen dringend einen Modernisierungsschub: Das Schweizervolk will die Verlagerung des Schwerverkehrs. Das bedingt den Bau der NEAT, zu dem wir uns auch völkerrechtlich verpflichtet haben (Transitabkommen). Europa baut sein HGV-Netz aus. Wir können es uns nicht leisten, davon abgeschnitten zu werden. Die Bahnen sind verpflichtet, die Lärmsanierung ihres Netzes an die Hand zu nehmen. Bahn 2000 ist in Bau und muss fertiggestellt werden. Ohne den nun vorliegenden Finanzierungsartikel müsste zumindest ein Teil dieser Vorhaben aus der ordentlichen Bundeskasse finanziert werden. Das hiesse, dass der Spar-Druck auf andere Aufgabengebiete des Bundes, z.B. den öffentlichen Regionalverkehr, massiv ansteigen würde. Das würde unserem Land neue und harte Auseinandersetzungen bringen.

7.1 Moderne Bahn: So wird sie finanziert

Die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte wird durch vier Elemente gewährleistet: Erstens durch die Schwerverkehrsabgabe (vorerst pauschal, später durch einen Anteil der leistungsabhängigen Abgabe), zweitens durch Mineralölsteuermittel für 25% der NEAT-Kosten, drittens durch ein Promille der Mehrwertsteuer und viertens durch Verschuldung von maximal 25 Prozent der Projektkosten. Die Möglichkeit von Privatfinanzierungen ist sichergestellt. Der Bund kann bis zu maximal 4,2 Milliarden Franken Vorschüsse gewähren, die aus dem Fonds zurückbezahlt werden.

1. Anforderungen an die Finanzierungsquellen

Bundesrat und Parlament haben drei übergeordnete Anforderungen an die Quellen zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte gestellt. Es sind dies:

- Die Finanzierungsquellen sollen möglichst *ergiebig* sein, damit eine kleine Zahl von Abgaben genügt, um die finanziellen Mittel aufzubringen.
- Die Finanzierungsquellen müssen *rasch verfügbar* sein, weil der Bundeshaushalt die Lasten bereits heute nicht mehr zu tragen vermag und weil die Eisenbahngrossprojekte teilweise bereits in Bau sind oder kurz vor Baubeginn stehen.
- Die Finanzierungsquellen sollen auch *verkehrspolitische Anliegen* wie die Förderung der Umlagerung von der Strasse auf die Schiene berücksichtigen.

2. Untersuchte Finanzierungsquellen

Neben den abschliessend gewählten Finanzierungsquellen wurden zahlreiche andere Möglichkeiten untersucht und beurteilt. Sie wurden jedoch vor allem deshalb nicht gewählt, weil sie zuwenig ergiebig, zu spät verfügbar oder politisch nicht mehrheitsfähig waren:

- Erhöhung der Mineralölsteuer (Benzinfünfer / Benzinzehner)
- Alpentransitabgabe (ATA)
- Bahnabgabe auf den Tarifen des Personenfern- und Güterverkehrs
- Allgemeine Energieabgabe, Mehrwertsteuer-Sondersatz auf Energieträgern, Belastung der flüssigen und gasförmigen Brennstoffe, CO₂-Abgabe auf fossilen Energieträgern
- NEAT-Lotterie, Mitfinanzierung aus dem Aufkommen einer Steueramnestie, Aufwertung der stillen Reserven aus dem Goldbestand der Schweizerischen Nationalbank
- Mitfinanzierung durch die europäische Investitionsbank (EIB), durch Kantone oder Dritte.

3. Privatfinanzierung

Die Möglichkeit einer ergänzenden Finanzierung durch Private oder durch internationale Organisationen ist im Bundesbeschluss ausdrücklich vorgesehen. Abklärungen über private Beteiligungsmodelle sind im Gang; es liegen jedoch noch keine konkreten Ergebnisse vor.

4. Fazit

Die im neuen Verfassungsartikel verankerten Finanzierungsquellen sind ausgewogen, verursachergerecht und erfüllen die Anforderungen. Um den Privatverkehr zu schonen, wurde auf die Erhöhung des Benzinpreises um fünf bis zehn Rappen verzichtet und stattdessen die geringe Anhebung der Mehrwertsteuer um ein Promille beschlossen.

7.2 Moderne Bahn: Kostenkontrolle dank Spezialfonds

Die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte erfolgt über einen speziellen Fonds, dem automatisch alle für dieses Projekt bestimmten Mittel zugewiesen werden. Dazu gehören auch die Verschuldungsanteile in Form von Darlehen an die Bahnen und die Bevorschussung. Das Parlament legt jährlich die Mittel für die verschiedenen Projekte fest. Die kumulierte Bevorschussung darf 4,2 Milliarden Franken nicht überschreiten.

1. Zweck des Fonds

Die Einrichtung eines speziellen Fonds soll sicherstellen, dass die einzelnen Eisenbahngrossprojekte zügig realisiert werden können und dass der kontinuierliche Geldmittelfluss sichergestellt wird. Die eingehenden Mittel sind zweckgebunden und dürfen nur für die Modernisierung der Bahn verwendet werden.

Das Parlament legt jährlich die Mittel fest, die für die verschiedenen Projekte aus dem Fonds zur Verfügung gestellt werden. Dies und die klar begrenzte Bevorschussung gewährleistet jederzeit eine strikte Kontrolle über die Ausgaben. Das Bauprogramm richtet sich nach den verfügbaren Mitteln.

2. Bevorschussung und Rückzahlung

Um eine stetige Finanzierung der Projekte zu gewährleisten, können dem Fonds Vorschüsse aus allgemeinen Bundesmitteln zugewiesen werden, selbst wenn diese eine vorübergehende Erhöhung der Verschuldungsquote zur Folge haben. Die kumulierte Bevorschussung darf jedoch – zum Schutz der Bundesfinanzen und damit der Steuerzahlenden - 4,2 Milliarden Franken nicht überschreiten. Die Finanzierung steht im Einklang mit dem Haushaltsziel 2001 und ist die Grundlage für die Auslösung und Steuerung des Bauprogramms.

Die Bevorschussung ist über die Finanzierungsquellen voll rückzahlbar (inkl. Zinsen). Der Verschuldungsanteil hingegen wird aus den zukünftigen Betriebserträgen der Bahn verzinst und zurückbezahlt. Ein allfälliges Nettovermögen des Fonds ist zu marktmässigen Bedingungen zu verzinsen.

Eine allfällige Beteiligung Dritter (Privatfinanzierung) darf weder die Höchstverschuldung des Bundes von 25% der Projektkosten, noch dessen finanzielle Risiken erhöhen.

3. Befristung der Finanzierung

Die neue Finanzierungsregelung ist in der Bundesverfassung befristet. Sie dauert bis zum Abschluss der Bauarbeiten, beziehungsweise bis die Bevorschussungen und die Zinsen bezahlt sind.

4. Fazit

Die zweckgebundenen Mittel erlauben einen gesicherten Geldfluss für den Bau der Eisenbahngrossprojekte. Eine Bevorschussung durch den Bund ist möglich, jedoch limitiert. Die Bevorschussung einschliesslich der Zinsen muss an den Fonds zurückgezahlt werden. Die Fondslösung erlaubt eine strikte Kostenkontrolle und bringt das übergeordnete Haushaltsziel 2001 und die verkehrspolitischen Ziele in Einklang.

