

**ZEB: Zukünftige
Entwicklung der
Bahninfrastruktur
oder
Zugverkehr mit
Engpässen und
Behinderungen?**

*Futur développement de
l'infrastructure ferroviaire –
saturation et restrictions inévitables?*



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen?

Folie 1

Willkommen / *Bienvenue*

Dr. Ralph Lewin

Vorsteher des Wirtschafts- und
Sozialdepartement Basel-Stadt



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen?

Verkehrsinfrastrukturen Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Schweiz

Richard Kämpf
BAK Basel Economics

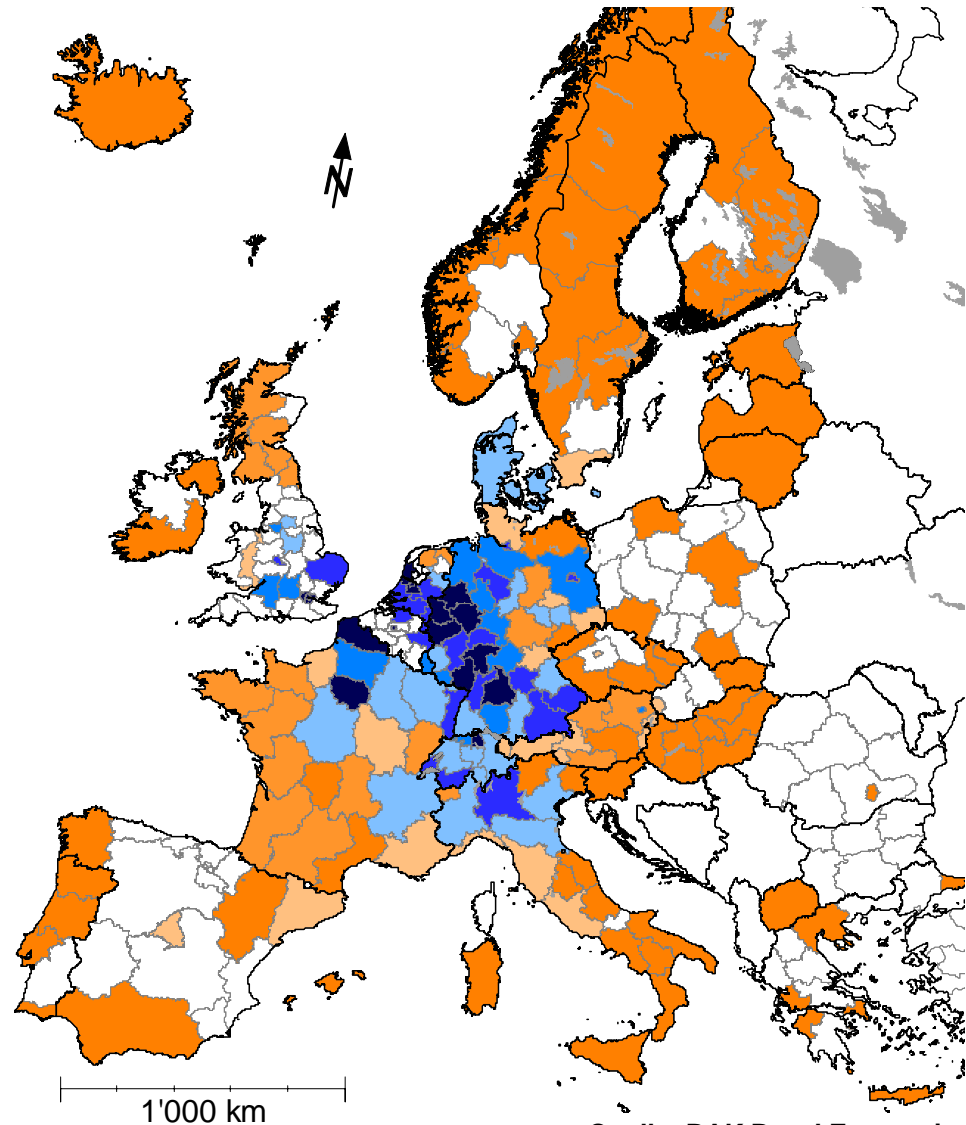
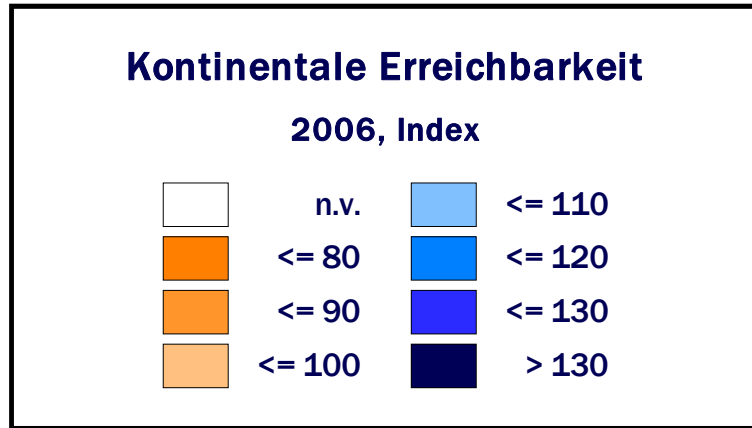


Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen?

Folie 3

Die Schweizer Regionen sind im europäischen Vergleich grundsätzlich gut erreichbar, Kontinentale Erreichbarkeit, Index 2006, Europa (100 = Mittel über alle Regionen 2002)

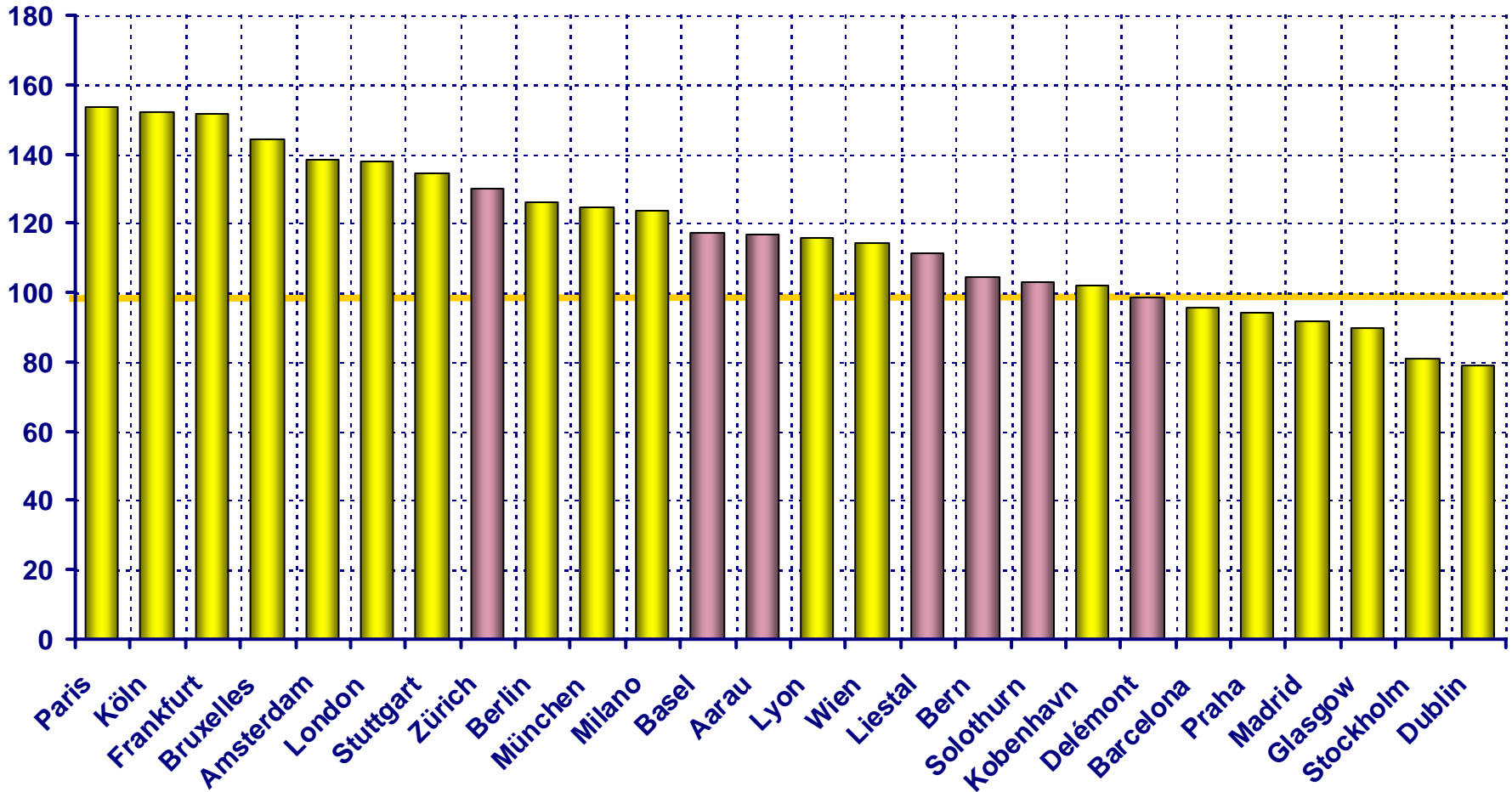


Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

Quelle: BAK Basel Economics

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 4

Die Schweizer Wirtschaftszentren sind gegenüber den europäischen Verkehrsdrehscheiben unterdurchschnittlich erreichbar, Kontinentale Erreichbarkeit, Jahr 2006, indexiert: Durchschnitt über alle Regionen 2002 = 100



Quelle: BAK Basel Economics



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen?

Gute Verkehrsinfrastrukturen sind für die Wettbewerbsfähigkeit von urbanen Wirtschaftsräumen wichtig, Experten-Befragung zur Bedeutung von Standortfaktoren

Herausragende Innovationsressourcen	4.5	
Verfügbarkeit hoch qualifizierter Arbeitskräfte	4.5	
Ausgebaute Verkehrsinfrastruktur und überdurchschnittliche Erreichbarkeit	4.3	5 = unverzichtbar
Vorteilhafte Branchenstrukturen und Cluster	4.2	4 = sehr wichtig
Hohe Lebensqualität für international mobile, hoch qualifizierte Arbeitskräfte	4.2	3 = wichtig
Vorteilhafte staatliche Rahmenbedingungen	4.1	2 = weniger wichtig
Flexibler Arbeitsmarkt (Regulierung)	4.1	1 = unwichtig
Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte	3.9	
Tiefe Besteuerung juristische Personen	3.8	
Flexible Produktmärkte (Regulierung)	3.8	
Hohe Lebensqualität für die Einwohner/Bevölkerung	3.7	
Effiziente Verwaltung („one stop shop“)	3.6	
Tiefe Besteuerung natürliche Personen	3.2	
Gute Verfügbarkeit an Gewerbeflächen und Büroräumlichkeiten	3.2	
Aktive Wirtschaftsförderung	3.0	
Unterdurchschnittliche Produktionskosten	2.8	

Quelle: BAK Basel Economics



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

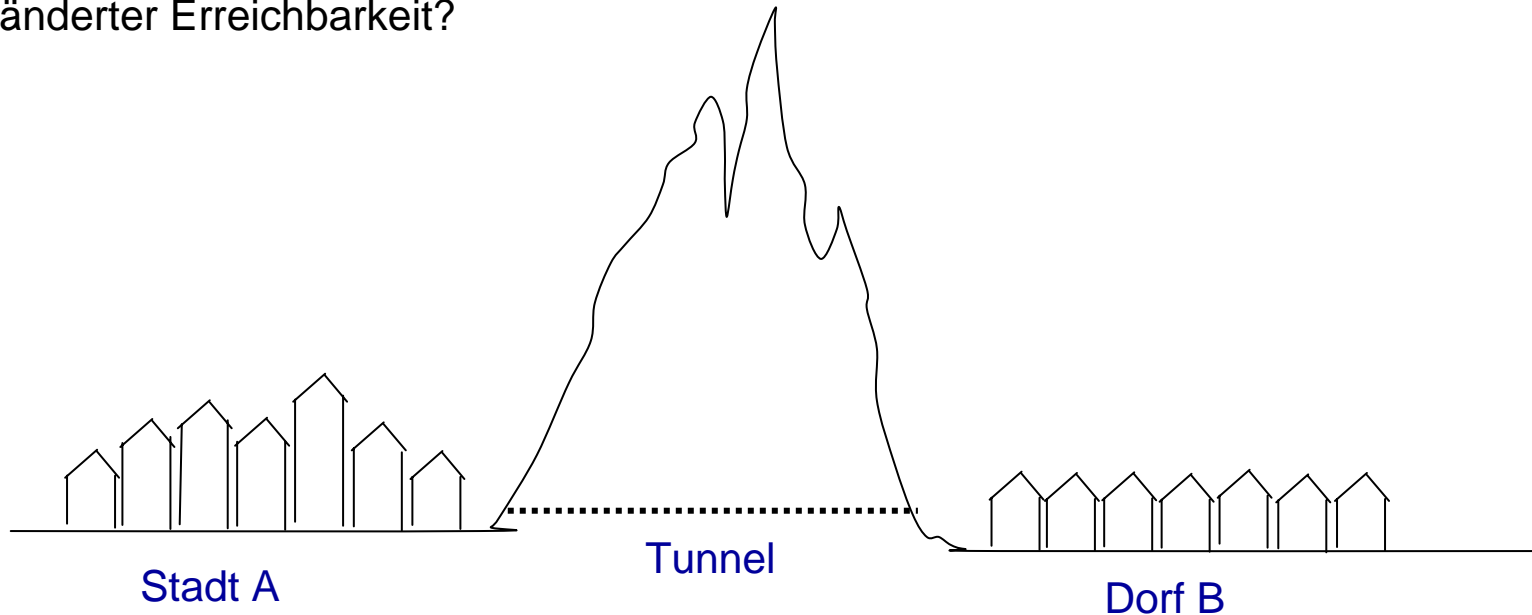
ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen?

Folie 6

Warum kann Erreichbarkeit nicht isoliert betrachtet werden?

Theoretischer Ausgangspunkt: Aussenwirtschaft/Aussenhandelstheorie

Wie verändern sich die Arbeitsplätze und Bevölkerung von Stadt A oder Dorf B bei veränderter Erreichbarkeit?



