

## **Bundesamt für Verkehr BAV: Die Bahnlandschaft Schweiz verändert ihr Gesicht**

Das Bundesamt für Verkehr BAV bewegt sich mit seinen vielfältigen Aufgaben im Spannungsfeld zwischen wachsenden Mobilitätsbedürfnissen, globalem Standortwettbewerb, limitierten Kapazitäten auf Schiene und Strasse sowie der Frage der Lebensqualität in Siedlungsräumen. Mit den Grossprojekten Bahn 2000 und NEAT, der Bahnreform 2, den Abgeltungen im Regionalverkehr, dem Zugsicherungssystem ETCS oder der Verkehrsverlagerung deckt das BAV eine breite, die historische Bahnlandschaft verändernde Palette an Aufgaben und Tätigkeiten ab. Der Jahresbericht 2002 bietet einen Einblick in laufende Projekte und skizziert die Ziele und Perspektiven für die nächsten Jahrzehnte.

Weitere Informationen:

Bundesamt für Verkehr BAV

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)

11.02.2003

# Das Bundesamt für Verkehr im Jahr 2002



Ein Bericht zur Tätigkeit des BAV



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

# 1 Einleitung

*„Wie Schiffer sind wir, die ihr Schiff auf offener See umbauen müssen, ohne es jemals in einem Dock zerlegen und aus besten Bestandteilen neu errichten zu können.“*

**Otto Neurath** (1882 – 1945), Soziologe und Philosoph

Die historische Bahnlandschaft Schweiz befindet sich im Umbruch. Nicht nur an den beiden NEAT-Basistunnels Gotthard und Lötschberg oder auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist wird gebaut, der Wandel des Bahnsystems Schweiz greift auf allen Ebenen: technische Innovationen bei Rollmaterial und Anlagen bringen mehr Kundenkomfort und mehr Sicherheit. Leistungsstärkere Bohrmaschinen und innovative Materialien beschleunigen den Tunnelbau. Revidierte und EU-kompatible Rechtsnormen sowie griffigere Planungsinstrumente vereinfachen die Verfahren und erhöhen die Planungssicherheit. Verfeinerte Finanzierungsmodelle und moderne Controlling-Instrumente fördern im Verbund mit effizienten Organisationsformen die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Bahnen und des öffentlichen Verkehrs. In diesem Prozess fortlaufender Veränderung navigiert das Bundesamt für Verkehr (BAV) gleichsam wie auf offener See durch die zuweilen hektischen Tagesgeschäfte und strebt zusammen mit seinen Partnern in den Kantonen und bei den Transportunternehmungen die Verwirklichung der Vision eines landesweiten, wirtschaftlichen und umweltverträglichen öffentlichen Verkehrs im Jahre 2020 an.

Nur wenn die Verkehrs- und Kommunikationswege schnell und fliessend funktionieren, kann sich ein Land im globalen Standortwettbewerb behaupten. Staus auf der Strasse oder Verspätungen im Bahnverkehr blockieren heute die wirtschaftlich und gesellschaftlich notwendige freie Zirkulation von Geld, Gütern und Wissen, und sie mindern die Lebensqualität der Bevölkerung und der Siedlungsräume. Eine langfristige Gesamtperspektive für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist deshalb eine unerlässliche Voraussetzung, um das übereinstimmend vorausgesagte Mobilitätswachstum in den nächsten zwanzig Jahren nachhaltig zu bewältigen und die Bedürfnisse von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt gleichermaßen zu erfüllen.

Die Grossprojekte Bahn 2000 1. und 2. Etappe, der Anschluss der West- und der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss), die Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) im Gotthard und im Lötschberg sowie die Lärmsanierungen entlang der Eisenbahnstrecken stellen zusammen mit den ordentlichen Investitionen (Leistungsvereinbarung Bund-SBB AG; 8. Rahmenkredit) die Weichen zur Verwirklichung der Vision ÖV 2020. Bahnreform 2 und Sachplan Schiene/ÖV legen die Grundlage für gezielte Reformen und die räumliche Abstimmung aller Vorhaben.

Um die Weiterentwicklung dieser Projekte sorgfältig in die Langfristplanung bis 2020 einzubetten, hat das BAV im vergangenen Jahr erstmals Strategien formuliert. Diese halten die allgemeinen Grundsätze des öffentlichen Verkehrs fest, und sie stellen die verbindlichen Leitlinien für das Handeln und Gestalten des BAV als Kompetenzzentrum des öffentlichen Verkehrs dar. Nach aussen schaffen die Strategien Transparenz: indem das BAV seine mittelfristigen Ziele offen darlegt und aufzeigt, wie es seine Rolle als gestaltende und beaufsichtigende Behörde wahrnehmen und dem Wandel des Bahnsystems anpassen will, positioniert sich das BAV als zuverlässiger Partner für Transportunternehmen, Behörden und Öffentlichkeit.

In derselben Absicht der Transparenz veröffentlicht das BAV nun erstmals einen Überblick über seine Geschäftstätigkeit im Jahr 2002. Dieser richtet sich an die interessierte Öffentlichkeit aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft und informiert über die wichtigsten Geschäfte und Leistungen des Bundesamtes für Verkehr im vergangenen Jahr.