7.3 Moderne Bahn: Das kosten die einzelnen Projekte

30,5 Milliarden Franken werden in den nächsten 20 Jahren in neue Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs investiert. Je rund 45 Prozent fliessen in die Grossprojekte Bahn 2000 und NEAT. Die restlichen 10 Prozent fliessen in die Anschlüsse der Ost- und der Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und in die Lärmsanierung des bestehenden Eisenbahnnetzes.

1. Bahn 2000

In der ersten Etappe von Bahn 2000 sind Investitionen von 7,5 Mrd Fr enthalten. Bis Mitte 1998 sind Baukredite von insgesamt 3,8 Mrd Fr gesprochen worden. Davon sind 1,7 Mrd Fr bereits investiert. Die Hauptarbeiten der ersten Etappe werden 2005 abgeschlossen sein. Anschliessend werden Projekte der zweiten Etappe Bahn 2000 mit einer Investitionssumme von insgesamt 5,9 Mrd Fr bis ca. zum Jahr 2020 realisiert. Bahn 2000 beansprucht mit 13,4 Mrd Fr 44 Prozent des Kredites für die Eisenbahngrossprojekte.

2. NEAT

Die Investitionen für die NEAT belaufen sich auf 13,6 Mrd Fr und umfassen die Projekte Gotthardbasistunnel mit rund 6,8 Mrd, Ceneribasistunnel mit rund 1,6 Mrd, Lötschbergbasistunnel mit rund 3,4 Mrd, die Integration der Ostschweiz mit rund 1,1 Mrd und Streckenausbauten auf dem bestehenden Netz der Transitachsen für rund 0,6 Mrd Fr. In den Kosten der NEAT ist eine Reserve von 15 Prozent der Projektkosten berücksichtigt. Sie dient zur Abdeckung der Kostenunsicherheiten und stabilisiert das Finanzierungspaket. Die Hauptarbeiten werden sich ab dem Jahr 2000 bis ins Jahr 2016 erstrecken. Die NEAT beansprucht 45 Prozent des Kredites für die Eisenbahngrossprojekte.

3. Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz

Der Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz ist mit Investitionen von 1,2 Mrd Fr enthalten. Diese Zahl versteht sich als Kostendach für Investitionen zur Verbesserung der Anschlüsse an die Hochleistungsbahnen Frankreichs und Deutschlands. Sie werden voraussichtlich in den Jahren 2002 bis 2012 realisiert und beanspruchen rund 4 Prozent des Kredites für die Eisenbahngrossprojekte. Eine entsprechende Botschaft wird dem Parlament unterbreitet werden.

4. Lärmsanierung

Zur Lärmsanierung des bestehenden Eisenbahnnetzes sind Investitionen von 2,3 Mrd Fr notwendig. Diese Zahl versteht sich als Kostendach. Laut der in Bearbeitung stehenden Botschaft zur Lärmsanierung verteilen sich die Kosten auf die Rollmaterialsanierung (850 Mio Fr), den Bau von Lärmschutzwänden (750 Mio Fr), den Einbau von Schallschutzfenstern (150 Mio Fr) und Reserven (580 Mio Fr). Die Investitionen für die Lärmsanierung beanspruchen 7 Prozent des Kredites für die Eisenbahngrossprojekte.

5. Fazit

Die Investitionen von 30,5 Mrd Fr für Bahn 2000, NEAT, Anschluss der Ost- und der Westschweiz und Lärmsanierung verteilen sich auf die nächsten rund 20 Jahre und betragen mit durchschnittlich 1,5 Mrd Fr pro Jahr etwa gleich viel wie die Investitionen ins Nationalstrassennetz.

7.4 Moderne Bahn: Schützt den Regionalverkehr

Der Regional- und der übrige öffentliche Verkehr erhalten fast zweimal mehr Geld aus der allgemeinen Bundeskasse, als die Grossprojekte in Zukunft beanspruchen werden. Schweizerinnen und Schweizer können deshalb bei der Benutzung der Eisenbahn auch weiterhin an der Spitze Europas liegen.

1. Öffentlicher Verkehr – wichtiger Dienstleister für alle

Im öffentlichen Verkehr arbeiten rund 550 Transportunternehmungen (Bahn, Bus, Schifffahrt, Seilbahnen). Sie betreiben zusammen ein Netz von über 20'000 km, gut 5'000 km davon sind Eisenbahnen. Bei der Benutzung der Eisenbahn liegen Schweizerinnen und Schweizer an der Spitze Europas. Die SBB decken zwei Drittel der Verkehrsleistung im öffentlichen Personenverkehr ab; bei der Auslastung ihres Netzes sind sie europaweit führend.

2. Grossprojekte 1,5 Milliarden – Rest ca. 2,7 Milliarden Franken

Die Grossprojekte bringen einen unerlässlichen Modernisierungsschub des stark beanspruchten Schweizer Schienennetzes. In den nächsten 20 Jahren werden dazu durchschnittlich rund 1,5 Milliarden Franken pro Jahr investiert. Für die übrigen Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs stehen heute aus dem allgemeinen Bundeshaushalt pro Jahr rund 2,7 Milliarden Franken zur Verfügung. Mehr als 1 Milliarde Franken sind Abgeltungen im regionalen Personenverkehr (Bahn, Bus, Schiff, Seilbahnen); der Rest ist für den Grundbedarf (Betriebskosten, laufende Investitionen) der Eisenbahn-Infrastruktur von SBB und übrigen Bahnen (z.B. Unterhalt/Ersatz Stellwerke, Bahnhöfe etc.).