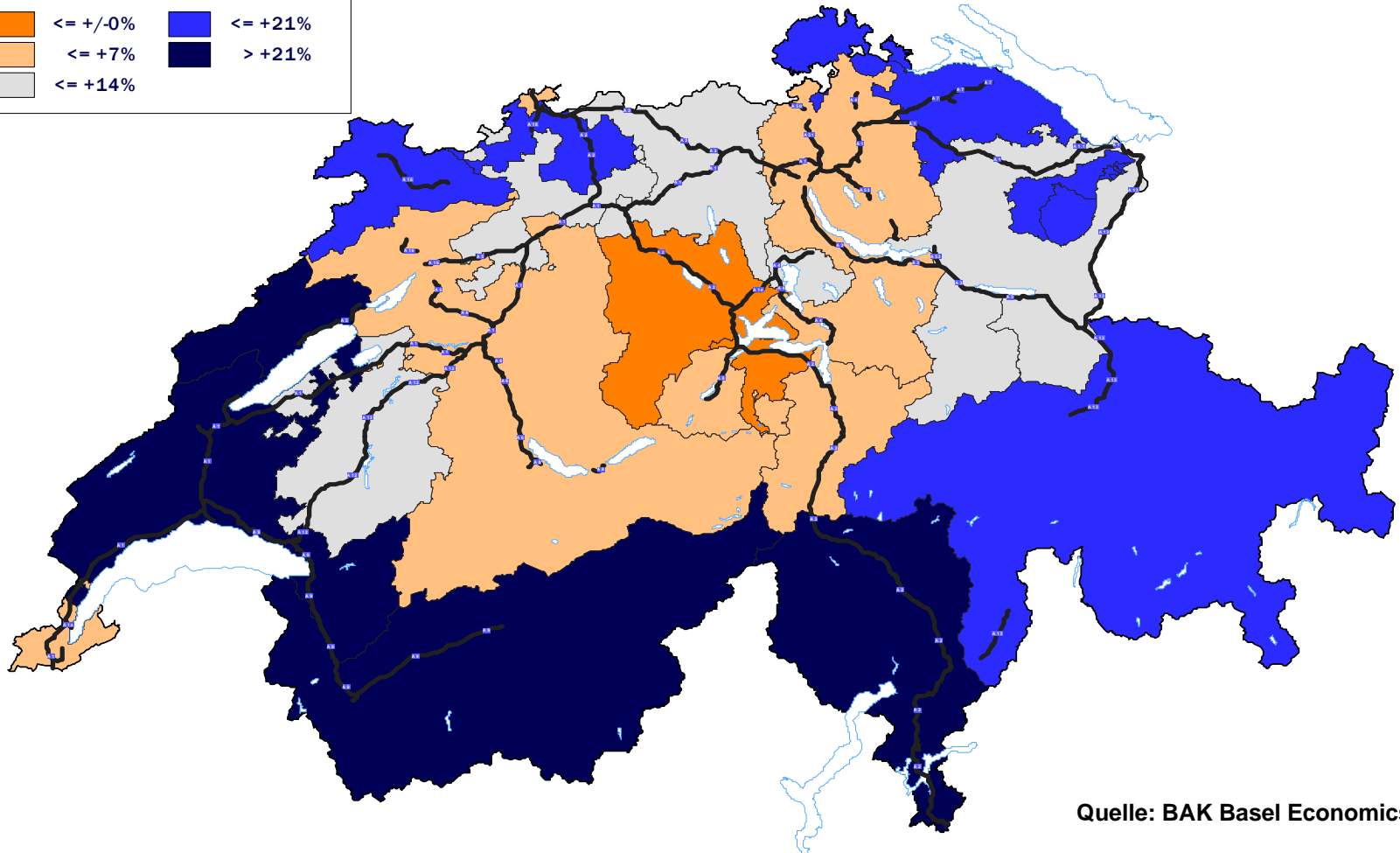
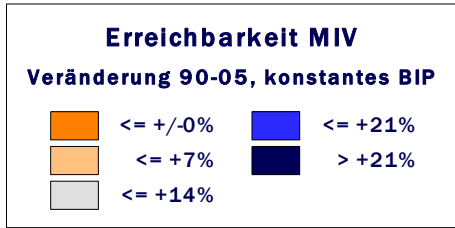
Abhängig von der „Attraktivität“ von den zwei Städten oder Dörfern
These: Der jeweils Attraktivere gewinnt, der Schwächere verliert!



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen?

Periphere Regionen wurden besser an die Wirtschaftszentren angebunden, Regionale Erreichbarkeit MIV, Veränderung 1990-2005, bei konstanter BIP-Gewichtung



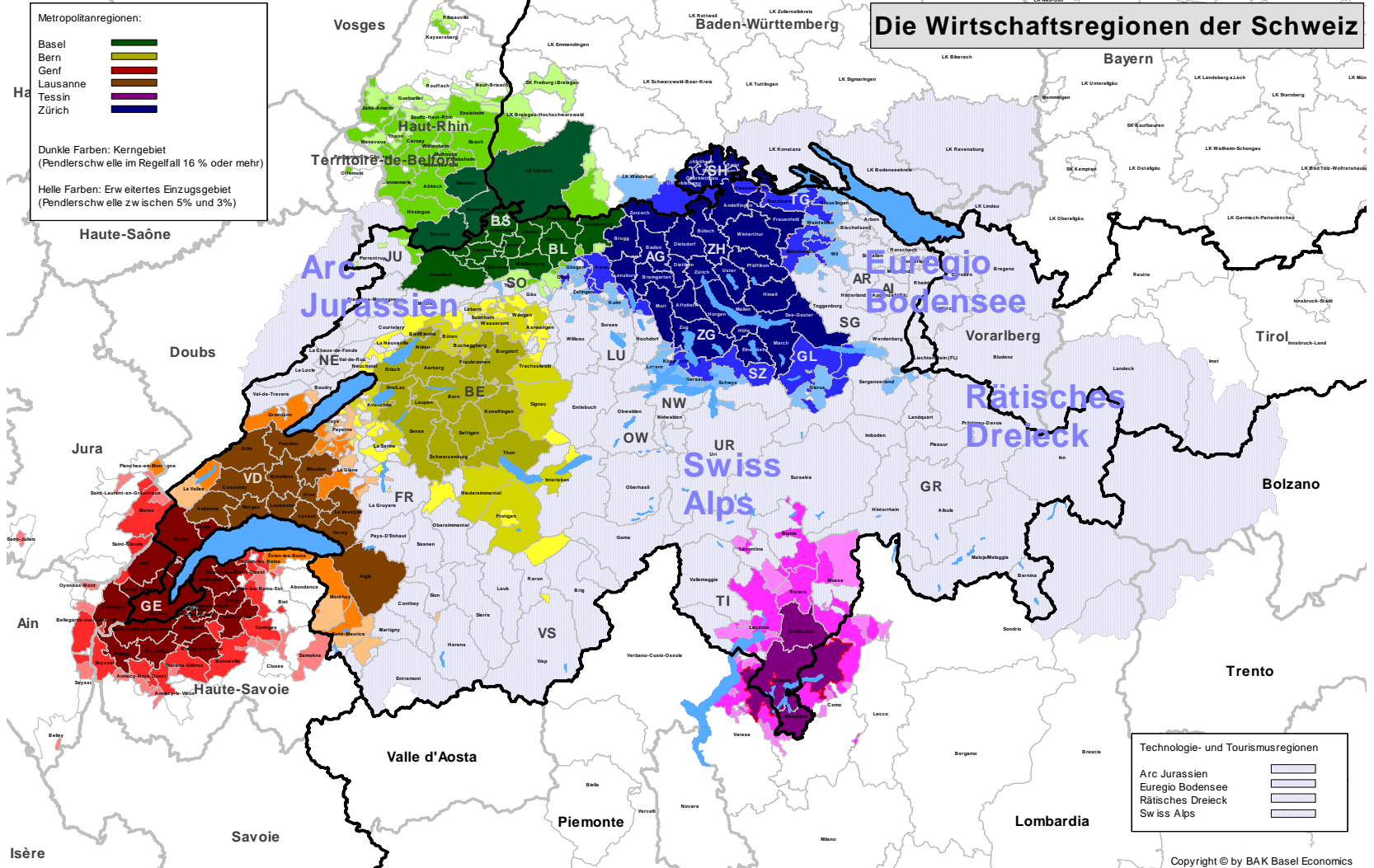
Quelle: BAK Basel Economics



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen?

Investitionsschwerpunkte bei den Verkehrsinfrastrukturen?



Quelle: BAK Basel Economics



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen?

Fazit

- 1) Die Schweiz ist international gut erschlossen/erreichbar
- 2) Für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Schweiz sind kontinuierliche weitere Verbesserungen der Verkehrsinfrastrukturen notwendig
- 3) Welche Schwerpunkte müsste ZEB aus wirtschaftlicher Sicht setzen?
 - Kernangebot möglichst rasch und integral realisieren
 - ZEB auf regionalen Personenverkehr und Agglomerationsverkehr abstimmen (S-Bahn Schweiz)
 - Anbindung an das europäische HGV-Netz sicher stellen
 - Neue langfristige Finanzierungsquellen sichern



Auch die anderen Regionen wollen mehr als das vorgeschlagene ZEB

Barbara Egger-Jenzer

Präsidentin der Konferenz der kantonalen
Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV,
Regierungsrätin Kanton Bern



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 11

Inhalte der Gesamtschau FinöV

1. Bundesbeschluss für einen angepassten Gesamtkredit für die Ausfinanzierung der NEAT
2. Projekt über die "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)"



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 12

Grundsätze bei der Erarbeitung von ZEB

- Angebotsentwicklung auf Basis von Verkehrsprognosen führt zu Infrastrukturen
- Finanzieller Rahmen für ZEB richtet sich nach den Restmitteln aus dem FinöV-Fonds
 - => Abhängigkeit von der Kostenentwicklung bei der NEAT
 - => Reduktion des finanziellen Rahmens von April 06 bis April 07 von 6-7 Mia. Fr. auf 5 Mia. Fr.
 - => Infrastrukturen möglichst ohne Grossprojekte
- Definition eines Kernangebots und von Erweiterungsoptionen (ohne Finanzierung)



Zentrale Inhalte von ZEB

- Neue Anschlussknoten dank Beschleunigungen
- Ausbau des Bahnangebotes, dort wo Bund und SBB Kapazitätsengpässe oder gute Marktchancen erwarten
- Güterverkehr: Schaffen von Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung und Beschleunigung Binnenverkehr



Beurteilung von ZEB durch die KöV

- Grundsätzlich positive Beurteilung:
 - Stossrichtungen von ZEB werden unterstützt
 - Wichtig ist, dass zukünftige Rahmenbedingungen bekannt sind. So können die S-Bahnen und der Regionalverkehr weiterentwickelt werden.
- Vorbehalte:
 - Raschere Umsetzung von ZEB nötig (Kernangebot und Erweiterungsoptionen)
 - Lösung für Restfinanzierung der NEAT ist notwendig
 - Keine Angebots- oder Kapazitätsabbauten mit ZEB
 - Beseitigung von Kapazitätsengpässen (Erweiterungsoptionen)
 - Gesamtheitliche Gesamtschau bis 2012 (mit Berücksichtigung der Bedürfnisse des Regionalverkehrs)



Kernangebot durchbringen – NEAT-Nachfinanzierung vorbereiten

Dr. Thomas Pfisterer

Präsident der ständerätlichen Kommission
für Verkehr und Fernmeldewesen KVF



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 16

Kernangebot durchbringen – NEAT-Nachfinanzierung vorbereiten

1. „Ja, aber!“, das Kernangebot durchbringen und den Auftrag zu einer konkreten Zusatzvorlage mit NEAT-Nachfinanzierung
2. Eindrückliches, aber wackeliges Konzept ZEB
3. Gesamtschau ja, aber umfassend und rasch durchziehen
4. Jetzt Konzentration auf Kernangebot – Konsens erarbeiten
5. Finanzierung bis 2030 eng! – trotzdem NEAT und ZEB bald bauen – ZEB etappieren?
6. Auftrag zu Zusatzvorlage – mit NEAT Nachfinanzierung + ca. 3 Mia
7. Anträge für Änderungen im Gesetzestext



Hauptsache

Kernangebot durchbringen

**+ Zusatzvorlage
mit NEAT Nachfinanzierung**



eindrückliches, aber wackliges Konzept ZEB

Gesamtlösung!



bewusste Einschränkungen

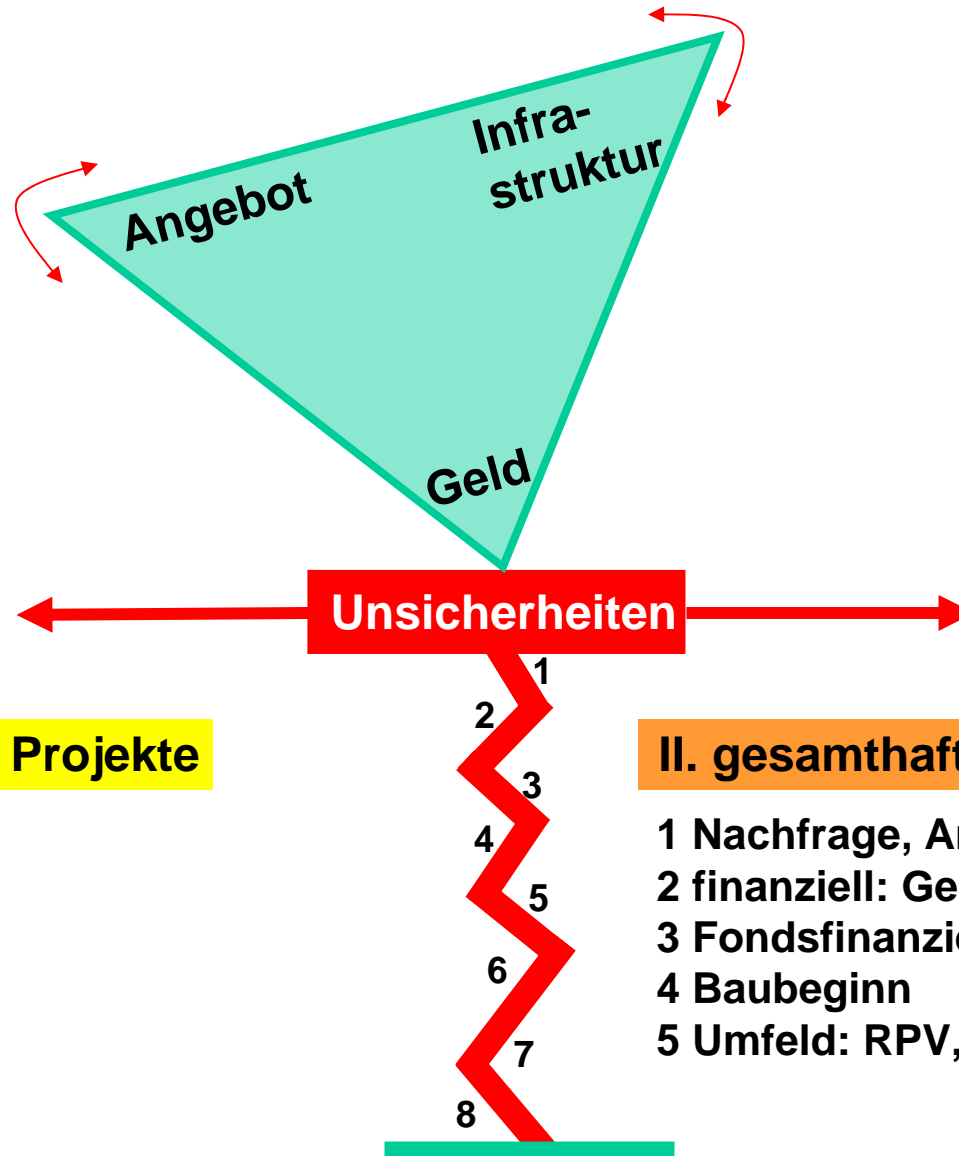
1. nur mittlere, keine Gross- Vorhaben
2. RPV – nur unvermeidbare „Ausgleichsmassnahmen“