Denn eines wird sich auch im neuen Jahr nicht ändern: der öffentliche Verkehr wird weiterhin im Rampenlicht stehen - schliesslich bewegt er als charakteristisches Element unseres Lebensalltags nicht nur Güter und Personen, sondern ebenso die Gemüter.

## 2 FinöV-Grossprojekte

Die umfassende Modernisierung der Bahninfrastruktur ist eines der zentralen Elemente der Schweizerischen Verkehrspolitik in den nächsten Jahrzehnten. Zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte verfügt die Schweiz über einen speziellen Fonds.

### 2.1 Konzept Bahn 2000

Ohne eine umfassende Modernisierung könnte das schweizerische Schienennetz den erwarteten Mobilitätszuwachs nicht bewältigen. Das Konzept BAHN 2000 strebt deshalb die landesweite Qualitätssteigerung im öffentlichen Personenverkehr an. Aus dem Spezialfonds für FinöV-Grossprojekte sind 7,4 Mrd. CHF für die erste Etappe BAHN 2000 und 5,9 Mrd. Franken (Preisstand 1995) für die zweite Etappe vorgesehen.

#### **Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds)**

*Die Bundesverfassung hält fest, dass die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte über einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung erfolgt (Art. 196, Ziffer 3, Absatz 3). Dieser Fonds ist in der Volksabstimmung vom 29. November 1998 bewilligt worden und sichert die Realisierung der Eisenbahngrossprojekte Neue Eisenbahn-Alpentrans-versale (NEAT), Bahn 2000, der Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz sowie die Verbesserung des Lärmschutzes bei Eisenbahnstrecken durch aktive und passive Massnahmen (Art. 196, Ziffer 3, Absatz 1 BV). Der Bundesrat kann dem Fonds verschiedene Abgaben und Steuern zufließen lassen (Art. 196, Ziffer 3, Absatz 2 BV). Seit dem 1. Januar 2001 fliessen dem FinöV-Fonds u.a. zwei Drittel des Ertrags aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu.*

#### 2.1.1 Controlling Bahn 2000 1. Etappe

In seiner Funktion als Aufsichtsbehörde unterzieht das BAV die Baufortschritte der ersten Etappe von Bahn 2000 einer halbjährlichen Vollzugskontrolle. Der Controlling-Bericht des BAV vom Sommer 2002 hat gezeigt, dass die Umsetzungen weitgehend den Anforderungen des Angebotskonzepts entsprechen. Die Angebotsplanung der ersten Etappe war 2002 noch nicht abgeschlossen. Die Angebote auf der Jurasüdfusslinie Biel-Zürich wurden überarbeitet.

Die Ausführung der Infrastrukturbauten verlief insgesamt plan- und programmgemäss. Die Inbetriebnahme der ersten Etappe per Fahrplanwechsel im Dezember 2004 ist realistisch und wird das Angebot im öffentlichen Verkehr spürbar verbessern. Von den noch nicht abgeschlossenen Schlüsselprojekten kann der Tunnel Zürich-Thalwil voraussichtlich im Juni 2003 eröffnet werden. Terminkritisch sind hingegen auf Grund von Verzögerungen bei den Tunnelbauten Oenzberg und Wolfsberg sowie der Funktionstüchtigkeit des Zugsicherungssystems ETCS Level 2 die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist und die Ausbaustrecke Dendingen-Inkwil. Die Kosten für die Objekte der BAHN 2000 erste Etappe belaufen sich auf voraussichtlich rund 5,9 Mrd. Franken. Die rund 1,5 Mrd. Franken Restgelder werden laut Bundesratsbeschluss vom 4. April 2001 im FinöV-Fonds belassen.

#### 2.1.2 Planung Bahn 2000 2. Etappe

Das BAV ist für die Koordination der Planungsarbeiten und der Ausarbeitung des Rahmengesetzes zur 2. Etappe zuständig. In einem offenen Planungsprozess unter Federführung des BAV soll die Qualitätssteigerung des Angebots bis 2020 schrittweise erreicht werden. Die Kantone - repräsentiert durch sieben KöV-Regionen - und die Privatbahnen wurden in den Gestaltungsprozess einbezogen und konnten ihre Angebotspräferenzen einbringen. Anfangs 2002 erteilte das BAV der SBB AG den Auftrag, ein umfassendes

Angebotskonzept zu erarbeiten, welches die vorausgehenden Angebotskonzepte des Bundes, der Kantone und der Transportunternehmen miteinander verknüpfen sollte. Das Ende September von der SBB AG vorgelegte Grundangebotskonzept erfüllte jedoch die Ziele des Bundes (vgl. „Leitidee“) nur teilweise. Ausserdem überstiegen die veranschlagten Investitionen von ca. 7,9 Mrd. Franken den vorgesehenen Rahmen von 5,9 Mrd. Franken deutlich. Bis Frühling 2003 wird die SBB AG ein aus unternehmerischer Sicht priorisiertes Angebotskonzept erarbeiten, das den finanziellen Rahmen einhält. Parallel dazu verfeinern das BAV und die Eidgenössischen Technischen Hochschulen ETH in Lausanne und Zürich ein zweites Angebotskonzept, um über fundierte Entscheidungsgrundlagen zu verfügen. Die Eröffnung der Vernehmlassung ist für die zweite Hälfte 2003 vorgesehen.