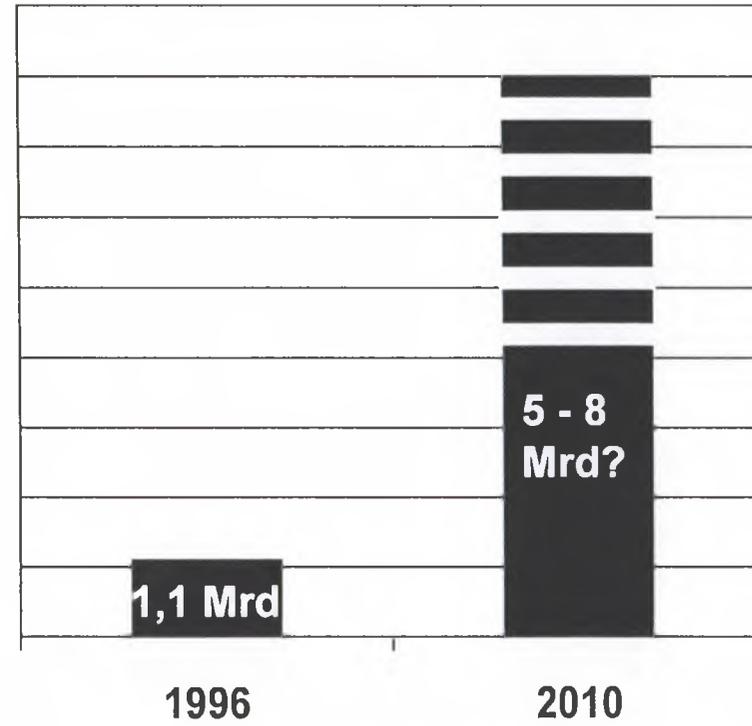
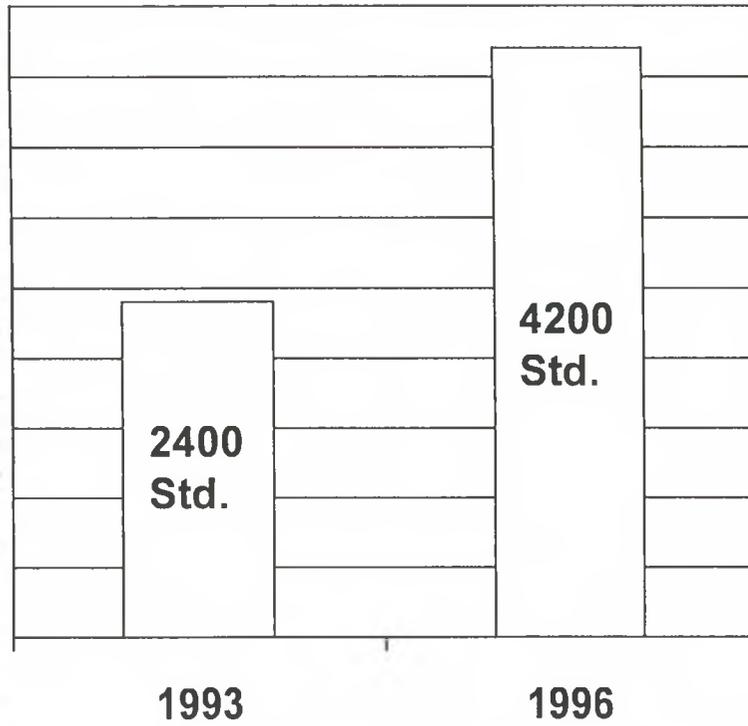
3. Trotz Sparmassnahmen: insgesamt mehr Geld für Kantone

Der öffentliche Verkehr muss mit den begrenzten Mitteln haushälterisch umgehen. Im Rahmen des Haushaltsziels 2001 („Runder Tisch“) soll eine Lastenverschiebung von 500 Millionen Franken vom Bund auf die Kantone erfolgen. 150 Millionen Franken davon betreffen den Regionalverkehr. 50 Millionen Franken sollen durch Effizienzsteigerungen (und nicht Abbaumassnahmen!) eingespart und 100 Millionen Franken als Lastenverschiebung vom Bund auf die Kantone verlagert werden (neue Anteile bei der Abgeltung: Bund noch 68%, Kantone 32% statt wie bisher 25%). Demgegenüber kommen die Kantone – neben dem Anteil am Ertrag aus der LSVA – zu neuen Einnahmen, z.B. zusätzlich 600 Millionen Franken aus der Gewinnausschüttung der Nationalbank. Die Kantone können somit insgesamt in den nächsten Jahren mit zusätzlichen finanziellen Mitteln in erheblichem Umfang rechnen. Davon kann auch der Regionalverkehr profitieren. Die Fondslösung für die Grossprojekte verhindert eine zusätzliche Belastung des allgemeinen Bundeshaushalts und steht mit dem von Volk und Ständen akzeptierten Haushaltsziel 2001 in Einklang.

4. Fazit

Der Fonds für die Grossprojekte (durchschnittlich 1,5 Mrd. Fr. pro Jahr) entlastet den allgemeinen Bundeshaushalt und schützt so die Abgeltungen im Regionalverkehr und den Grundbedarf der Eisenbahn-Infrastruktur (total rund 2,7 Mrd. Fr. pro Jahr). Trotz Sparmassnahmen (Haushaltsziel 2001) erhalten die Kantone in den nächsten Jahren insgesamt zusätzliche finanzielle Mittel. Der Regionalverkehr ist deshalb auch in Zukunft gesichert. Ein starker öffentlicher Verkehr besteht aus Grossprojekten und Regionalverkehr zusammen.