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 19

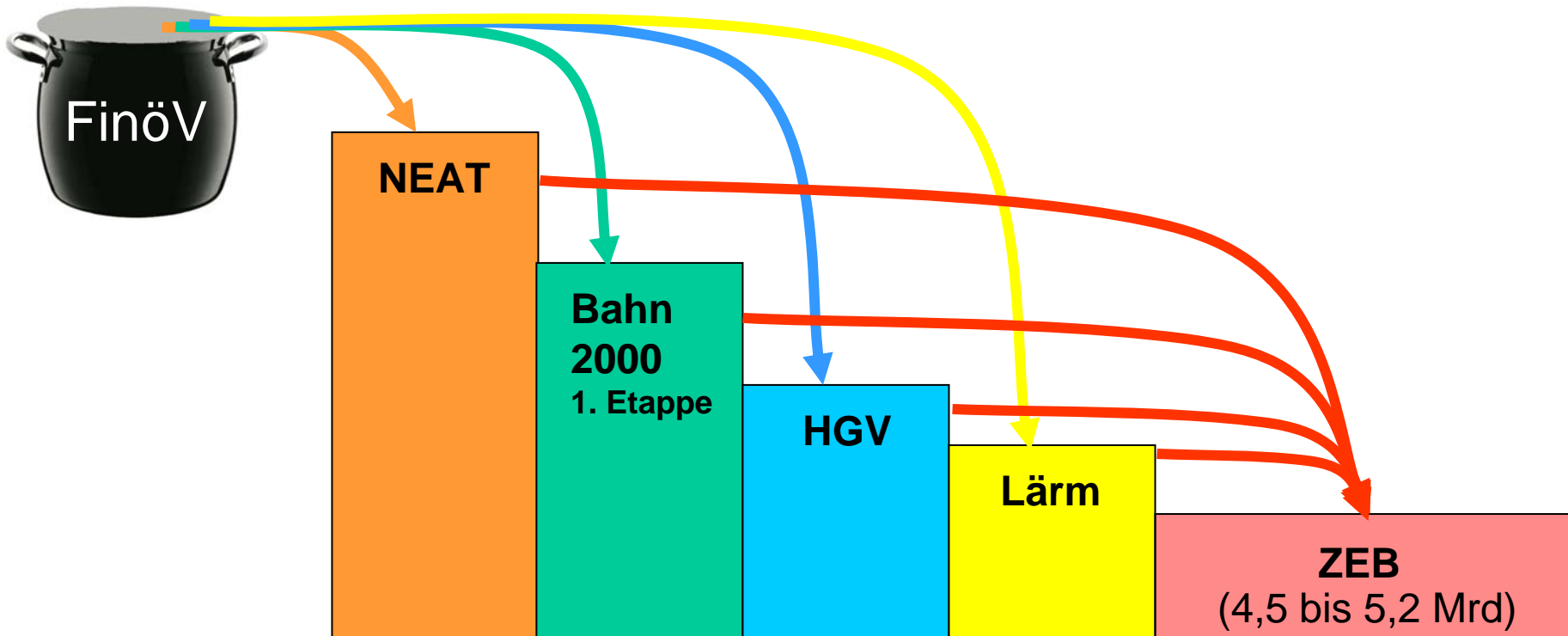
Konzept ZEB - wackelig



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 20

ZEB = Restmittelverwendung



= Unsicherheit

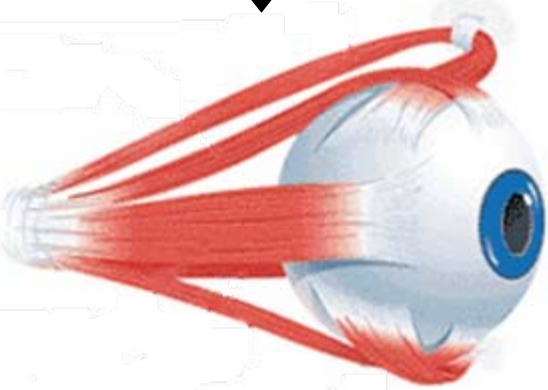


Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 21

Gesamtschau

2 Gesetzes-Aufträge:
„Gesamtschau“



alles einbeziehen und überprüfen



1. NEAT: fertigstellen, aber zählen

2. Lehren aus NEAT

3. Alle Bahnprojekte

4. Projekte der Priorität 1

5. Entscheid: Politik innert Frist



alles einbeziehen und überprüfen

1. Hauptauftrag



2. Zusatzvorlage
„Weitere Phasen und
ihre Finanzierung“



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 22

Konzentration auf Kernangebot ZEB – Konsens

Konzentration
auf
Kern-
angebot

Konsens: Dimensionen:

1. Bundesversammlung (Bundesrat) und Volk
2. Beschränkung: Projekte und Geld

nationale Bausteine

1. Priorität NEAT
2. Schwung nutzen
3. Aussicht auf Zusatzvorlage
4. Kantone
5. Ausgewogen und rasch realisierbar
6. Projektbeschlüsse

regionale Bausteine

1. Rand- und Transitregionen
2. Anschluss stündlich
3. „Angebotsversprechen“
– z.B. Sachplan
4. RPV nicht verdrängen

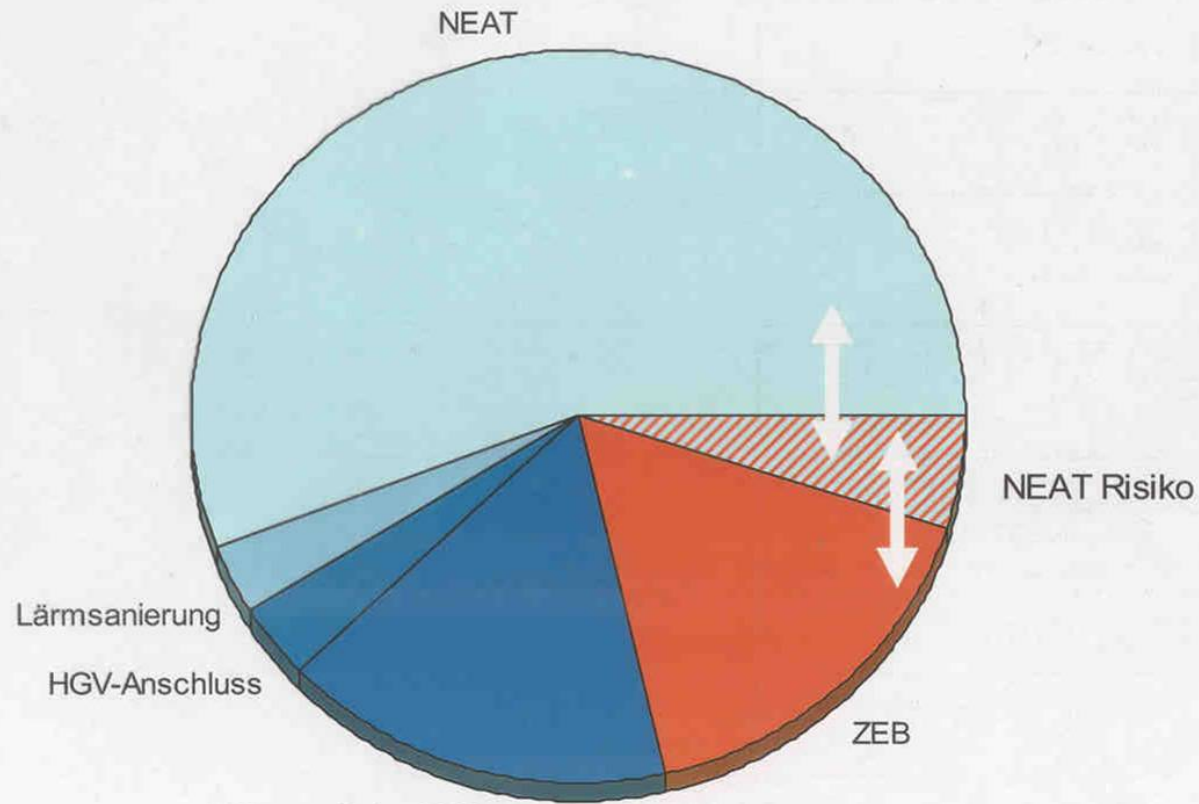


Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 23



FinöV-Fonds



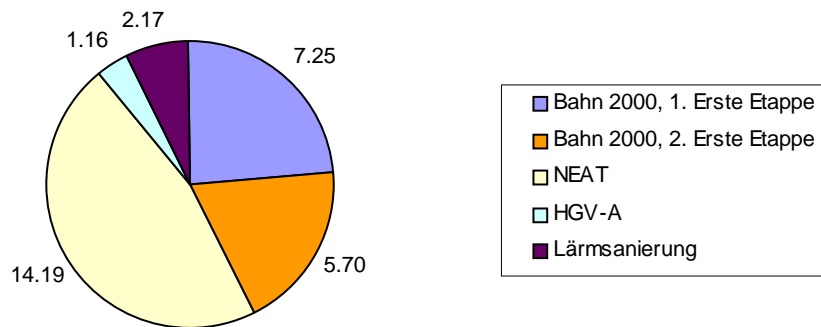
1. Etappe Bahn 2000



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

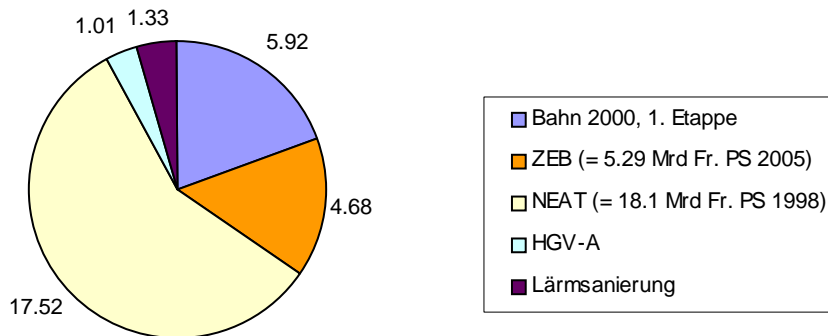
ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 24

FinöV-Mittel gem. Botschaft FinöV 1996 (aktualisiert gem. Anhang 1 der Botschaft zur Änderung bei der Finanzierung der FinöV-Projekte, FINIS, 2004)

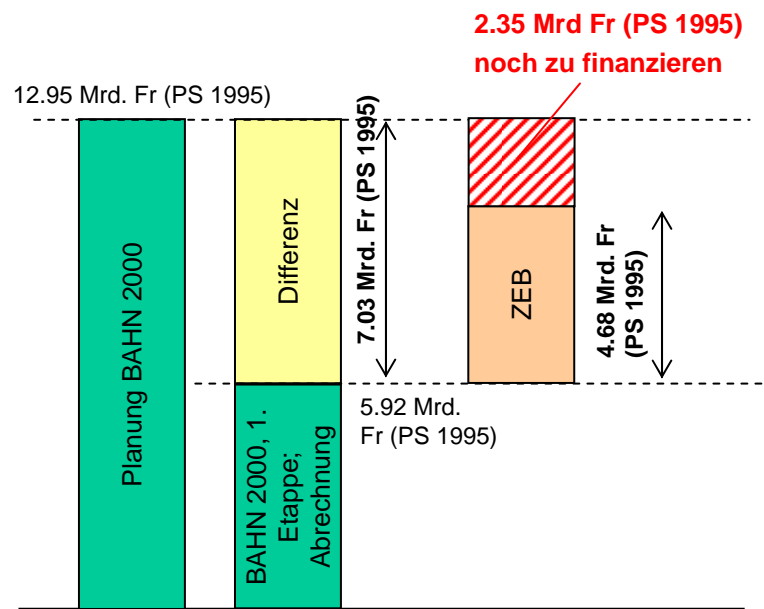


Preisstand 1995

FinöV-Mittel gem. Vernehmlassungsvorlage "Gesamtschau FinöV", April 2007 (PS 1995)



Preisstand 1995



Annahme: NEAT-Gesamtkredit = 18,1 Mrd. Fr. (PS 1998)

* 4.68 Mrd Fr. PS 1995 = 5,29 Mrd Fr. PS 2005



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 25

Zusatz-Vorlage

Kernangebot durchbringen

**+ Zusatzvorlage
mit NEAT Nachfinanzierung**



Auftrag zu Zusatzvorlage

1. Pflicht zu einer Zusatzvorlage bis 2010
2. Finanzierungs-Perspektive 1998 für Bahn 2000 wiederherstellen – absehbarer Baubeginn
3. Keine neuen (Benzin-)Steuern und keine Verzögerungen
4. Zeitgewinn durch Einhaltung des bisherigen Finanzierungssystems
5. Perspektive für Zusatzprojekte – Liste von Beispielen aufnehmen
6. Entscheid in einem Sachplan mit Projektierungsaufträgen und -krediten