#### **Leitidee**

*Am 8. März hat der Bundesrat die Stossrichtung und das weitere Vorgehen für die zweite Etappe von Bahn 2000 beschlossen. Diese sieht die Ergänzung des Knotenkonzepts der ersten Etappe sowie Kapazitätserweiterungen auf der Nord-Süd-Achse und in den Agglomerationen vor.*

#### **Dokumente:**

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch): Fact Sheets und Medienmitteilungen.

## **2.2 Neue Eisenbahn Alpentransversale NEAT**

### **2.2.1 Planung und Bauarbeiten NEAT-Basistunnel**

Die Planungs- und Bauarbeiten auf den beiden Hauptachsen der Neuen Alpentransversale NEAT sind 2002 viel versprechend vorangekommen:

Im Lötschberg-Basistunnel (Länge 34,6km) sind sämtliche Zugangsstollen gebaut und vom ganzen Tunnelsystem bereits 71 Prozent oder 62,543 km (Stand 14. Januar) ausgebrochen. Die Inbetriebnahme des Basistunnels 2007 kann daher zum gegebenen Zeitpunkt als realistisch angesehen werden.

Auf der Gotthardachse sind die Bauarbeiten 2002 wie vereinbart vorangeschritten. Über 5 Prozent oder mehr als 4 Kilometer der Haupttunnelröhren des Basistunnels (57 km) sind ausgebrochen. Die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist auf 2014 vorgesehen.

#### **Leitidee**

*Die Hauptelemente des NEAT-Konzepts sind der Ausbau der Lötschberg-Simplon-Achse, der Ausbau der Gotthard-Achse und die Integration der Ostschweiz. Das Ziel ist schnellere und leistungsfähigere Nord-Süd-Verbindungen im Personen- und im Güterverkehr.*

#### **NEAT-Finanzierung**

*Im Spezialfond für FinöV-Grossprojekte ist ein Gesamtkredit von 14,7 Milliarden Franken für NEAT 1 berücksichtigt. Dieser Gesamtkredit ist auf zwei Phasen von 11,3 und 3,4 Milliarden Franken aufgeteilt. Der erste Teilkredit ist in erster Linie für die zwei Basistunnels Gotthard und Lötschberg vorgesehen. Der zweite Teilkredit beinhaltet die Tunnels Ceneri, Zimmerberg und Hirzel sowie die Ausbauten zwischen St. Gallen und Arth-Goldau (Integration Ostschweiz). Die weiteren Zufahrtsstrecken sind im Rahmen des FinöV-Beschlusses von 1998 zurückgestellt worden. Ihre Finanzierung ist nicht geregelt. Sie werden unter den Titel „Neat 2“ weiter bearbeitet.*

#### **Dokumente:**

Informationen: [www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch); [www.blsalptransit.ch](http://www.blsalptransit.ch)

## 2.2.2 NEAT 1 Controlling und Freigabe 2. Phase

Der Gesamtkredit der Neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) von 14,704 Milliarden Franken – 1,947 Mrd. Franken Reserven – ist in zwei Phasen aufgeteilt. Die erste Phase (NEAT 1 mit einem Teilkredit von 11,32 Mrd. Franken) umfasst in erster Linie die Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg und ist vom Parlament am 8. Dezember 1999 freigegeben worden. Die zweite Phase ist noch gesperrt. Wie im Standbericht Nr. 13 ausgewiesen, lagen die NEAT-Gesamtprojektkosten am 30. Juni 2002 innerhalb des NEAT-Gesamtkredits. Die ausgewiesenen Mehrkosten betragen rund 1557 Mio. Franken. Hinzu kommen die angemeldeten Mehrkosten für die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels und für Vorinvestitionen in Uri im Umfang von rund 230 Mio. Franken. Von den eingestellten Reserven sind somit bis auf 160 Mio. Franken alle Mittel gebunden.

Am 16. Oktober hat der Bundesrat beschlossen, dass die erforderlichen und bereits angekauften Vorarbeiten mit rund 120 Mio. Franken bis zur Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels über den Objektkredit „Reserven“ des NEAT-Gesamtkredits finanziert werden.

Am 21. August hat der Bundesrat auch erstmals Mittel aus den Reserven des NEAT-Gesamtkredits in der Höhe von rund 395 Mio. Franken freigegeben, nachdem Projektoptimierungen und Verzichtplanungen voll ausgeschöpft worden sind. 390 Mio. Franken sind für die Lötschbergachse und 5 Mio. Franken für die NEAT-Zufahrtsstrecke St. Gallen-Arth-Goldau bestimmt. Hauptsächlich technische Anpassungen, diverse Änderungen nach Planaufgaben und erhöhte Sicherheitsanforderungen führten zu einem finanziellen Mehraufwand.