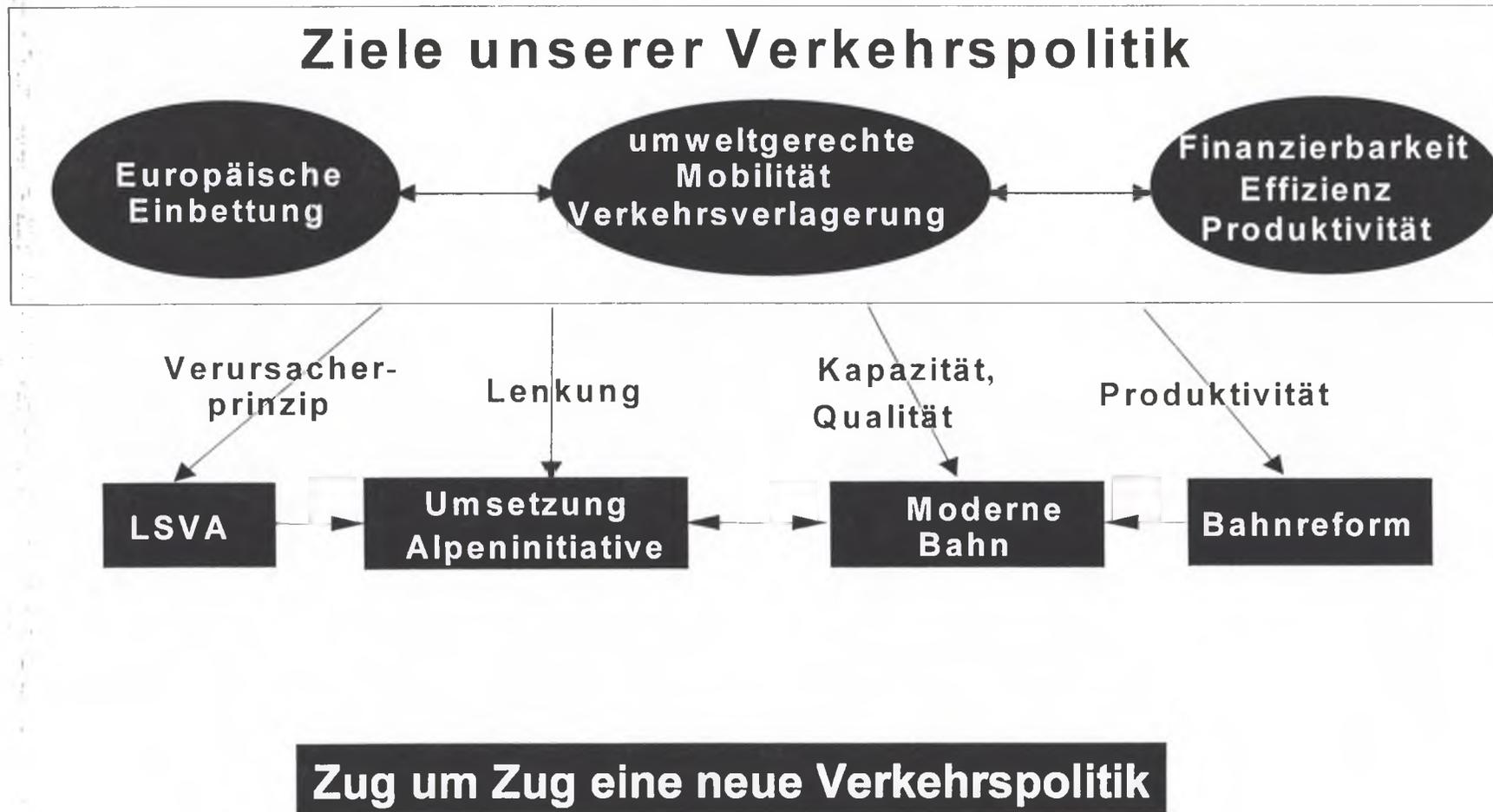
Grafik 1.1

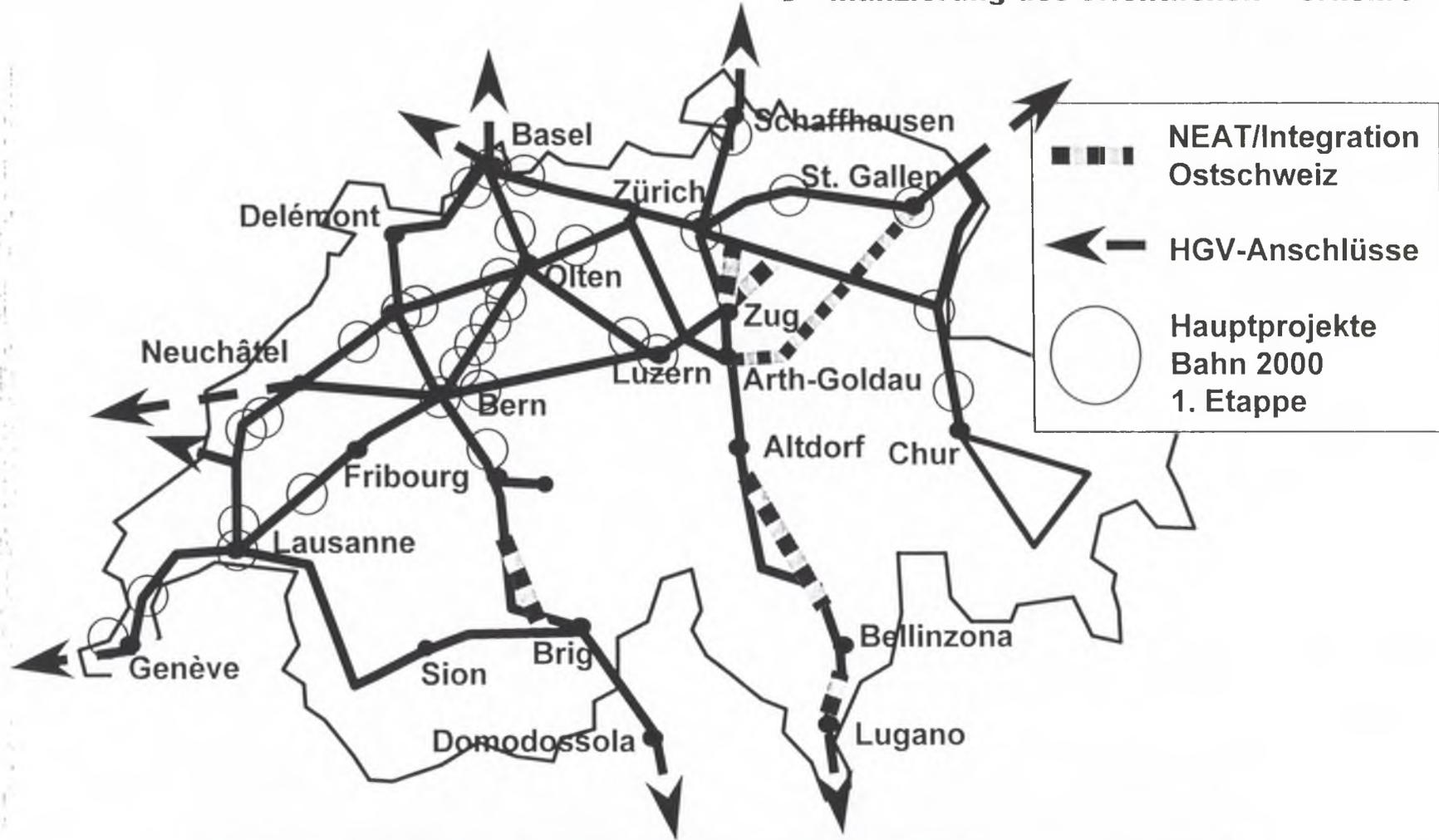


□ Stautunden

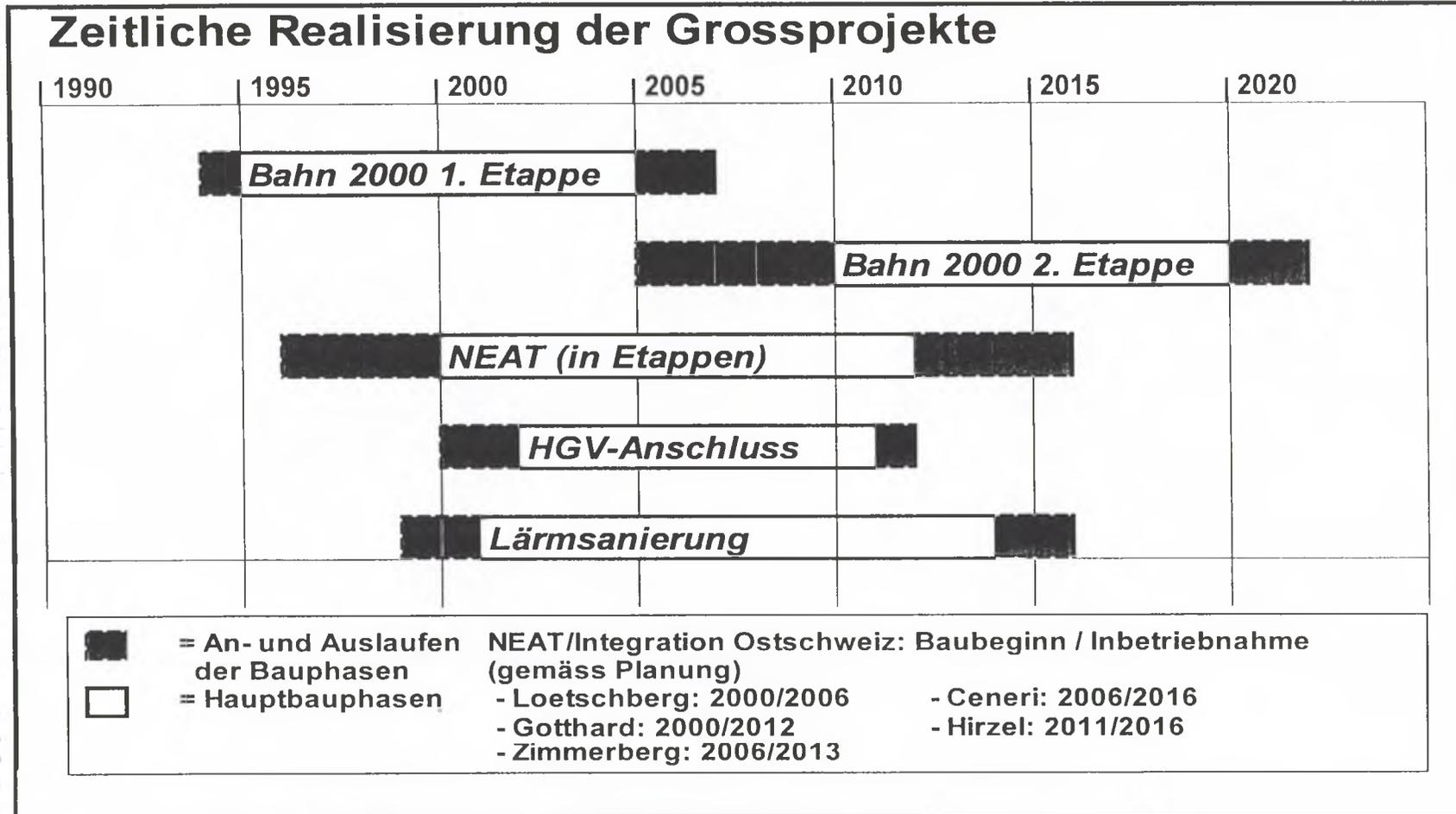
■ Staukosten

**Immer mehr Verkehr - immer mehr Staus:
Die moderne Bahn gibt Gegensteuer**





Bahn 2000, NEAT/Integration Ostschweiz und HGV-Anschlüsse stärken den öV landesweit



Die moderne Bahn kommt in Etappen

Eisenbahngrossprojekte			
Investitionskosten (Preisstand 1995)			
Werke		Kosten	
		brutto (Mrd Fr.)	Total (Mrd Fr.)
BAHN 2000		1. Etappe	13.4
		2. Etappe	
N E A T	Lötschberg		3.4
	Gotthard		6.8
	Zimmerberg		0.8
	Streckenausbauten St. Gallen - Arth-Goldau		0.1
	Ceneri		1.6
	Hirzel		0.2
	Streckenausbauten übriges Netz		0.6