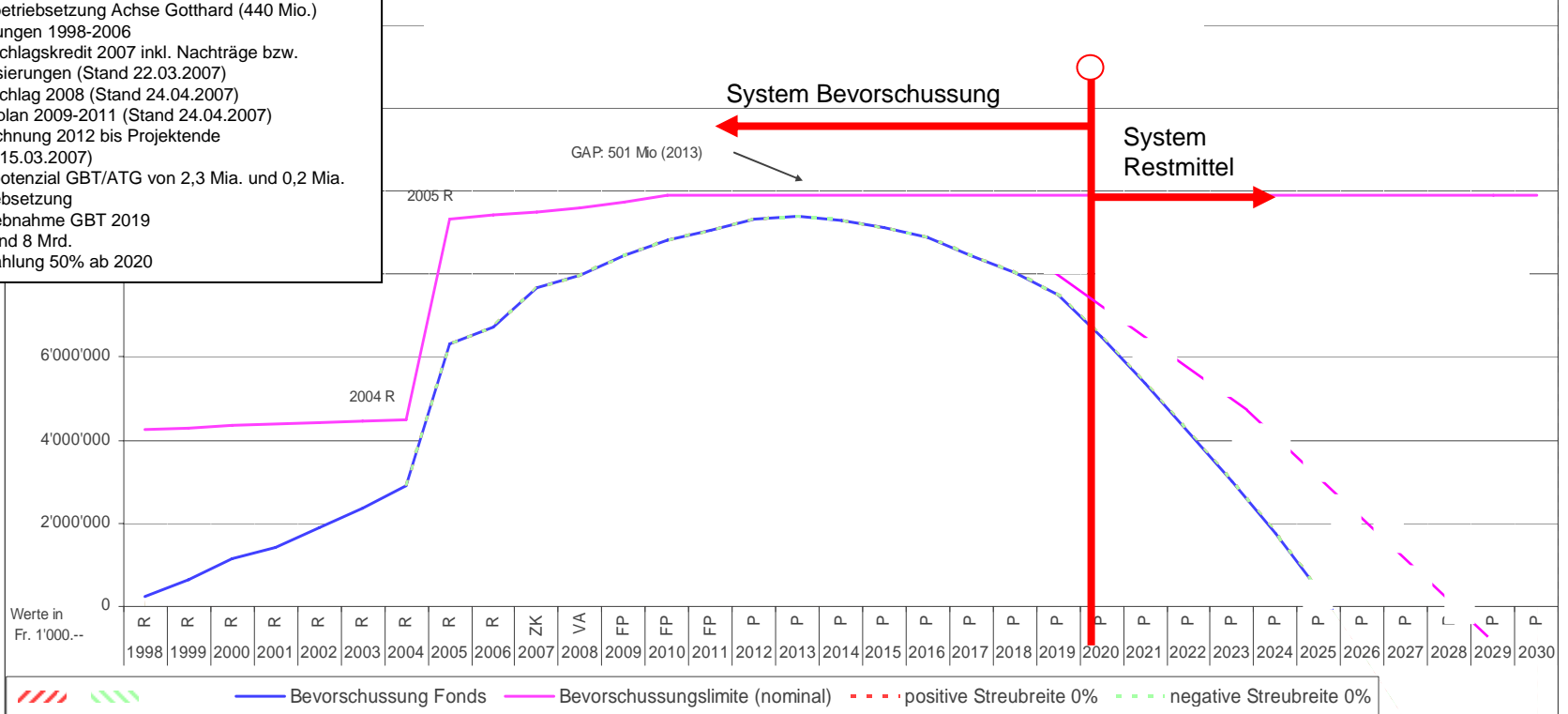
Bevorschussung FinöV-Fonds

Stand heute inkl. NEAT-Risiko und ZEB voll

Grundlagen (Fondssimulation i.e.S.):

- Projekte in Bau bzw. abgeschlossen: B21, LBT, GBT, Surselva, St.Gallen - Arth-Goldau, Streckenausbauten ü. N. LBT, Betriebsvorbereitung LBT, Projektaufsicht NEAT, Lärmschutz, KANSAS (39 Mio.), ZEB-Planungskredit
- Projekte in Planung: CBT, HGV (1,1 Mia.), Bahnstrom und Inbetriebsetzung Achse Gotthard (440 Mio.)
- Rechnungen 1998-2006
- Voranschlagskredit 2007 inkl. Nachträge bzw. Aktualisierungen (Stand 22.03.2007)
- Voranschlag 2008 (Stand 24.04.2007)
- Finanzplan 2009-2011 (Stand 24.04.2007)
- Planrechnung 2012 bis Projektende (Stand 15.03.2007)
- Risikopotenzial GBT/ATG von 2,3 Mia. und 0,2 Mia. Inbetriebsetzung
- Inbetriebnahme GBT 2019
- ZEB rund 8 Mrd.
- Rückzahlung 50% ab 2020

Bevorschussung vs. Bevorschussungslimite



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

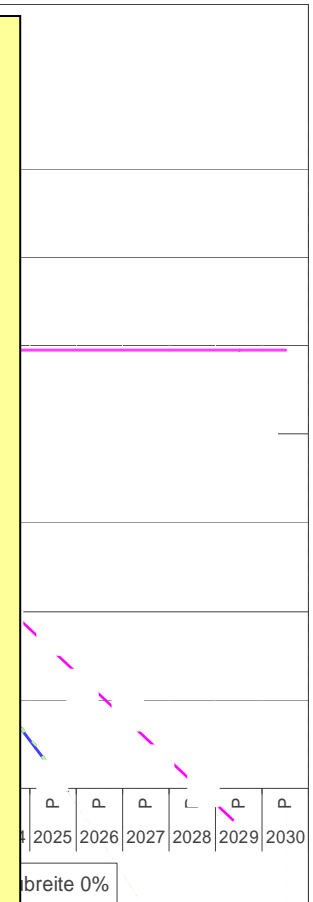
ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 28

Bevorschussung FinöV-Fonds

Stand heute inkl. NEAT-Risiko und ZEB voll

Grundlagen (Fondssimulation i.e.S.):

- Projekte in Bau bzw. abgeschlossen: B21, LBT, GBT, Surselva, St.Gallen - Arth-Goldau, Streckenausbauten ü. N. LBT, Betriebsvorbereitung LBT, Projektaufsicht NEAT, Lärmschutz, KANSAS (39 Mio.), ZEB-Planungskredit
- Projekte in Planung: CBT, HGV (1,1 Mia.), Bahnstrom und Inbetriebsetzung Achse Gotthard (440 Mio.)
- Rechnungen 1998-2006
- Voranschlagskredit 2007 inkl. Nachträge bzw. Aktualisierungen (Stand 22.03.2007)
- Voranschlag 2008 (Stand 24.04.2007)
- Finanzplan 2009-2011 (Stand 24.04.2007)
- Planrechnung 2012 bis Projektende (Stand 15.03.2007)
- Risikopotenzial GBT/ATG von 2,3 Mia. und 0,2 Mia. Inbetriebsetzung
- Inbetriebnahme GBT 2019
- ZEB rund 8 Mrd.
- Rückzahlung 50% ab 2020



Zug- und Strassenverkehr mit Engpässen und Behinderungen

Peter C. Beyeler

Vorsteher des Departements Bau, Verkehr
und Umwelt des Kantons Aargau



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 30

Tatsache 1:

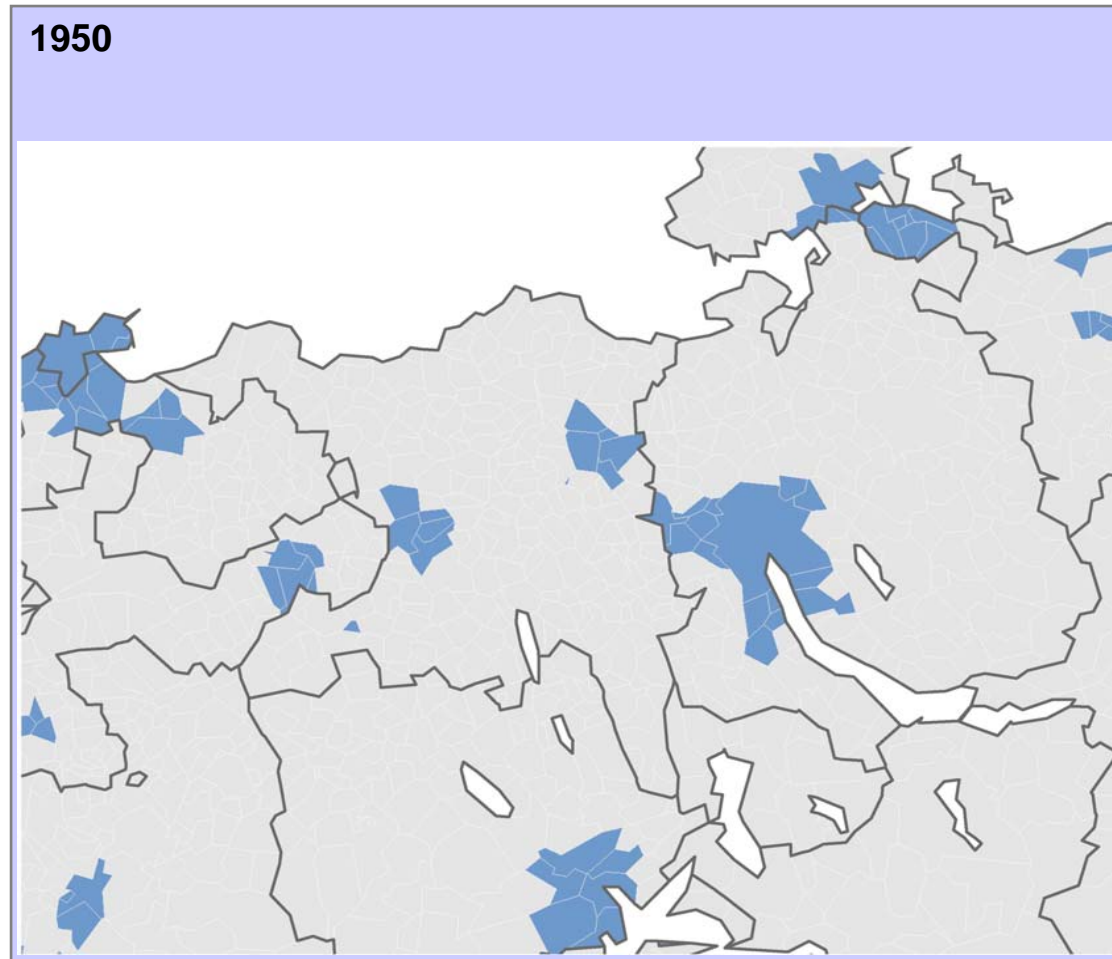
Wirtschaftsentwicklung erfordert gute Erreichbarkeit