Im zweiten Halbjahr 2002 und im Verlauf des Jahres 2003 erarbeitet das BAV die Botschaft über die Freigabe der Kredite für die 2. NEAT-Bauphase (NEAT-Zufahrten, Ceneri, Zimmerberg, Hirzel und Integration Ostschweiz). Ebenso werden die Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Erstellern den aktualisierten Kosten- und Terminzielen angepasst. Wegen erhöhter Sicherheitsanforderungen und Projektoptimierungen können aber Zusatzkredite nicht ausgeschlossen werden. Das Thema „Zusatzkredit“ wird in der Botschaft über die Freigabe der Kredite der 2. NEAT-Bauphase behandelt.

### **NEAT-Projektorganisation**

*Die Tragweite des NEAT-Projekts sowie die hohen Investitionssummen verlangen nach einer besonderen Projekt- und Kontrollorganisation. Der Bundesrat nimmt die strategische Aufsicht wahr und kann Reserven freigeben. Das Departement UVEK vertritt die Interessen des Bundes und tritt als Besteller der NEAT auf. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) übt die operative Aufsicht auf Behördenstufe aus. Auf Parlamentsstufe hat die NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) die Oberaufsicht über Bundesrat und BAV. Die AlpTransit Gotthard AG (ATG) und die BLS AlpTransit AG (BLS AT) treten stellvertretend für den Bund als die Bauherren der vier Basistunnel Gotthard, Lötschberg, Ceneri und Zimmerberg auf.*

### **Dokumente:**

NEAT-Standbericht Nr. 13 / 1.1.2002-30.6.2002.

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch): Fact-Sheets und Medienmitteilungen.

## 2.2.3 NEAT 2 und Linienführung im Kanton Uri

Zusätzlich wird das BAV die im Jahr 2002 begonnene Erarbeitung einer Planungsbotschaft für NEAT 2 im Jahr 2003 fortsetzen. Gestützt auf diese Planungsbotschaft wird festzulegen sein, wie die Planung zurückgestellter und damit nicht finanzierter NEAT-Elemente weitergeführt werden soll. Dies gilt insbesondere für die NEAT-Linienführung im Kanton Uri, aber auch der weiteren mit dem FinöV-Beschluss zurückgestellten NEAT-Strecken.

Am 26. Juni 2002 hat der Bundesrat den Grundsatzentscheid getroffen, dass er im Kanton Uri gestützt auf die neuen Erkenntnisse aus den Studien „Optimierung Talvariante“ und „Machbarkeit Bergvariante“ anstelle der bis dahin favorisierten Talvariante neu eine Linienführung „Berg lang geschlossen“ im Sachplan festsetzen will. Diese Tunnelverlängerung erhöht die Baukosten um ca. 1,1 Mrd. Franken auf rund 2,2 Mrd. Franken.

Die Bergvariante gehört zu den nicht finanzierten NEAT-Elementen. Ihre Realisierung ist somit erst nach dem Abschluss der beschlossenen FinöV-Projekte, d.h. ab ca. 2020 möglich. Zusammen mit dem Entscheid über die Linienführung hat der Bundesrat die Verknüpfung der Stammlinie mit dem Basistunnel durch ein optimiertes Projekt sichergestellt: Das überarbeitete Projekt liegt seit dem 27. Januar 2003 auf.

**Dokumente:**

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) Fact Sheets und Medienmitteilungen

Weitere Informationen: [www.ur.ch](http://www.ur.ch); [www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch)

## 2.3 HGV-Anschlüsse Ost- und Westschweiz

Auf Ministerebene erzielten die beiden Verkehrsminister der Schweiz und Frankreichs, Moritz Leuenberger und Jean-Claude Gayssot, am 18. Januar 2002 eine Einigung über die finanzielle Beteiligung der Schweiz an den zwei Projekten für den Anschluss an das französische Eisenbahn-Hochleistungsnetz. Gemäss dieser Einigung stellt die Schweiz pauschal 135 Mio. Euro oder rund 200 Mio. Franken für den Westanschluss bereit. Damit können die Arbeiten am Anschluss Genf („Ligne du Haut-Bugey“ über Bellegarde und Bourgen-Bresse) und am Anschluss Jurabogen („Arc jurassien“ von Lausanne/Bern nach Dijon) voraussichtlich Mitte 2004 beginnen. Beide Projekte umfassen Streckenmodernisierungen, welche die Fahrzeit zwischen Paris und der Romandie erheblich verringern.

In Bezug auf die HGV-Zubringerstrecken in der Ostschweiz (St. Gallen/Sargans-St.Margrethen-München und Zürich/St.Gallen-Singen-Stuttgart) hat der deutsche Verkehrsminister Manfred Stolpe im vergangenen Jahr das in der bilateralen Vereinbarung mit Deutschland festgehaltene Territorialitätsprinzip nochmals bekräftigt. Der HGV-Ostanschluss wird somit ohne exterritoriale Investitionen realisiert werden.