	Projektaufsicht		0.1
Anschluss an europ. Netz		1.2	1.2
Lärmsanierungen		2.3	2.3
TOTAL			30.5

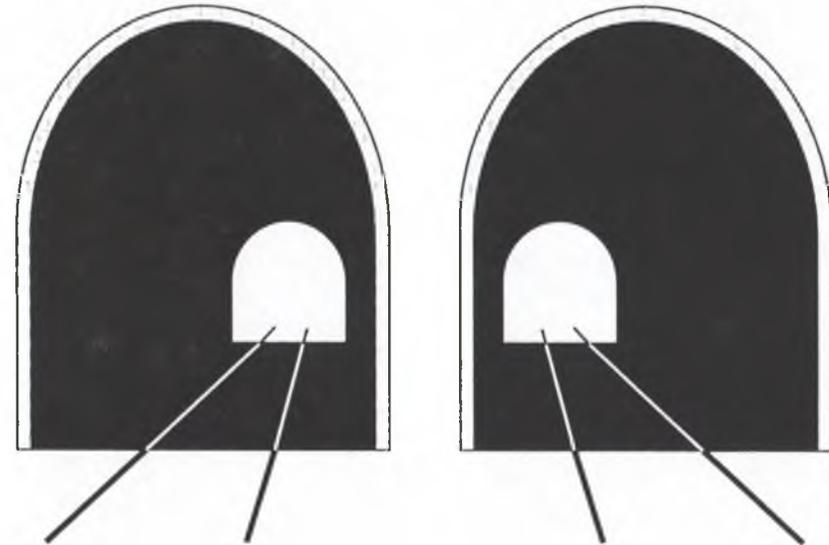
Das NEAT-Netz...

... ermöglicht namhafte Reisezeitverkürzungen für alle Landesteile

... schafft genügend Kapazität und Flexibilität für die Verlagerung des Schwerverkehrs

... ist rund 4 Mrd Fr günstiger als die « alte » NEAT und wird aus wirtschaftlichen Gründen in Etappen gebaut und in Betrieb genommen

... ist höchstens 1-2 Mrd Fr teurer als eine einachsige Lösung durch den Gotthard

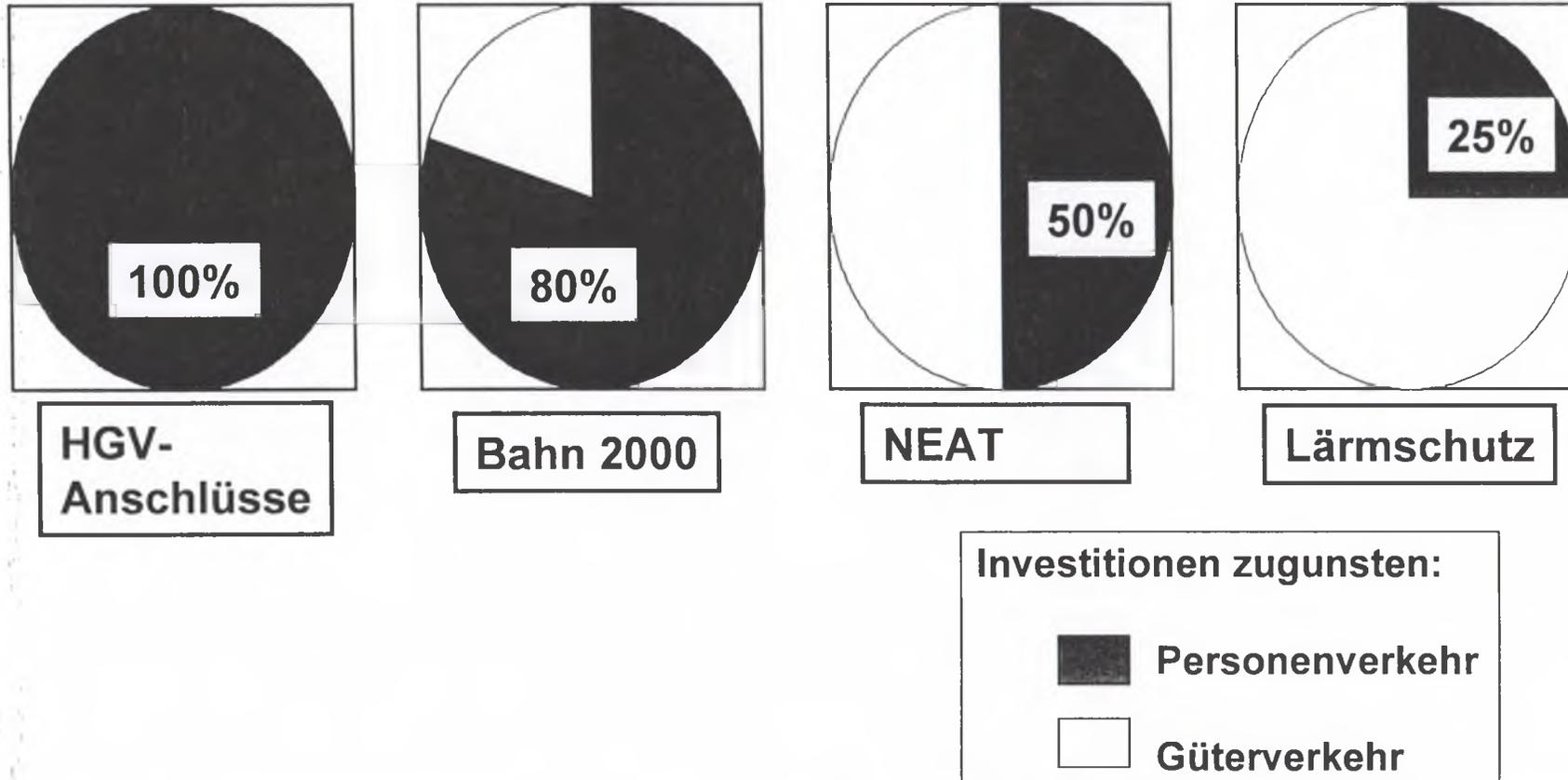


... spielt der Schweiz einen Trumpf in die Hand, weil sie schon 2006 eine leistungsfähige Nord-Süd-Achse in Betrieb nehmen kann