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 31

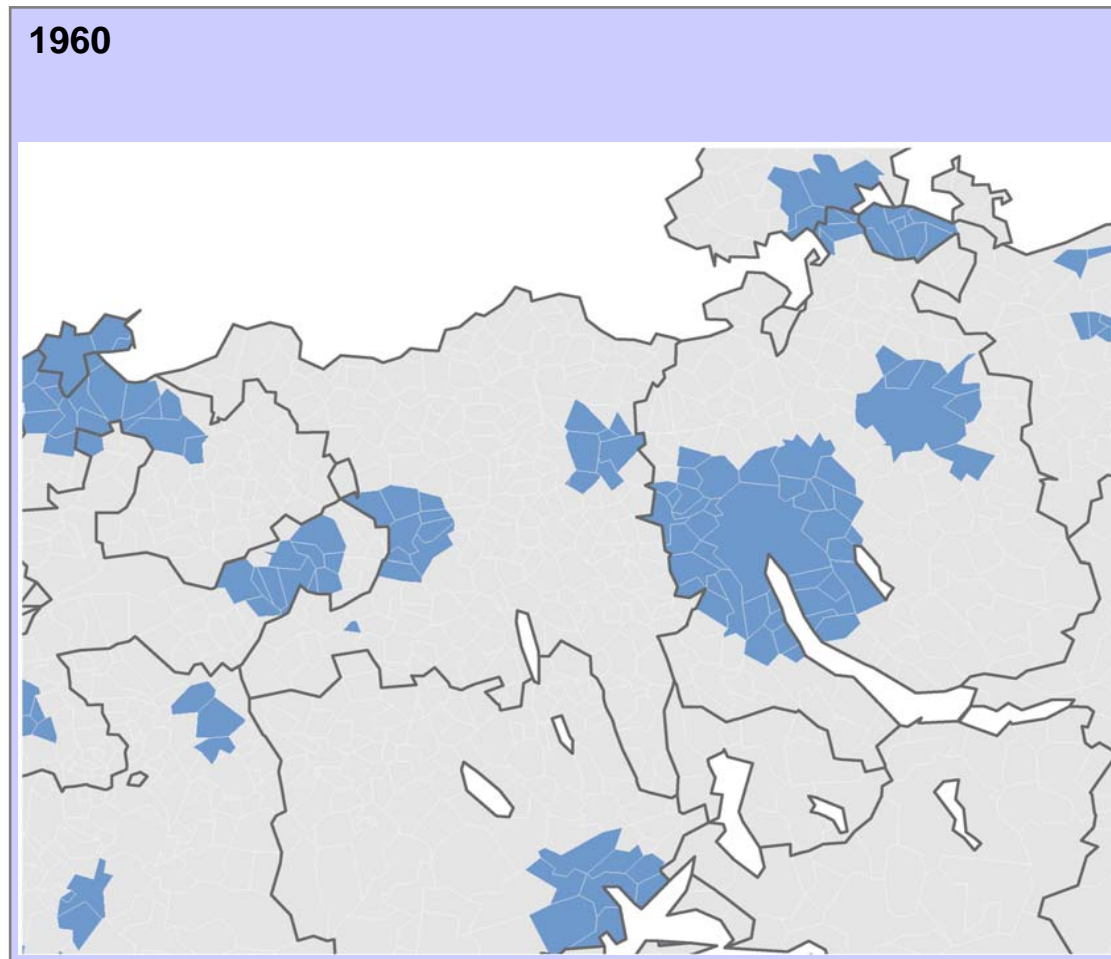
Agglomerationsentwicklung 1950 – 2000



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 32

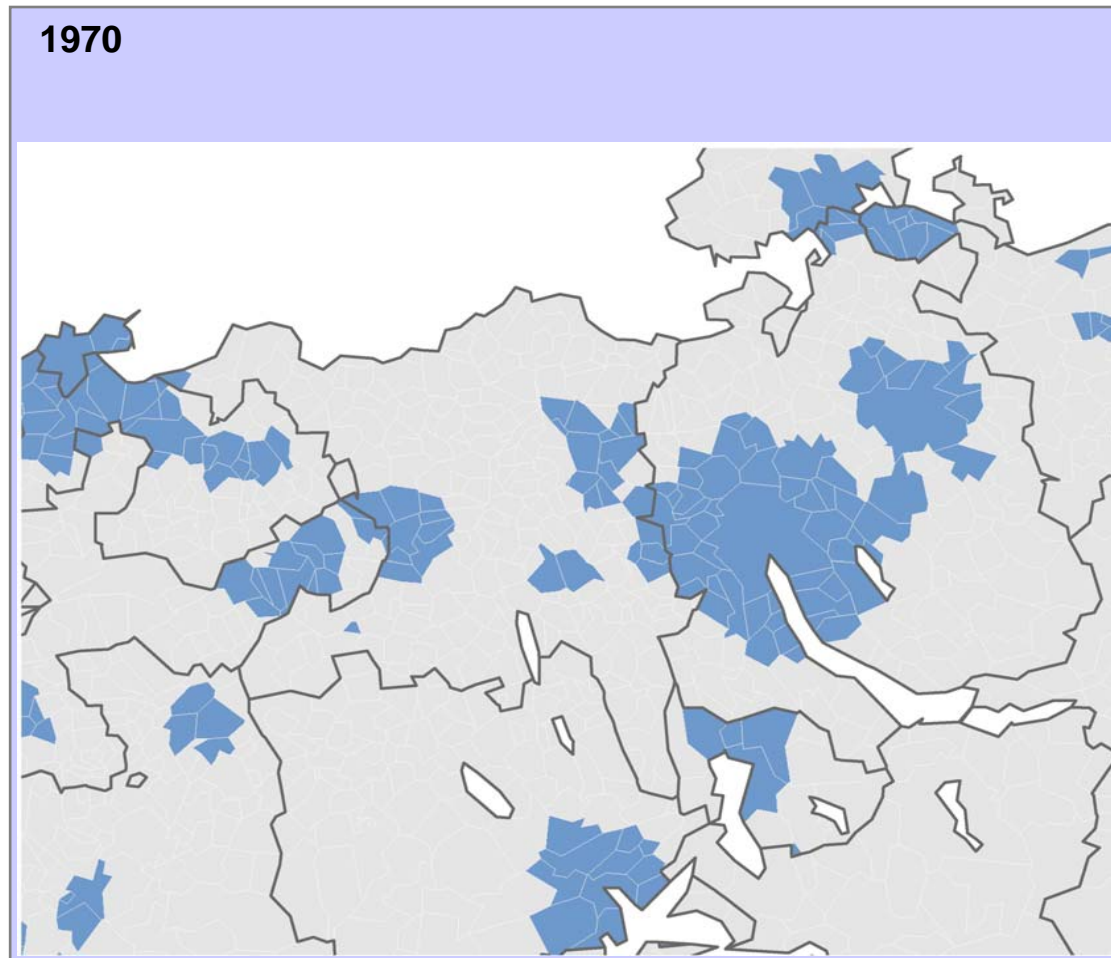
Agglomerationsentwicklung 1950 – 2000



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 33

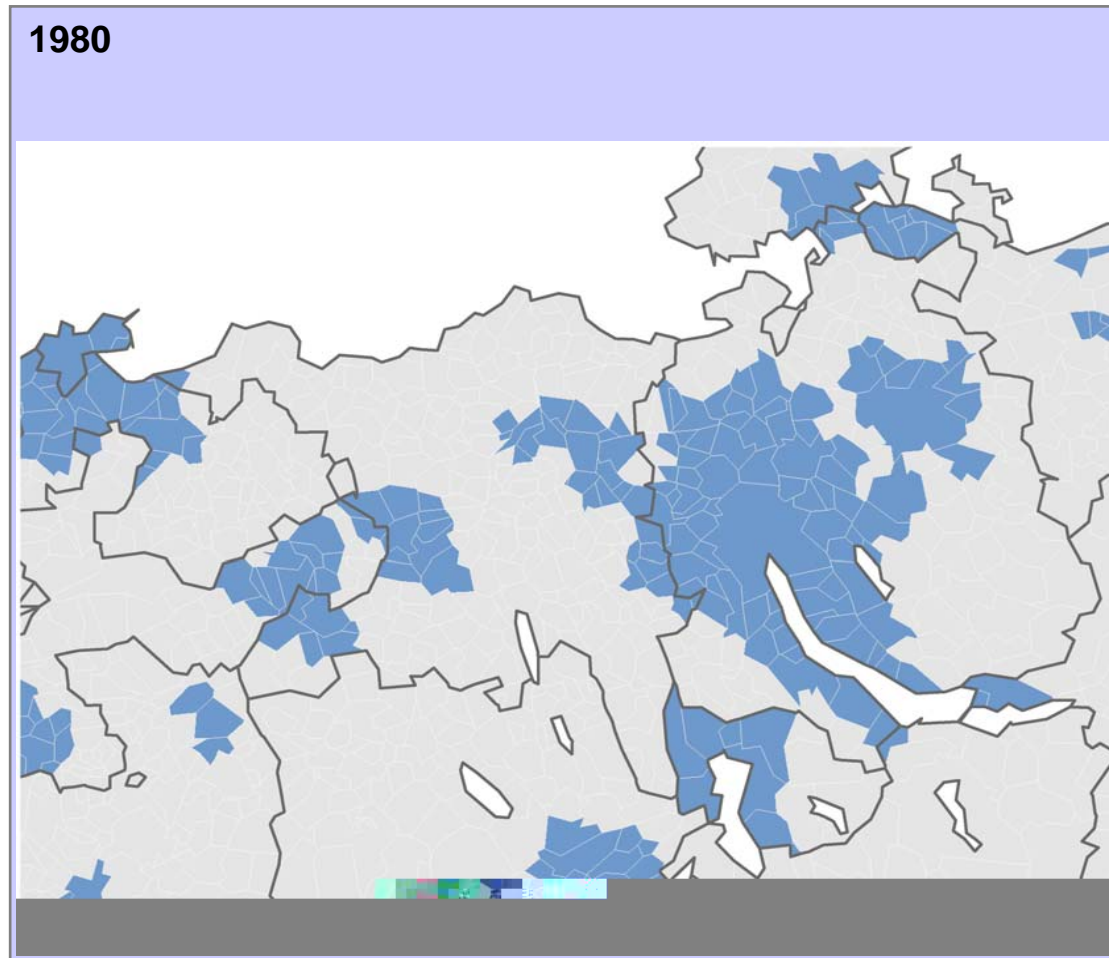
Agglomerationsentwicklung 1950 – 2000



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 34

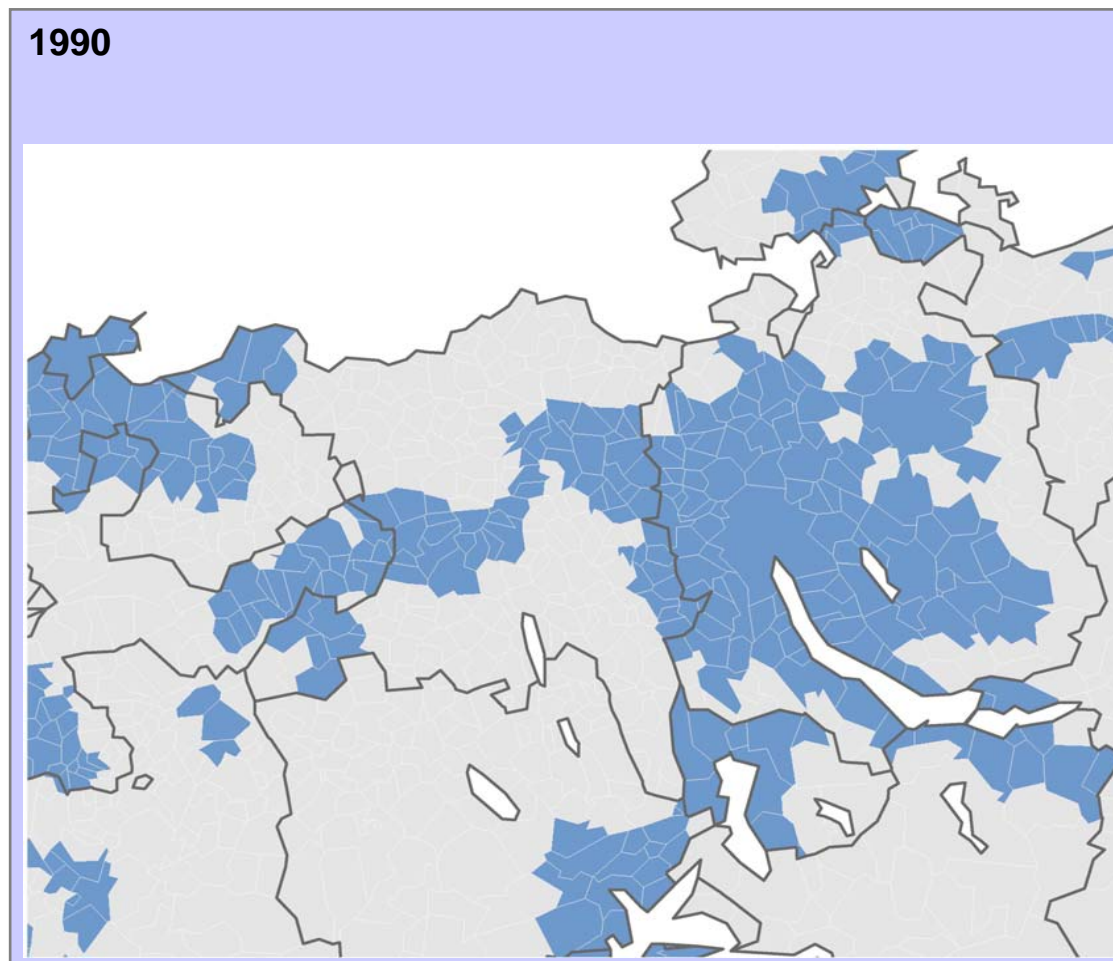
Agglomerationsentwicklung 1950 – 2000



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 35

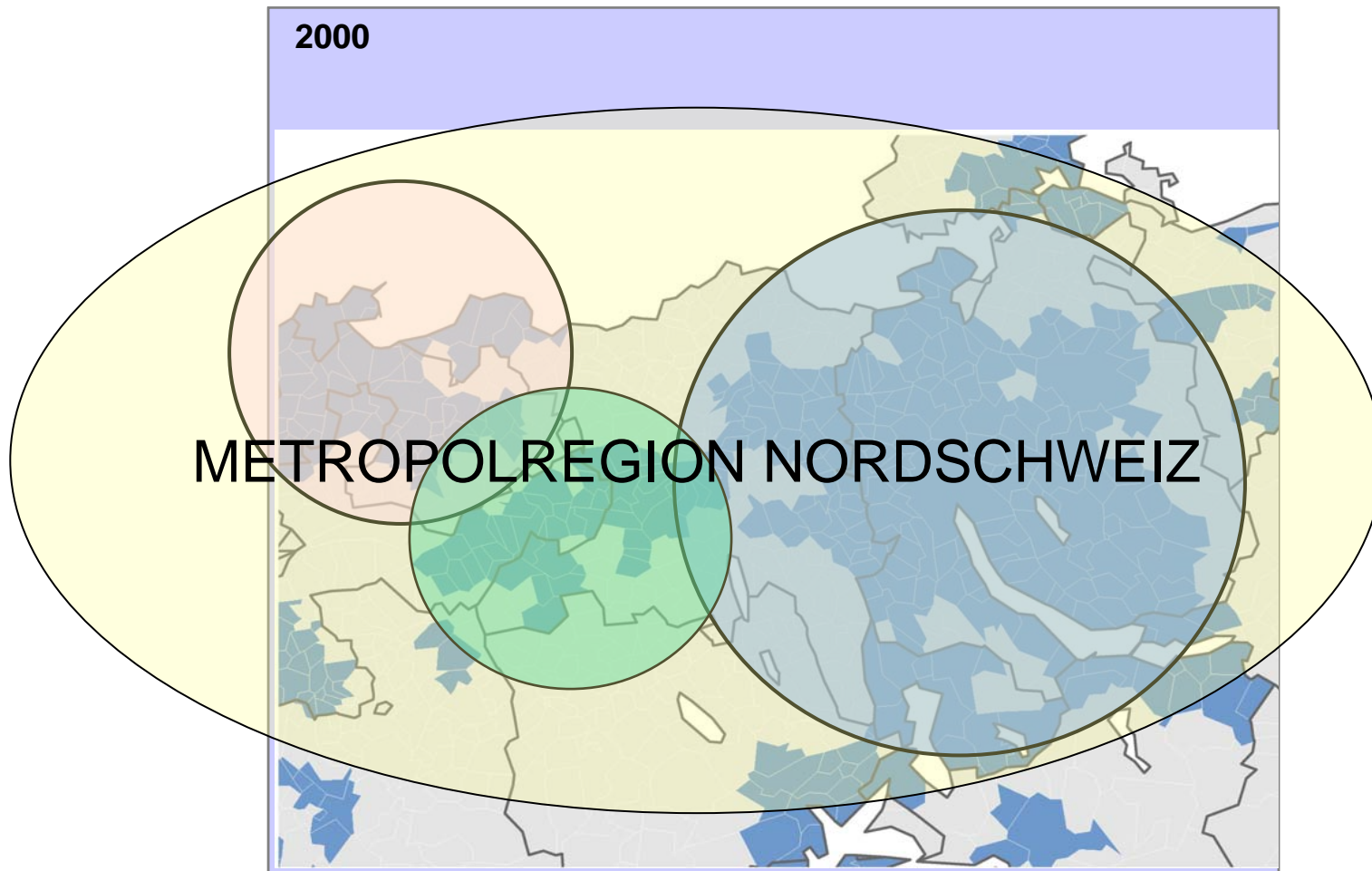
Agglomerationsentwicklung 1950 – 2000



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

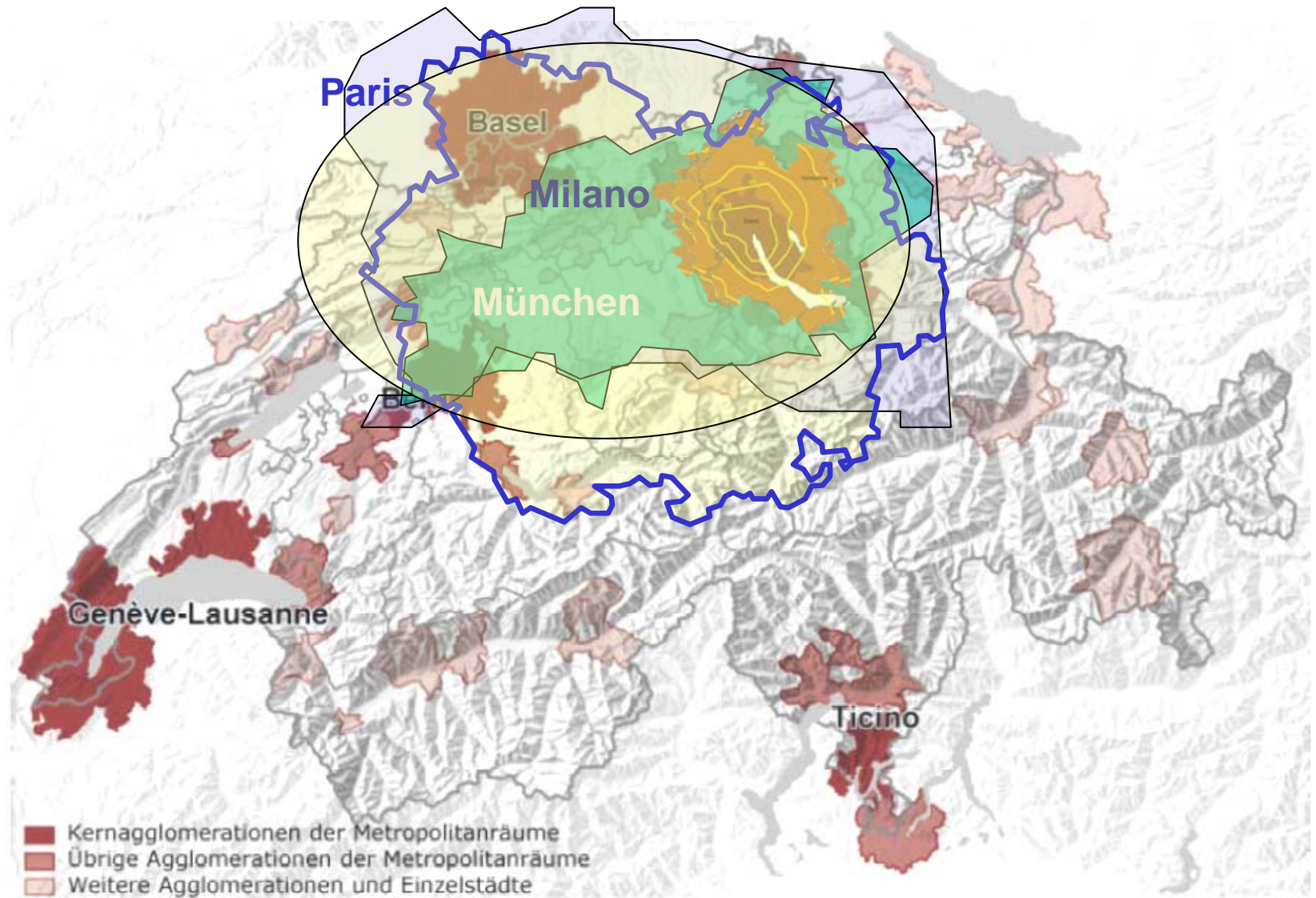
ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 36