Für alle Schweizer HGV-Abschnitte hat das BAV im Jahr 2002 Korridorstudien durchgeführt. Das BAV hat im Weiteren die Planungen für die Neubaustrecke Rhein-Rhône, den Schienenanschluss des trinationalen Flughafens Basel-Mulhouse-Freiburg i. Br. und die Verbindung Delsberg-Belfort geprüft. Aufgrund dieser Studien ist das BAV zum Schluss gekommen, dass für die Massnahmen in der Schweiz keine Neubaustrecken notwendig sind. Stattdessen setzt das BAV auf Streckenausbauten und eine sorgfältige Abstimmung mit der zweiten Etappe von BAHN 2000.

Die Vernehmlassung ist für Anfang 2003 vorgesehen. Der Bundesrat wird voraussichtlich im Herbst 2003 die Botschaft, den Gesetzesentwurf und einen Verpflichtungskredit dem Parlament vorlegen. Anschliessend können die Bauarbeiten beginnen.

**Leitidee**

*Mit dem Anschluss der West- und der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) schafft der Bund schnelle, direkte Verbindungen im öffentlichen Personenverkehr zwischen dem schweizerischen Städtesystem und den Metropolen Frankreichs und Deutschlands. Im Spezialfonds für Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV-Fonds) sind für den Ost- und den Westanschluss 1,2 Mrd. Franken enthalten.*

**Dokumente:**

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch): Artikel „Aktuelle Fragen zum HGV-Anschluss“ von Peter Lerch, Projektleiter HGV-Anschluss

## 2.4 Lärmsanierung der Eisenbahnen

Der Bundesrat hat am 1. Oktober 2000 das befristete Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen und den Bundesbeschluss über die Finanzierung der Lärmsanierung in Kraft gesetzt. Insgesamt stehen aus dem FinöV-Fonds 1,854 Mrd. Franken für Lärmschutzmassnahmen zur Verfügung. In der Sektion Lärmsanierung des BAV wurden im Jahr 2002 die letzten für den fristgerechten Vollzug notwendigen Stellen aufgebaut.

Die Sanierungsprogramme der Normalspurbahnen Schweizerische Bundesbahnen SBB, Bern-Lötschberg-Simplon -Bahn BLS und Regionalverkehr Mittelland RM für die lärmtechnische Anpassung der Reisewagen hat das BAV genehmigt. Ende 2002 waren bereits 548 Einheiten beziehungsweise fast die Hälfte der vorgesehenen Reisewagen saniert. Die Sanierung der Güterwagen ist ab 2004 vorgesehen.

Bis Ende 2002 hat das BAV 26 Projekte für Lärmschutzbauten nach der neuen Rechtsgrundlage genehmigt. Weitere 175 Projekte der Huckepack-Korridore Gotthard und Lötschberg befanden sich zu diesem Zeitpunkt im Genehmigungsverfahren oder in der Projektierung durch SBB und BLS. 2003 werden in den ersten Gemeinden die Bauarbeiten aufgenommen.

Für den Ein- oder Umbau der Fenster sind trotz der Kostenübernahme durch den Bund die jeweiligen Kantone zuständig. Das BAV hat eine Richtlinie erarbeitet, die einen netzweit einheitlichen Vollzug sicherstellen soll und im Frühjahr 2003 in Kraft tritt. Die ersten Schallschutzfensterprogramme werden 2003 in den Kantonen Aargau, Solothurn, Uri und Tessin anlaufen.

### **Ziele**

*Die Lärmbelastung soll mit lärmtechnischen Massnahmen am Rollmaterial und mit Lärmschutzwänden entlang der Strecke so weit reduziert werden, dass bei mindestens zwei Dritteln der von übermässigem Lärm betroffenen Anwohner die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Wo dies nicht möglich ist, werden als Ersatzmassnahme Schallschutzfenster eingebaut.*

*Die Lärmsanierung des bestehenden Rollmaterials muss bis Ende 2009, die Erstellung von Lärmschutzbauten und der Einbau von Schallschutzfenstern bis Ende 2015 abgeschlossen sein.*

### **Dokumente:**

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch): Fact-Sheets und Projekte/Lärmsanierung

## 3 Leistungsvereinbarung Bund – SBB AG und Abgeltungen im Regionalverkehr

Zwei wesentliche Instrumente zur Umsetzung der Schweizerischen Schienenverkehrspolitik sind die Leistungsvereinbarung mit der SBB AG sowie die flankierenden Massnahmen zum „Bundesgesetz zur Verlagerung von alpenquerendem Güterverkehr auf die Schiene“ (Verkehrsverlagerungsgesetz). Unter der Federführung des BAV ist im Jahr 2002 die zweite Leistungsvereinbarung mit der SBB AG ausgehandelt und der erste Verlagerungsbericht erarbeitet worden.

### **3.1 Leistungsvereinbarung Bund-SBB AG für die Jahre 2003 bis 2006**

Am 8. März hat der Bundesrat die Botschaft über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB AG für die Jahre 2003–2006 zuhanden des Parlaments verabschiedet. Die Eidgenössischen Räte haben die Leistungsvereinbarung in der Herbstsession genehmigt. Damit wird 2003 die zweite Leistungsvereinbarung rechtskräftig, seitdem die SBB im Jahr 1999 in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft SBB AG umgewandelt worden sind. Die Erfahrungen aus der ersten Leistungsvereinbarung (LV 99-02) sind überwiegend positiv. Besonders die finanzielle Planungssicherheit hat sich eindeutig verbessert. In der Bahnreform 2 prüft das BAV, inwiefern in Zukunft auch Leistungsvereinbarungen mit den anderen Privatbahnen anstelle der bisherigen projektbezogenen Investitions- und Abgeltungsvereinbarungen im Bereich Infrastruktur abgeschlossen werden könnten.