... ist nötig für den Abschluss der bilateralen Verhandlungen

Das NEAT-Netz nützt der ganzen Schweiz

Grafik 3.1



Rund zwei Drittel der Investitionen dienen dem Personenverkehr

Grafik 3.2



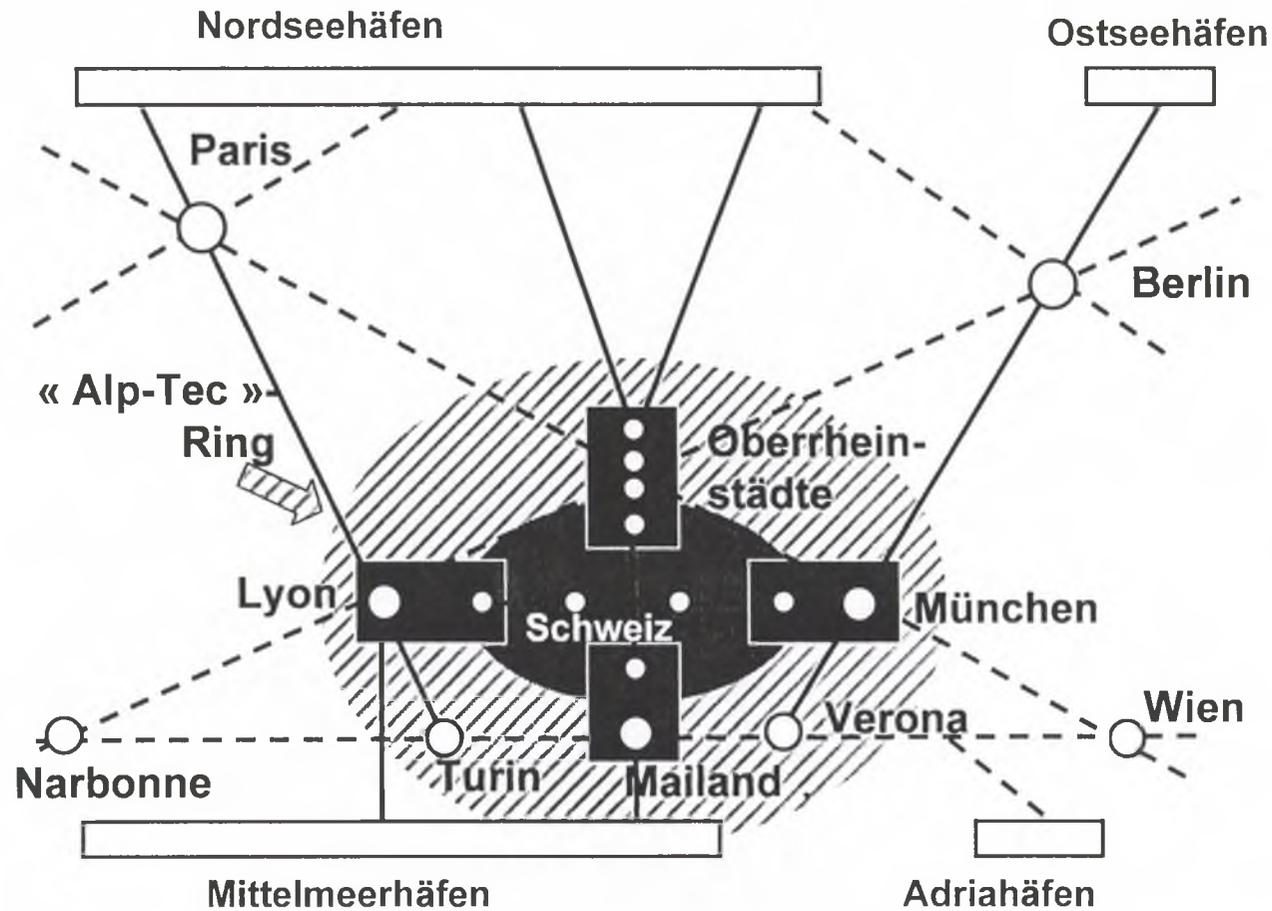
Destinationsen	Heute	Moderne Bahn	Verkürzung
Zürich – Bern	70	55	15
Zürich – Bellinzona	145 (135 CIS)	85	60 (50)
Zürich – Chur	95 (80)	85 (75)	10 (5)
Basel – Zürich	60	50	10
Basel – Bern	70	55	15
Bern – Brig	95 (80 CIS)	60	35 (20)
Bern – Sion	140	85	55
Lausanne – Basel	145	125	20
St. Gallen - Basel	145	125	20
Aarau – Neuenburg	80	65	15
Neuenburg – Nyon	65	45	20
Biel – Zürich	85	65	20
Lugano – Luzern	160	95	65
St. Gallen – Bern	150	125	25