Agglomerationsentwicklung 1950 – 2000



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

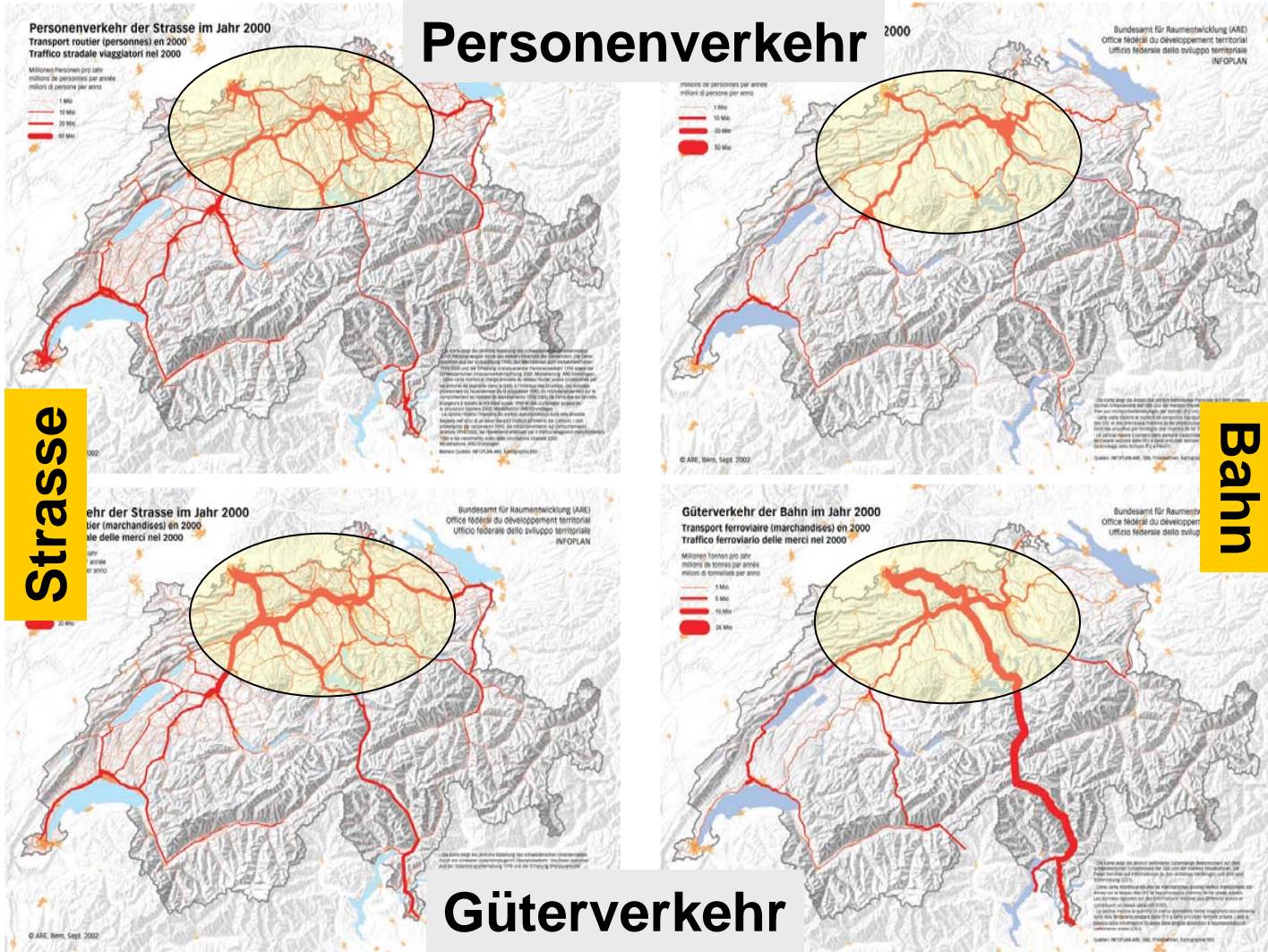
ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 37



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 38

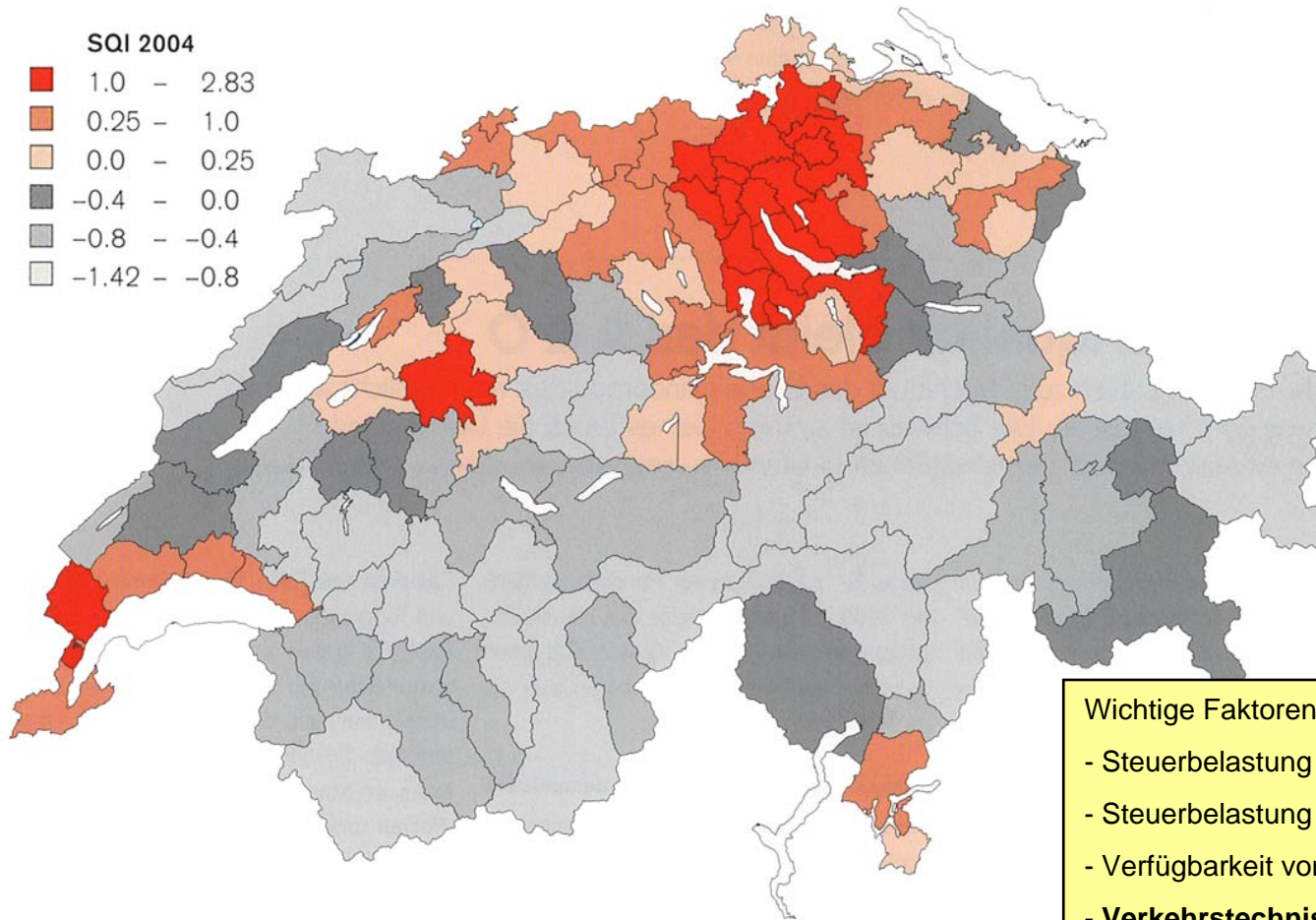
Verkehrsaufkommen 2000



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 39

Standortqualität ist zentral



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

Quelle: Credit Suisse; bulletin – Das Magazin der Credit Suisse, Nr. 5, Dezember 2004
ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 40

1. Fazit:

- Wenn der Verkehr auf der Strasse (National- und Kantonsstrassen) und/oder auf der Schiene (Fern-, Regional- und Güterverkehr) stockt, stockt auch die Wirtschaftsentwicklung der Schweiz.



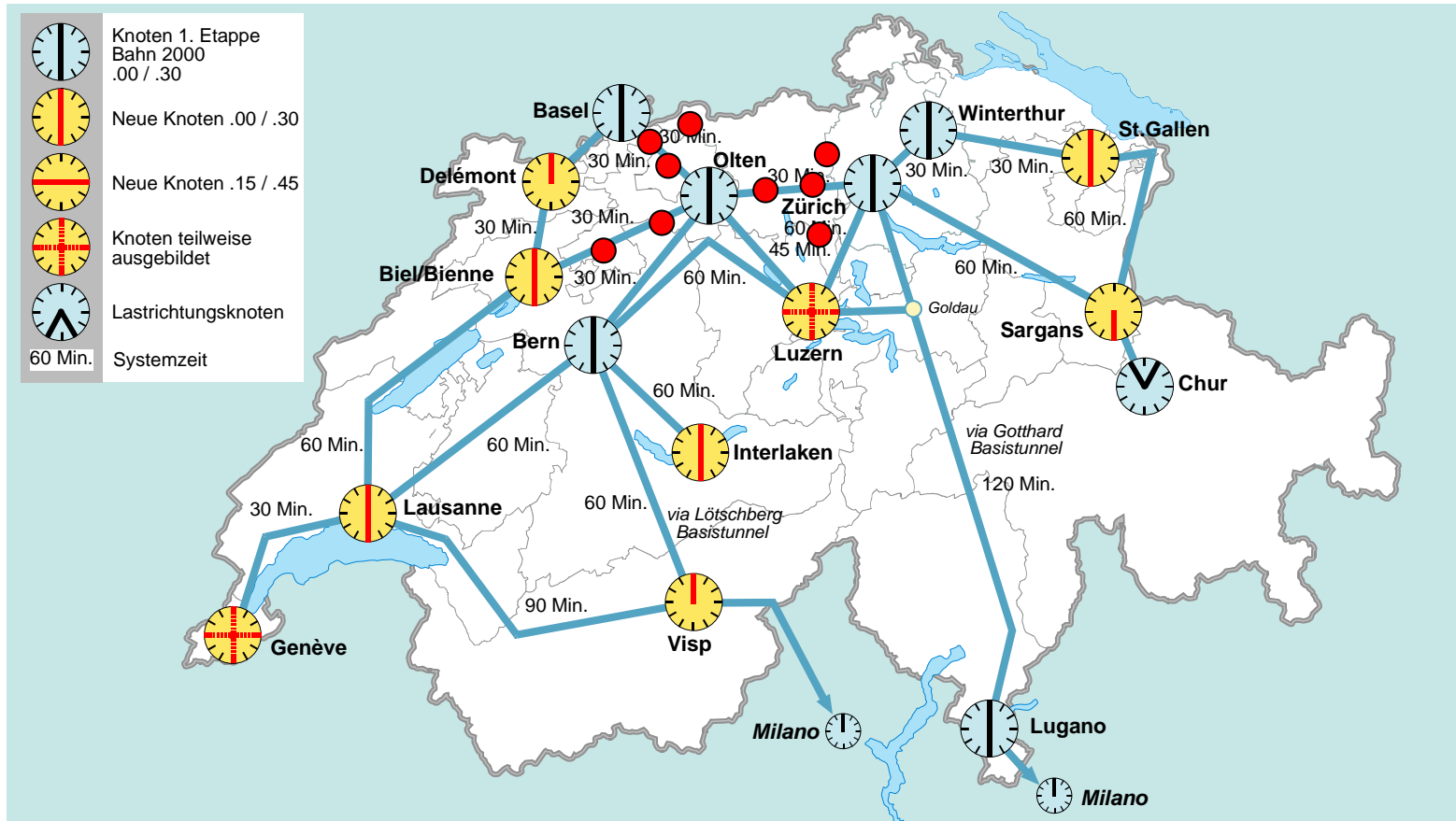
Tatsache 2: Bahn 2000 / ZEB setzt Mittelzentren und Regionalverkehr unter Druck



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 42

Knotenstruktur setzt Fernverkehrs-Erschliessung der Mittelzentren unter Druck



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 43



Hochwertige, schnelle Züge des Fernverkehrs halten in den Mittelzentren nicht mehr an!

Schielenkapazität für den Regionalverkehr wird knapp!



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 44

Weniger Halte heisst: Umsteigen bitte!