Die zweite Leistungsvereinbarung (LV 03-06) setzt einen Schwerpunkt auf die weitere Leistungssteigerung im Personen- und im Güterverkehr, die Substanzerhaltung des Schienennetzes sowie die Anpassung der Sicherungsanlagen an die neue, europaweit standardisierte Technik ETCS (European Train Control System).

Gemäss der LV 03-06 muss die SBB AG im Verkehrsbereich eine pünktliche, störungsfreie Verkehrsabwicklung sicherstellen und ein positives Ergebnis erwirtschaften. Dafür übernimmt der Bund die Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten der Infrastruktur.

#### **Leitideen**

##### **Personenverkehr**

*Das BAV schafft im Auftrag des Bundes und in Übereinstimmung mit der Departementstrategie UVEK die Voraussetzungen, damit die landesweite Grundversorgung im öffentlichen Personenverkehr sicher gestellt und insbesondere die Mobilitätsbedürfnisse der Randregionen und der Agglomerationen erfüllt werden können.*

##### **Güterverkehr**

*Im Güterverkehr unterstützt das BAV die Verlagerung von möglichst viel alpenquerendem Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene und bereitet in Abstimmung mit der europäischen Verkehrspolitik eine Verbesserung des Netzzugangs vor, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Vergleich mit der Strasse erhöht.*

### **3.2 Zahlungsrahmen Infrastruktur**

Abgestimmt auf die Leistungsvereinbarung hat das Parlament auch den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der SBB AG bewilligt. Der Bund stellt der SBB AG in den kommenden vier Jahren rund 6,025 Mrd. Franken zur Verfügung (eingeschlossen der vom Parlament beschlossenen Kürzungen und der Kreditsperre). Rund ein Drittel dieses Betrags ist für Abgeltungen der ungedeckten Betriebskosten der Infrastruktur vorgesehen, zwei Drittel sind für die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur reserviert. Der Grossteil dieser Investitionen dient der Substanzerhaltung des bestehenden Schienennetzes der SBB AG und ist für die Sicherheit des Bahnverkehrs von entscheidender Bedeutung. Rund 10 Prozent der finanziellen Mittel sind für die Erweiterung des heutigen Netzes eingeplant, wobei die Schwerpunkte im Agglomerationsverkehr (S-Bahnsysteme Basel, Bern, Genf, Zürich und Zug) und im Nord-Süd-Güterverkehr (Leistungssteigerungen im Zusammenhang mit der Verlagerungspolitik) zu setzen sind. Aufgrund der vom Parlament beschlossenen Kürzungen sind Verzögerungen oder Streichung von Projekten (va. die Modernisierung von Bahnhöfen) nicht auszuschliessen.

### **Leistungsvereinbarung**

*In der Leistungsvereinbarung regeln der Bund und die SBB vertraglich ihre Pflichten, ihre Aufgabenteilung und ihre Verantwortungsbereiche. Aus der Sicht des Bundes, vertreten durch das Departement UVEK und das Bundesamt für Verkehr (BAV), ist die Leistungsvereinbarung ein Instrument zur Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele im Bereich der Eisenbahninfrastruktur und ein umfassender politischer Rahmen für die von der SBB AG erwarteten unternehmerischen Leistungen.*

### **3.3 Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System)**

Die Botschaft des Bundesrats vom 8. März 2002 über die Leistungsvereinbarung 03-06 mit der SBB AG und den Zahlungsrahmen für die Infrastrukturausgaben enthält als drittes Element einen Verpflichtungskredit über 130 Million Franken für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit der Führerstandssignalisierung ETCS Level 2.

Die Einführung des europäisch normierten Zugbeeinflussungssystems ETCS (European Train Control System) ist Voraussetzung, damit Züge in ganz Europa ohne technische Hindernisse über System- und Landessgrenzen hinweg verkehren können und die Bedingung der technischen Interoperabilität für Triebfahrzeuge erfüllt wird.

Das BAV erwartet von ETCS Level 2 eine mittel- und langfristige Leistungssteigerung des Schweizer Bahnnetzes, einen erleichterten Netzzugang sowie Sicherheit auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken. Dies dank der höheren Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h und dem auf 2 Min. reduzierten Abstand zwischen den Zügen. Das BAV hat den Einsatz des Zugsicherungssystems ETCS Level 2 mit Führerstandssignalisierung (FSS) für die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist und ab 2007 im Lötschberg-Basistunnel vorgesehen.

Im Dezember 2002 hat die SBB AG den Antrag gestellt, auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist (NBS) neben ETCS Level 2 eine Rückfallebene mit konventionellen Signalen zu realisieren. SBB AG und BAV halten an der Inbetriebnahme der NBS im Dezember 2004 fest. Damit kann ein Grossteil des neuen Angebots von Bahn 2000 auf den Fahrplanwechsel 2004/2005 in Betrieb gehen. Die vollständige Einführung von ETCS Level 2 ist für Ende 2005 vorgesehen.