Alle Bahnreisenden profitieren von kürzeren Reisezeiten im Inland

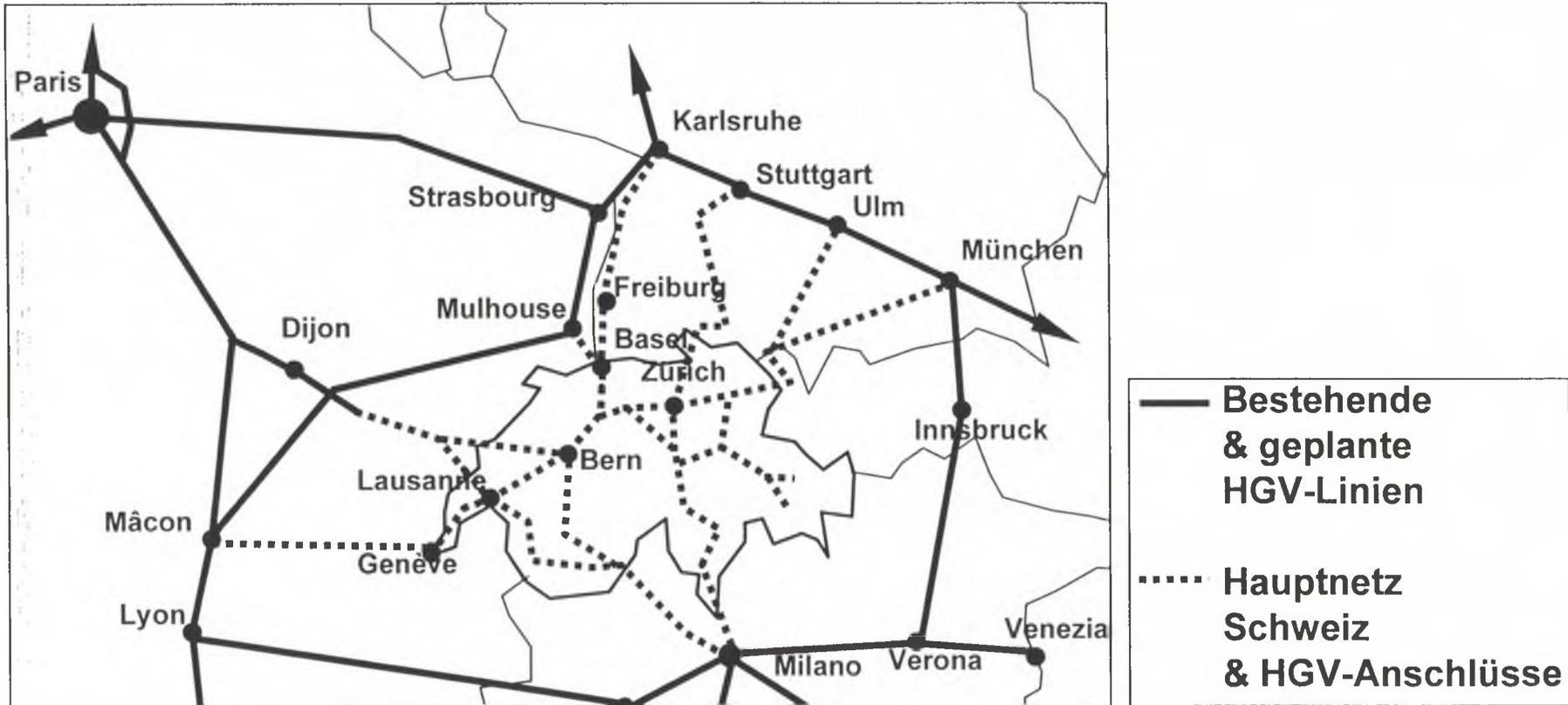


Verbindungen	Heute	Moderne Bahn	Verkürzung
Basel - Mailand	4½ – 5½ h	3½	1 – 2 h
Basel - Hamburg	6½ – 8½ h	5 h	1½ – 3½ h
Zürich – Berlin	8½ – 9½ h	6½ h	2 – 3 h
Zürich – München	4¼ – 5 h	3¼ h	1 - 1¾ h
Zürich – Mailand	3¾ – 4½	2½ h	1¼ – 2 h
Bern – Florenz	6 - 7 h	5 h	1 – 2 h
Bern – Mailand	3¼ – 4½ h	2½ h	¾ – 2 h
Bern – Paris	4½ – 5 h	3 h	1½ – 2 h
Lausanne - Paris	ca. 4 h	2½ - 3 h	1 - 1½ h
Genf – Paris	3¾ – 4 h	2½ - 3 h	¾ - 1½ h
Genf - Marseille	4½ - 5 h	3½ h	1 - 1½ h
Genf – Barcelona	8½ - 9½ h	6½ h	2 – 3 h