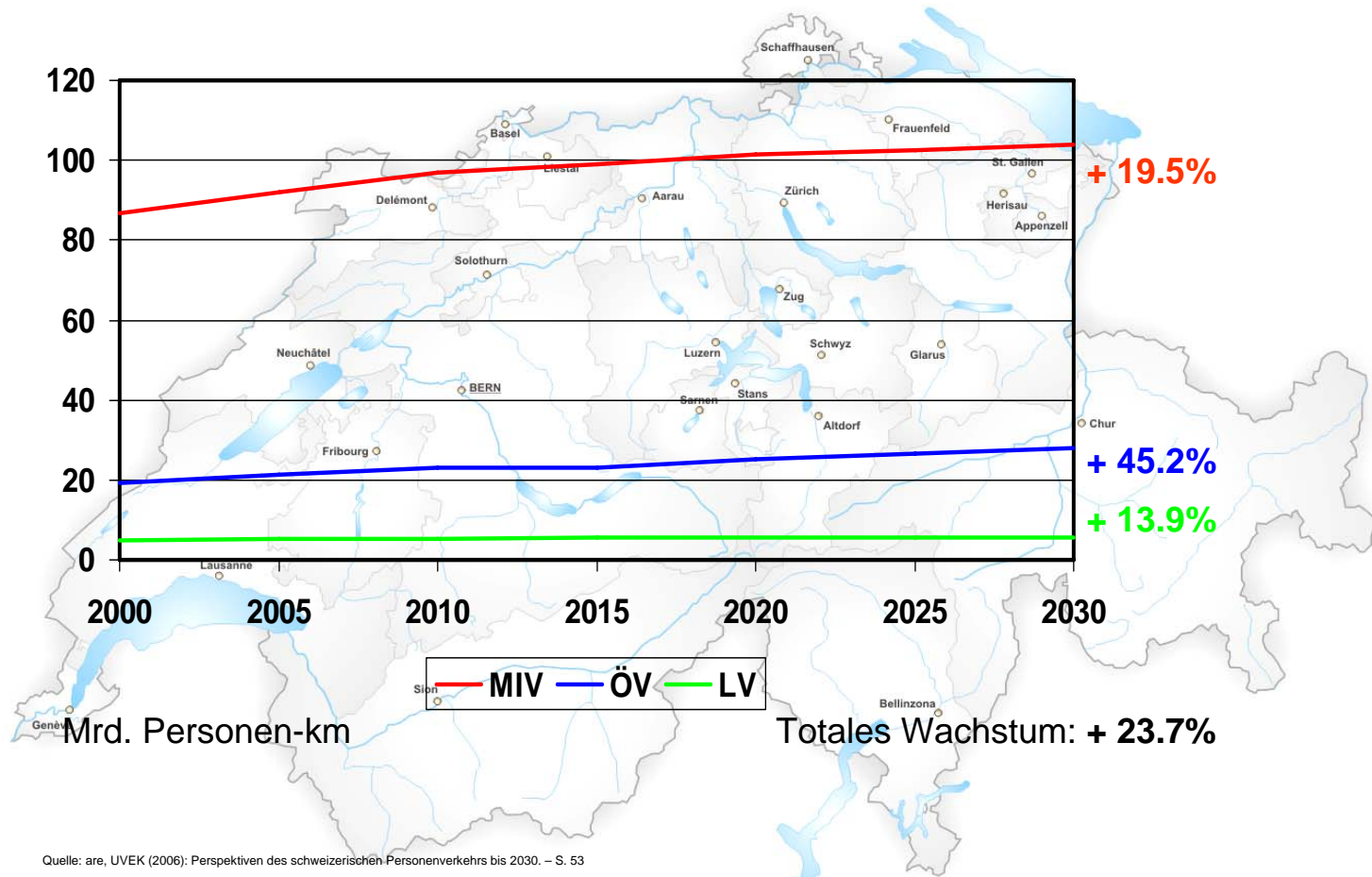
	2004	ab 2005
Lenzburg - Zürich Flughafen	direkt	1 x umsteigen
Lenzburg - Genève	direkt	1 x umsteigen
Wohlen - Basel SBB	1 x umsteigen	2-3 x umsteigen
Baden - Chur	direkt	1 x umsteigen
Rheinfelden - Sargans	direkt	1 x umsteigen



Verkehrswachstum in der Schweiz (2000 – 2030)

Personenverkehr nach Verkehrsmittel

Basisszenario



Quelle: are, UVEK (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030. – S. 53



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 46



Zusätzlicher Druck durch den Güterverkehr!



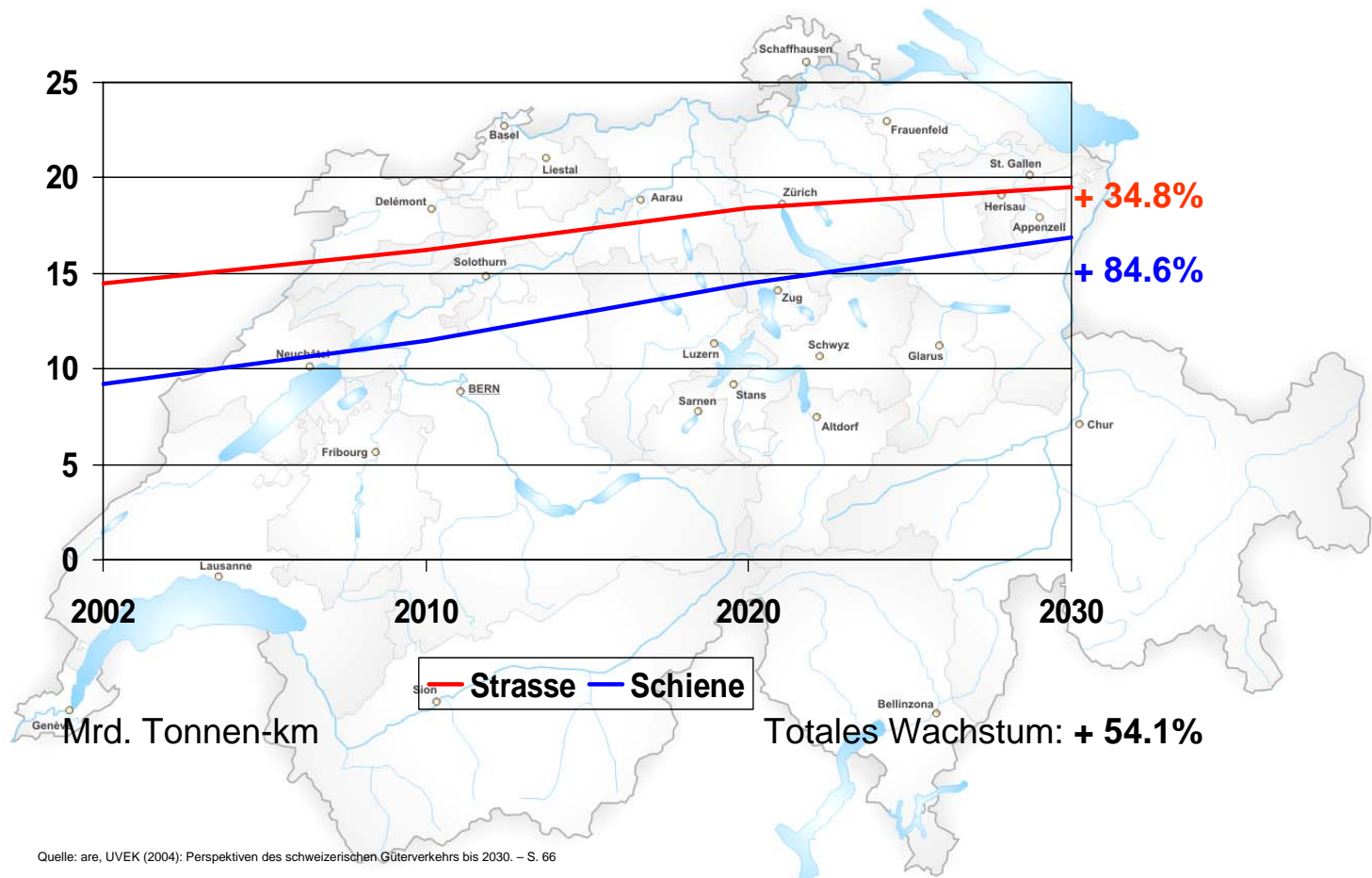
Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 47

Verkehrswachstum in der Schweiz (2000 – 2030)

Güterverkehrsleistung

Basisszenario



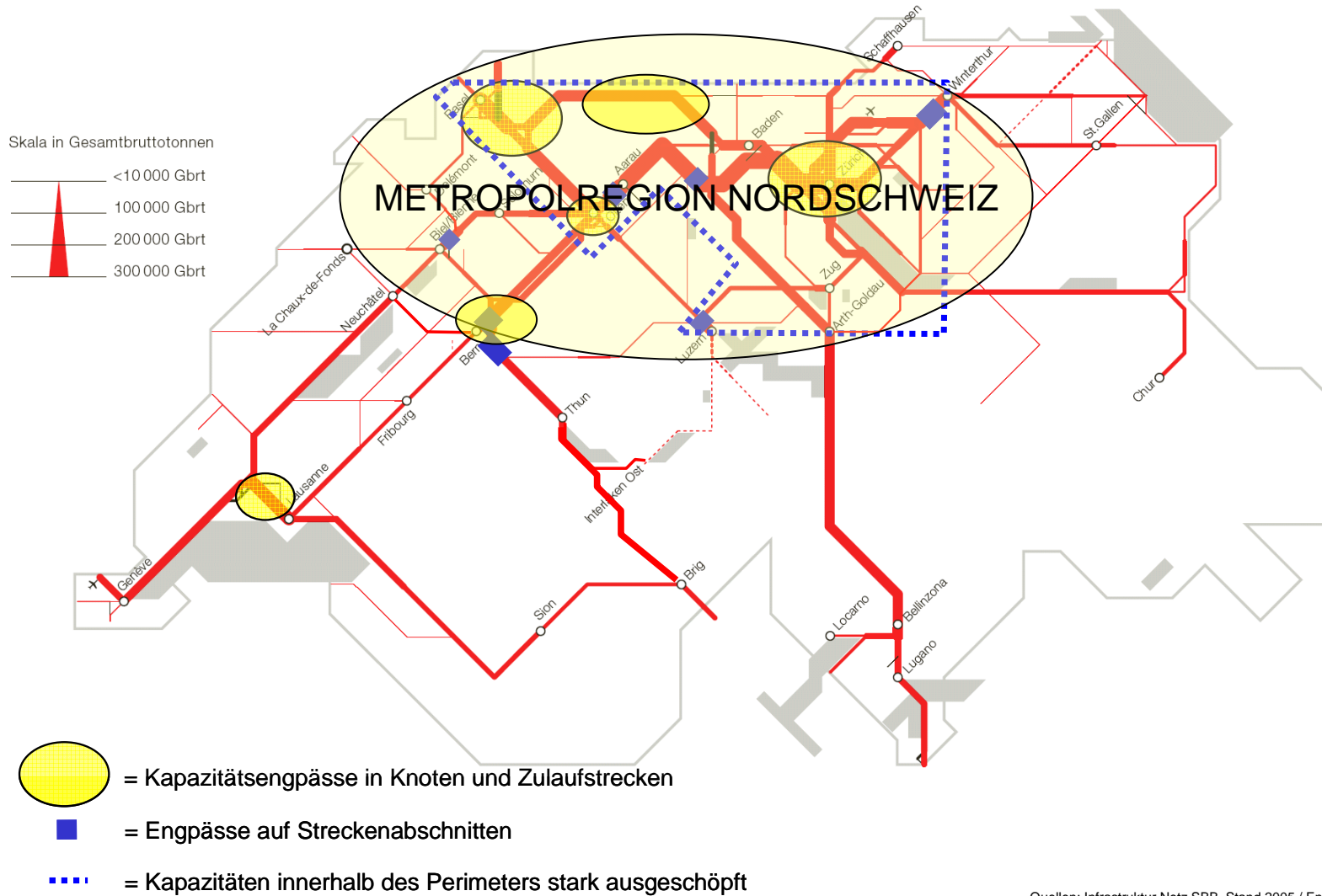
Quelle: are, UVEK (2004): Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030. – S. 66



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 48

Mittlere Belastung des Schienennetzes und potenzielle Engpässe



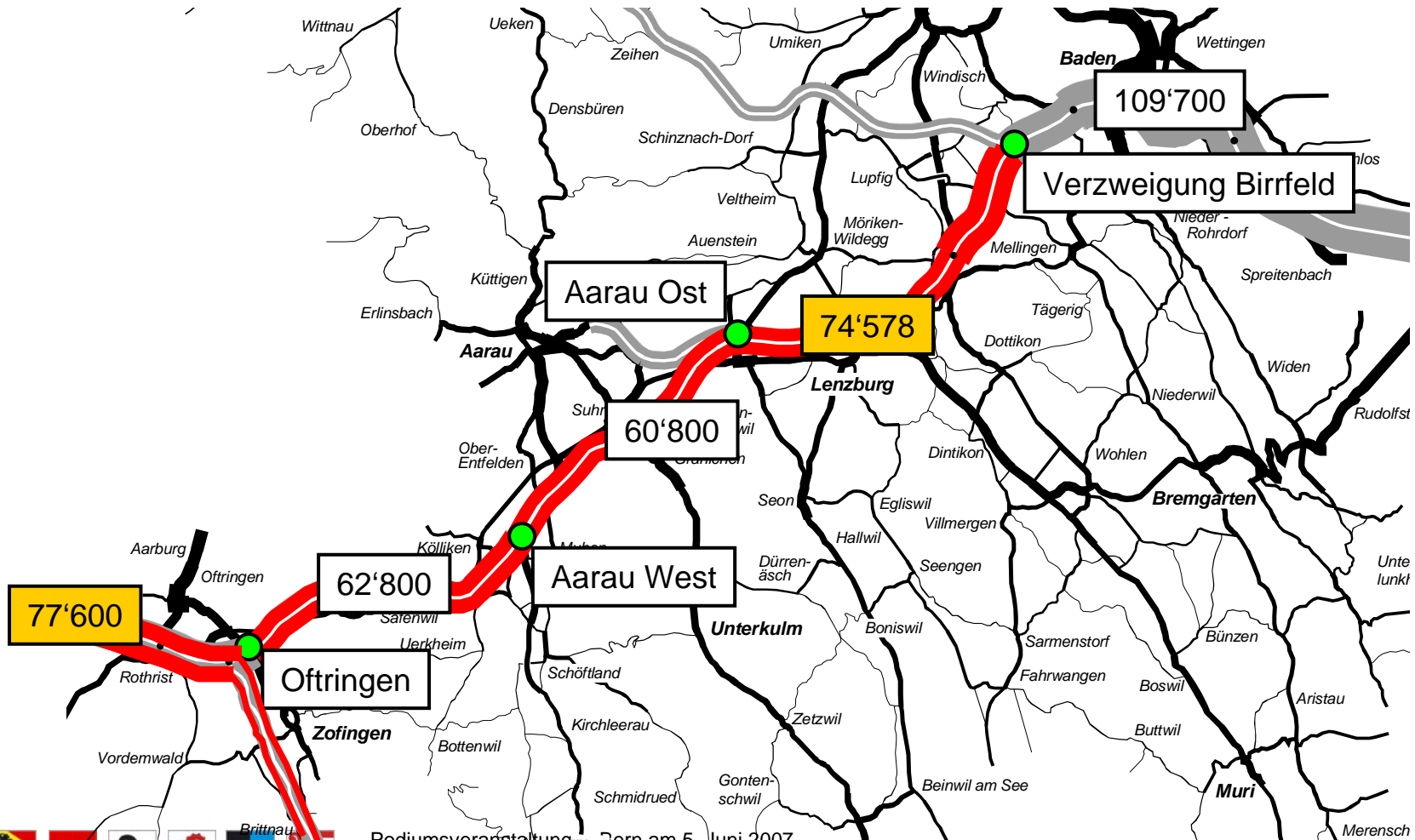
Quellen: Infrastruktur Netz SBB, Stand 2005 / Engpässe AVK-Bi