#### **Dokumente:**

*02.026 Botschaft über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2003–2006, den Zahlungsrahmen für die Jahre 2003–2006 und einen Verpflichtungskredit für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit der Führerstandssignalisierung (ETCS) sowie über den Rechenschaftsbericht der SBB AG für die laufende Leistungsvereinbarung.*

### **3.4 Abgeltungen im Regionalverkehr 2002**

Im Rahmen der ordentlichen Abgeltungen im Regionalverkehr zahlte das BAV im Jahr 2002 insgesamt 1,1382 Mrd. Franken an die konzessionierten Transportunternehmungen KTU der Schweiz (Eisenbahnen, Autobusse, Seil- und Standseilbahnen, Schiffe). Je nach Kantonsanteil variierte der Bundesanteil in den einzelnen Kantonen von über 90 Prozent bis unter 50 Prozent. Die Investitionen für KTU ohne SBB beliefen sich 2002 auf 124,25 Mio. Fr. Weiter reservierte das BAV einen Investitionskredit von 35 Mio. Franken für den Agglomerationsverkehr. Dieser ist aber noch nicht ausbezahlt worden, da die entsprechenden Planungen (u.a. Métro Lausanne, Tram Bern West, Stadtbahn Glattal) noch nicht so weit fortgeschritten sind.

#### **Dokumente:**

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch): Fact-Sheets und Medienmitteilungen.

## 4 Verlagerungsbericht 2002

### 4.1 Bericht über die Verkehrsverlagerung (Verlagerungsbericht 2002)

Am 1. Januar 2001 ist das „Bundesgesetz zur Verlagerung von alpenquerendem Güterverkehr auf die Schiene“ (Verkehrsverlagerungsgesetz SR 740.1) gleichzeitig mit der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in Kraft getreten.

Artikel 3 des Verkehrsverlagerungsgesetzes beauftragt den Bundesrat, alle zwei Jahre einen Bericht über die Verkehrsverlagerung zu veröffentlichen. Dieser Bericht muss eine Beurteilung der getroffenen Massnahmen, den Stand der Verkehrsverlagerung unter dem Gesichtspunkt des Verlagerungsziels sowie eine Darlegung des weiteren Vorgehens in der Folgeperiode enthalten. Den ersten Bericht über die Verkehrsverlagerung (Verlagerungsbericht 2002) hat der Bundesrat am 1. Mai verabschiedet.

#### **Verlagerungsziel**

*Am 20. Februar 1994 haben Volk und Stände der Alpeninitiative zugestimmt. Die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist deshalb ein Verfassungsauftrag gemäss Artikel 84 der Bundesverfassung. Zwei Jahre nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels, ca. 2009, sollen höchstens 650 000 Lastwagen den Alpenraum auf der Strasse durchqueren.*

Der unter Federführung des BAV erstellte Verlagerungsbericht 2002 analysiert für die Berichtsperiode 1.1.2001 – 31.12.2001 den Stand der Umsetzung des Verkehrsverlagerungsgesetzes und der vom Parlament beschlossenen flankierenden Massnahmen. Die Bilanz des Berichts fiel positiv aus: Das langjährige Wachstum des Strassengüterverkehrs fiel 2001 erstmals seit den 80er-Jahren von zuvor 7 bis 8 Prozent auf 3 Prozent. Der alpenquerende Güterverkehr auf der Schiene verzeichnete Wachstumsraten von 1,7 Prozent bis 5,5 Prozent. Das erste Zwischenziel eines Trendbruchs im Strassenschwerverkehr ist somit erfüllt worden.

Zu den Flankierenden Massnahmen zählen Instrumente wie Bestellung und Abgeltung im Kombinierten Güterverkehr, die Beseitigung von Kapazitätsengpässen oder Trassenpreisverbilligung und finanzielle Beteiligung des Bundes an Umschlagterminals. Die Auswertung der Wirksamkeit dieser Massnahmen erfolgt unter Federführung des BAV im Projekt Monitoring Flankierende Massnahmen (MFM).

Die im Rahmen der Quartalsberichte MFM festgestellte Güterverkehrsentwicklung im Jahr 2002 veranlasst das BAV zur Annahme, dass 2002 auch das Stabilisierungsziel erreicht werden kann: Die Anzahl der Güterfahrzeuge (Sattel- und Lastenzüge) hat auf den ganzjährig geöffneten Alpenübergängen weiter abgenommen.