Bahnreisen ins Ausland verkürzen sich bis zu 50%



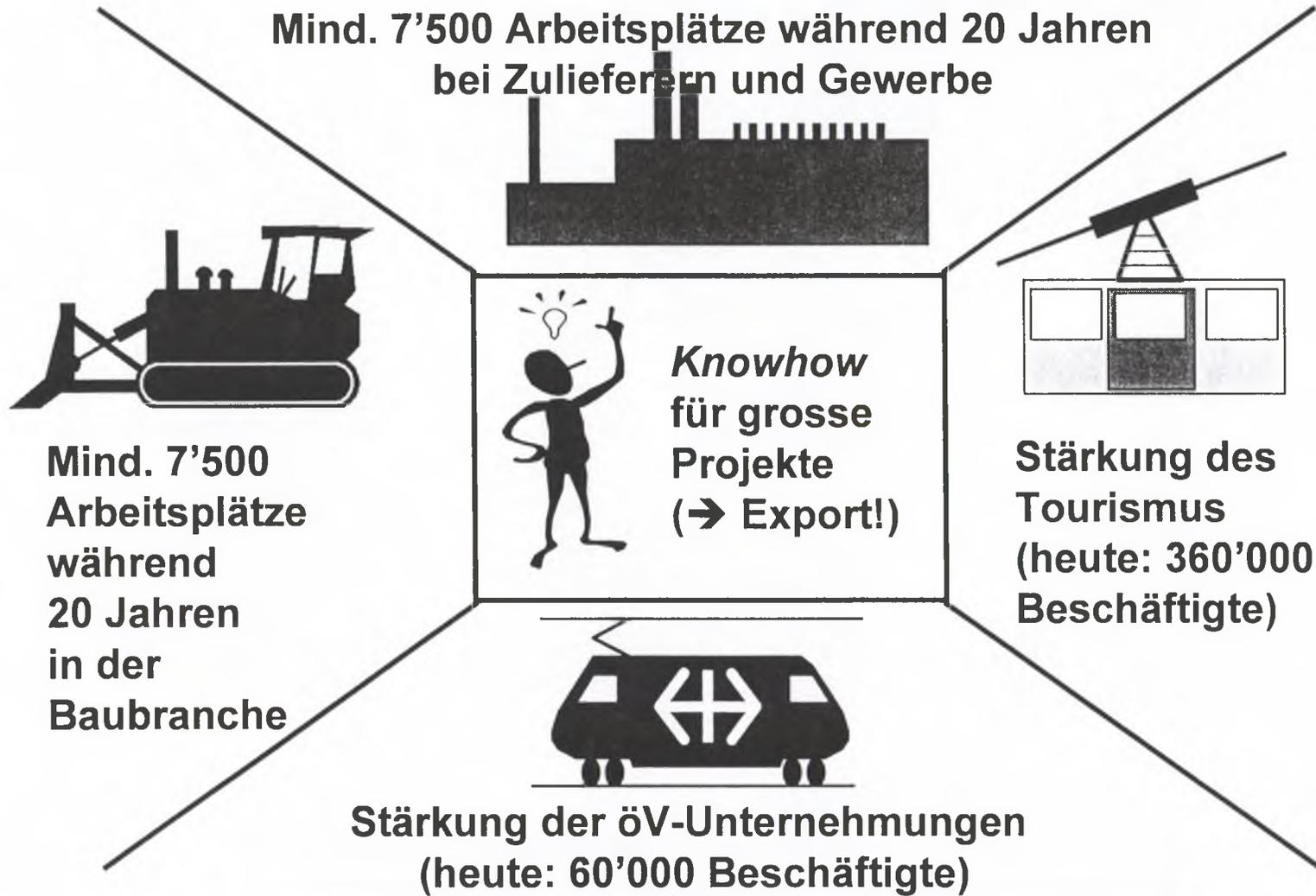
Die vier Scharniere zu Europa



Die moderne Bahn macht die Schweiz zur Verkehrsdrehscheibe Europas

DIE MODERNE BAHN

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs



Die moderne Bahn schafft und unterhält Tausende von Arbeitsplätzen

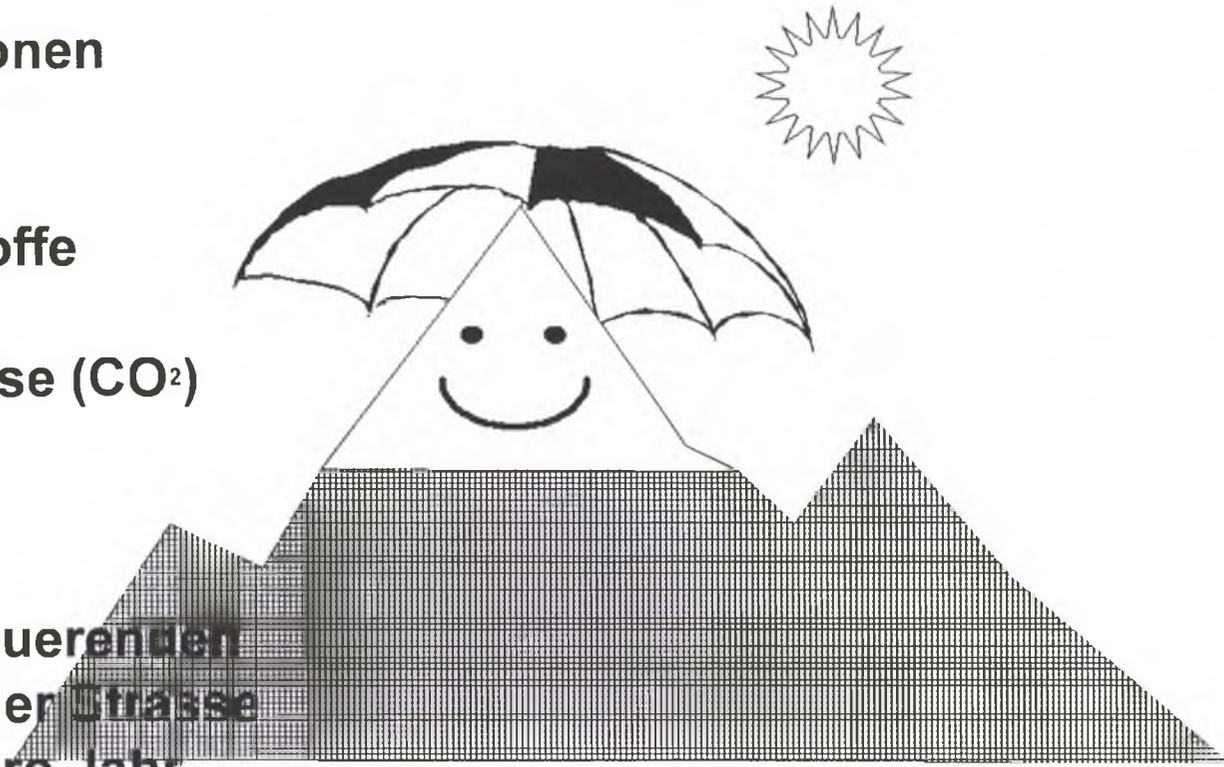
**Mehr Güter und Personen
auf der Schiene**

Weniger Luftschadstoffe

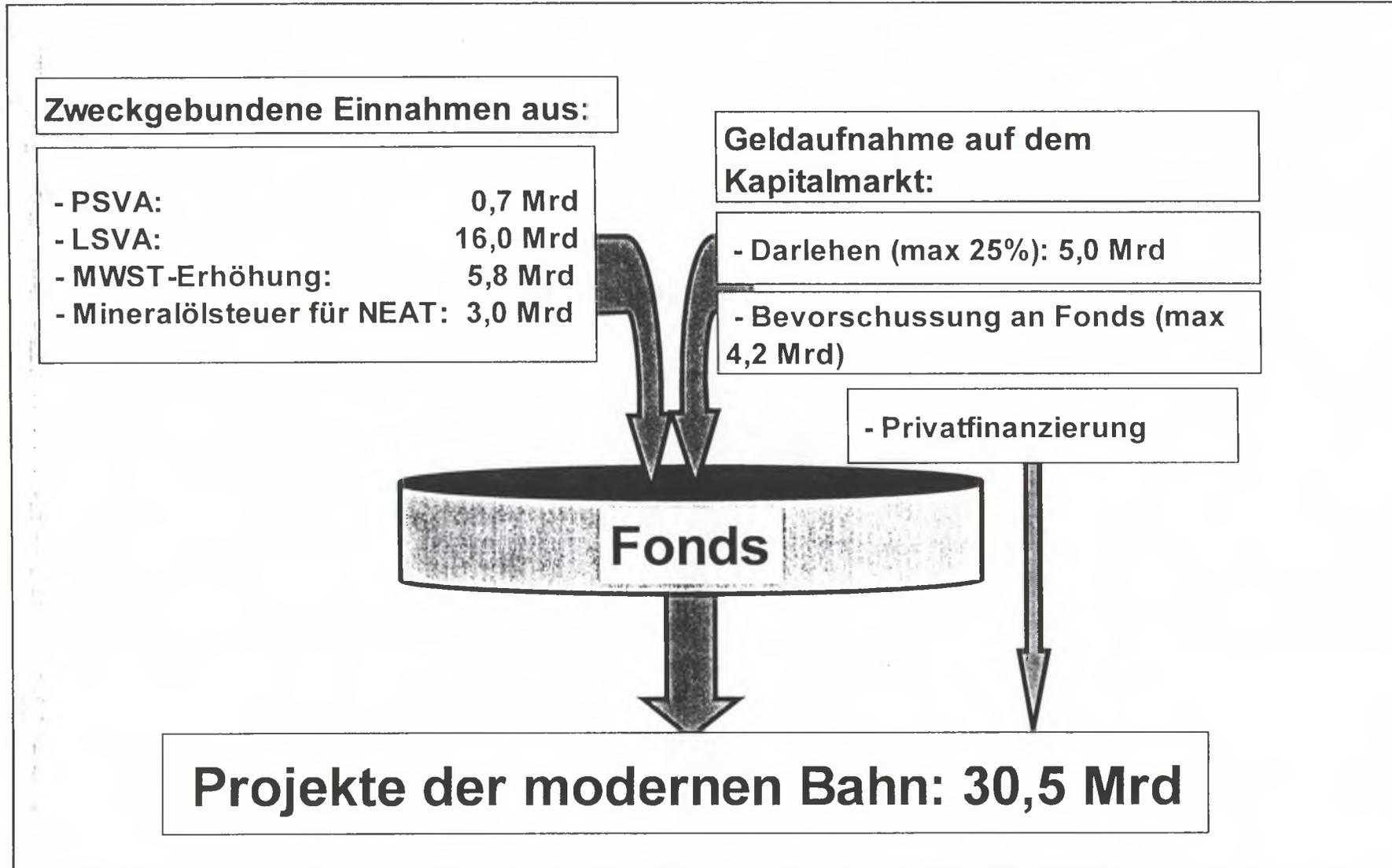
Weniger Treibhausgase (CO²)

Weniger Lärm

**Reduktion der alpenquerenden
Gütertransporte auf der Ustrasse
auf 650'000 Fahrten pro Jahr**



Die moderne Bahn schützt Umwelt und Alpen



So wird die moderne Bahn finanziert