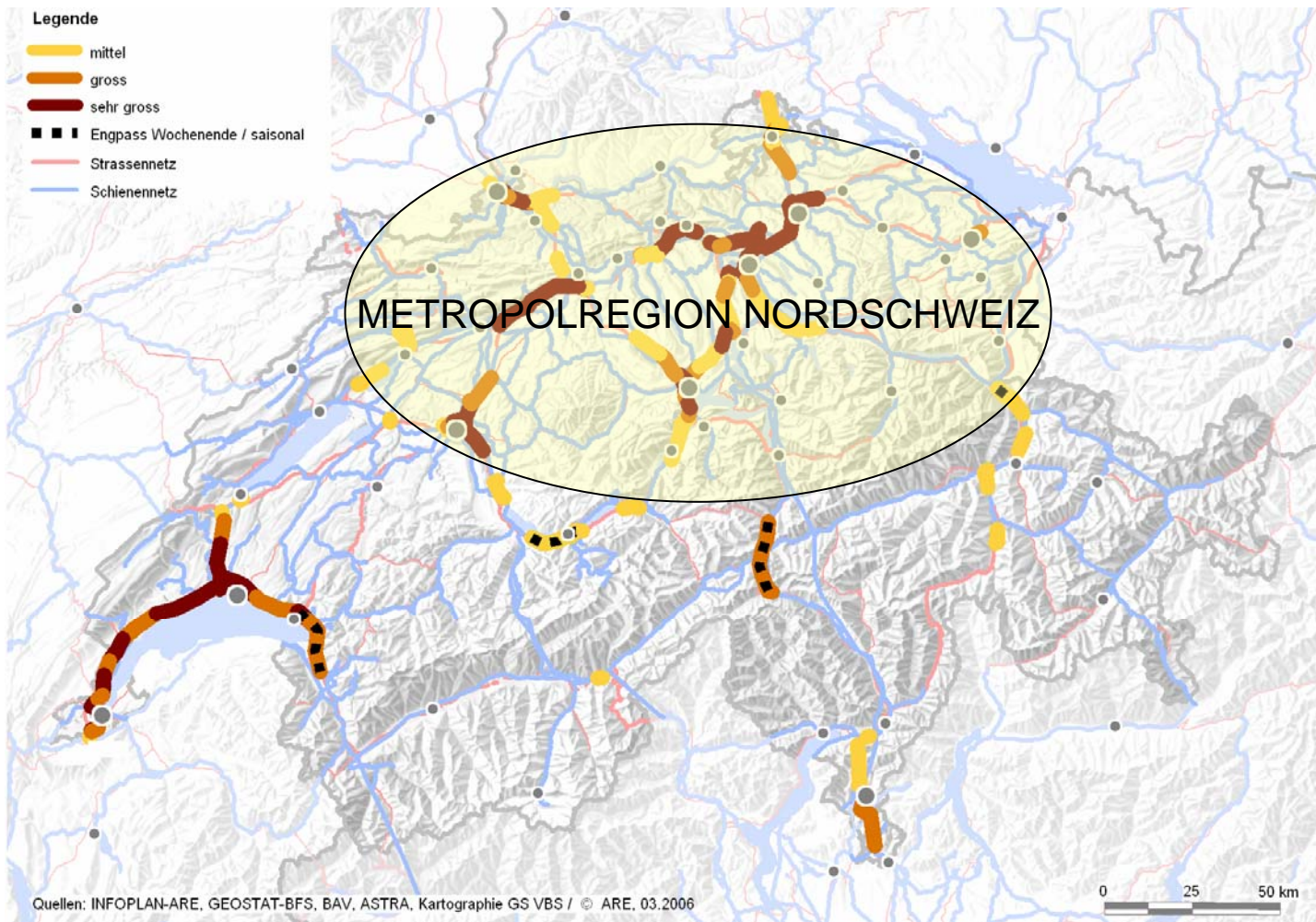
Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 49

Hohe Strassenbelastung: Verkehrsbelastungen 2006 DTV [Fz/Tag]



Podiumsveranstaltung Bern am 5. Juni 2007



... und Engpässe auch auf der Strasse (Nationalstrassennetz 2020)



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 51

2. Fazit:

- In der Metropolitanregion Nordschweiz muss die Verkehrsinfrastruktur auf Schiene und Strasse dringend ausgebaut werden, um die duale Entwicklung des Verkehrs fortsetzen zu können.



Tatsache 3:

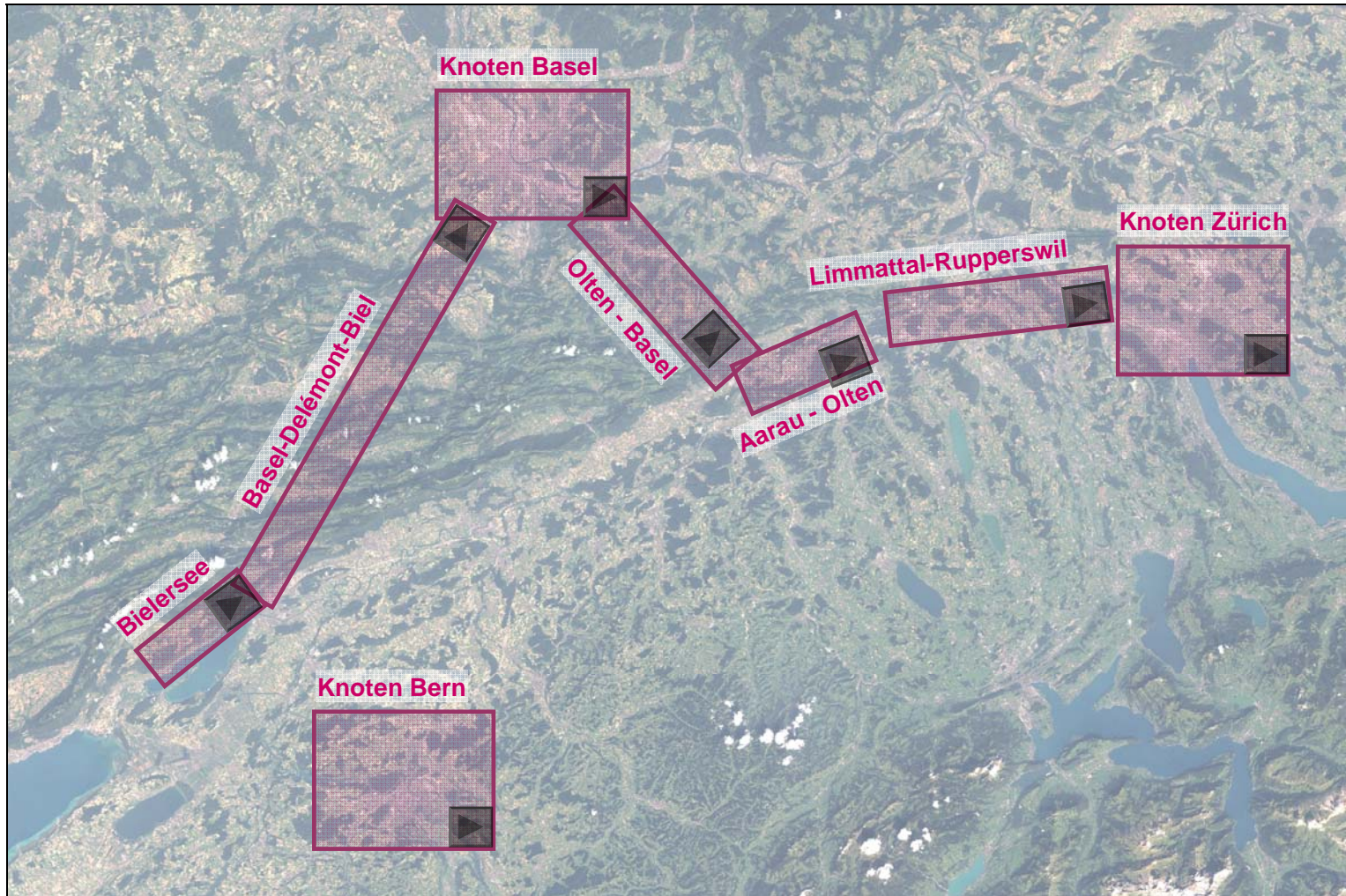
Nur ein Teil der notwendigen Infrastruktur **in ZEB** enthalten



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 53

Engpässe im Schienenverkehr



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 54

3. Fazit:

- ZEB ist eine gute Planung nach dem Grundsatz „Planung nach Kosten“. ZEB genügt aber nicht, um die steigende Nachfrage nach Bahnleistungen zu decken.

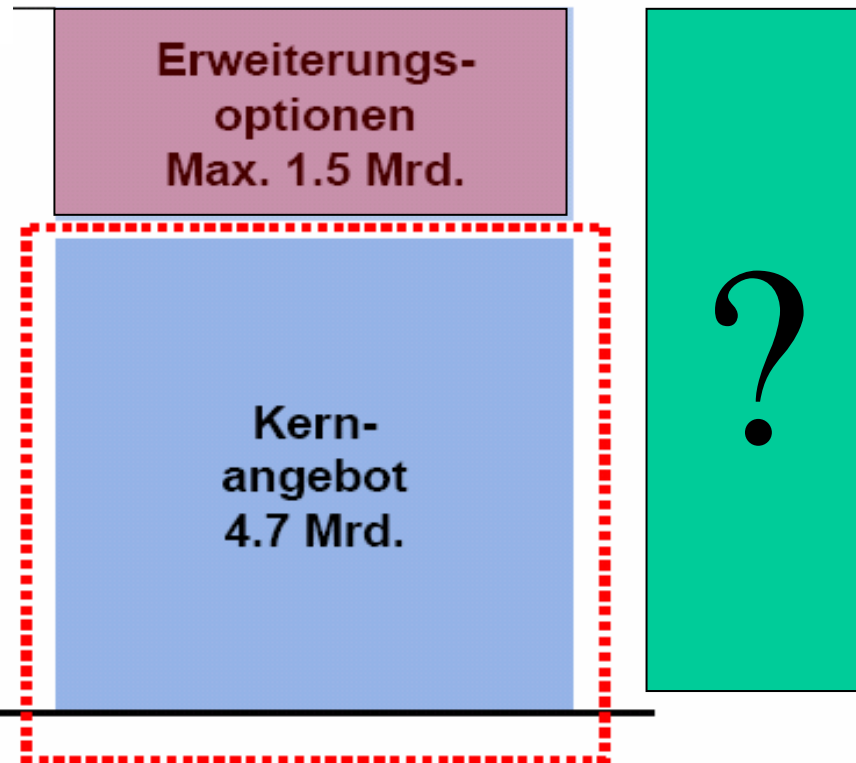
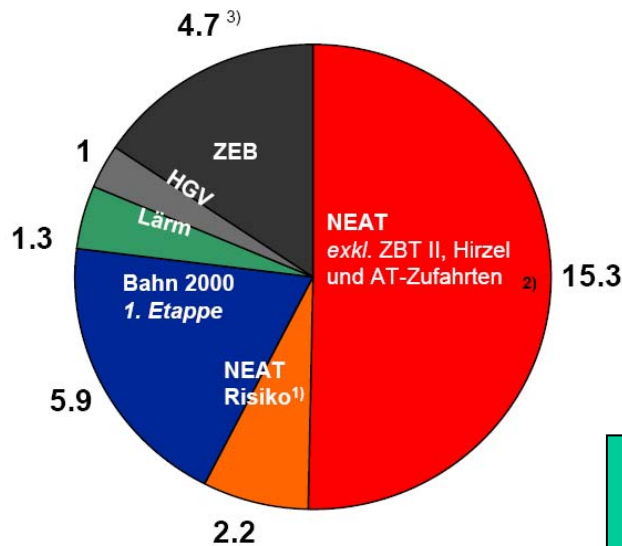


Tatsache 4:
Die Finanzen sind das Problem der Zukunft.
Dennoch müssen die Planungen der
wichtigsten Projekte schnell ausgelöst
werden.



Der finanzielle Rahmen von ZEB (in Franken)

FinöV-Fonds (Preisbasis 1995)



Verfügbare Mittel

Kostenziele BAV



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 57

Forderungen bezüglich Erweiterungsoptionen Nordwestschweiz:

Die folgenden fünf wichtigen Projekte müssen in den Erweiterungsoptionen (EO) finanziert werden:

- EO 1 Verdichtung Jurasüdfuss
- EO 6 Beschleunigung Olten - Biel
- EO 8 Verdichtung Biel - Delémont - Basel
- EO 9 Entlastung Güterverkehr Raum Baden
- EO Basel Ost: Überwerfungsbauwerke Pratteln und Zufahrt Basel



Gesamtfazit:

- ZEB wird unterstützt! ZEB- Planung ist eine gute Planung unter dem Grundsatz „Planung nach Kosten“.
- Die Finanzen sind – zu – knapp, um die Verkehrsprobleme der Zukunft zu lösen. Mittelfristig müssen neue Finanzierungen gefunden werden
- Forderung 1:
Planung von Projekten, die nicht im ZEB sind, aber für die Schweizer Verkehrsentwicklung aufgrund der Wachstumsprognose innert 20 - 30 Jahren notwendig werden, müssen zeitgerecht ausgelöst werden.
Es stehen im Vordergrund:
 - Wisenbergtunnel
 - Zimmerbergtunnel 2
 - Heitersbergtunnel 2
- Forderung 2:
Die Erweiterungsoptionen EO der NWCH müssen finanziert werden.
- Achtung: ein wichtiges Verkehrspaket folgt für die Strasse



Bericht zu den notwendigen Infrastrukturen in der NWCH



Zusammenstellung

der strategisch wichtigen
Verkehrsvorhaben im Dreieck
Bern - Basel - Zürich



Aarau, 12. März 2007



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 60

**Herzlichen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

***Nous vous remercions de
votre attention !***



Podiumsveranstaltung in Bern am 5. Juni 2007

ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen? Folie 61