#### **Stabilisierungsziel**

*Die Umsetzung des Verlagerungsziels erfolgt etappiert über Zwischenziele. 2001 sollte der laufende Trend des Verkehrswachstums im Strassengüterverkehr gebrochen werden. Bis Ende 2002 muss das Güterverkehrsaufkommen auf der Strasse auf dem Niveau des Jahres 2000 von 1,4 Mio. Lastwagen stabilisiert werden (Stabilisierungsziel). Danach gilt es, die alpenquerenden Lastwagenfahrten sukzessive zu reduzieren und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene voranzutreiben.*

## 4.2 Aktionsplan 2002 - 2003

Zur Erreichung des Verlagerungsziels hat der Bundesrat auf Antrag des BAV zusammen mit dem Verlagerungsbericht einen Aktionsplan genehmigt, der 16 zusätzliche Massnahmen auf Schiene und Strasse beinhaltet und derzeit umgesetzt wird. Der Aktionsplan zeigt auf, welche Prioritäten zu setzen sind, damit sich der Schienengüterverkehr zu einer attraktiven Alternative des Strassentransportes entwickeln kann. Beispiele für die beschlossenen Aktionen sind die zielgerichtet verstärkten Schwerverkehrskontrollen, bahninterne Optimierungen (Betriebszeiten, Vertaktung etc.), Investitionen in Grenzbahnhöfe und Umschlagterminals sowie nachfrageorientierte Subventionen für Bestellungen von unbegleiteten kombinierten Verkehr. Aufgrund der bisherigen Ergebnisse aus dem Monitoring Flankierende Massnahmen zeigt sich, dass der unbegleitete kombinierte Verkehr mit Containern (UKV) das grösste Verlagerungspotenzial aufweist.

### **Flankierende Massnahmen**

*Weil sich in der Übergangsphase bis zur vollen Erhebung der LSVa 2007/2008 infolge der besseren Auslastung der Lastwagen die Produktivitätsvorteile im Strassentransport verstärken, hat der Bund gestützt auf das Verkehrsverlagerungsgesetz für den Zeitraum bis 2010 insgesamt 2,85 Mrd. Franken für flankierende Massnahmen bereit gestellt.*

### **Dokumente:**

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch): Fact-Sheets, Medienmitteilungen und Verlagerungsbericht

**Quartalsweise aktualisierter Zwischenstand im Monitoring Flankierende Massnahmen auf BAV-Homepage/Projekte.**

## 5 Grundlagen des Bahnsystems Schweiz

### 5.1 Strategien BAV

Die am 6. September 2002 vorgestellten „Strategien BAV“ sind das zentrale Führungsinstrument für die künftige Tätigkeit des BAV. Sie formulieren die allgemeinen Grundsätze und die verkehrspolitischen Ziele des BAV für den öffentlichen Verkehr. Darüber hinaus dokumentieren sie die Position des BAV in den wichtigsten strategischen und konzeptionellen Fragen und geben Auskunft über die Stossrichtung des Amtes in den nächsten fünf Jahren.

In der strategischen Ausrichtung will das BAV seine Rolle als Besteller konsolidieren und seine Rolle als Gestalter und Regulator verstärkt wahrnehmen. Um seine Rolle proaktiv wahrnehmen zu können, beabsichtigt das BAV, Früherkennung und Umfeldbeobachtung zu institutionalisieren und moderne Audit-Instrumente zu etablieren. Vor allem im Bereich der Sicherheit sollen die Erkenntnisse der Aufsichtstätigkeit als Grundlage der Normen und der Prävention dienen. Um Qualität und Effizienz des öffentlichen Verkehrs kontinuierlich zu steigern, baut das BAV schrittweise ein integrales Controlling auf. Dieses ermöglicht eine systematische Erfassung der Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen.

### **Leitidee**

*Das BAV will die Position von Schiene und ÖV gegenüber der Strasse und der Luftfahrt stärken und ihren Anteil am Gesamtverkehr erhöhen.*

Die Strategien dienen aber auch als Leitlinien für die Umsetzung der politischen Sachvorlagen wie Bahn 2000, Bahnreform 2, HGV-Anschlüsse etc. Durch die Konkretisierung und inhaltliche Akzentuierung der von Parlament und Bundesrat gesetzten Rahmenvorgaben hat das BAV einen wichtigen Schritt zum Kompetenzzentrum für den öffentlichen Verkehr vollzogen.

Inhaltlich gliedern sich die Strategien BAV in die drei Teilstrategien Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur.

Für den **Personenverkehr** lauten die strategischen Vorgaben:

- Direktverbindungen zwischen Gross- und Mittelzentren stärken
- Verbindungen innerhalb des europäischen Städtensetzes stärken
- ÖV-Anteile im Agglomerationsverkehr stärken
- Grundangebot im ländlichen Raum sichern

Für den **Güterverkehr** lautet die strategische Vorgabe:

- Verlagerung von möglichst viel Strassenverkehr auf die Schiene
- Reduktion des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Strasse auf maximal 650 000 Fahrten pro Jahr spätestens zwei Jahre nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels

Für die **Infrastrukturen** lauten die strategischen Vorgaben:

- Ressourcenschonende Bereitstellung einer auf die langfristigen Bedürfnisse der Schweiz ausgerichteten Infrastruktur
- koordinierter Ausbau der Infrastrukturen für Strasse, Schiene und Luftfahrt
- Gewährleistung der Sicherheit und der Finanzierbarkeit der Infrastrukturen

Die in den Strategien dargelegte, umfassende Perspektive ermöglicht es, die Vorhaben im öffentlichen Verkehr mit den gesamteuropäischen Trends und mit den Vorhaben für die anderen Verkehrsträger abzustimmen und dadurch die Finanzierbarkeit des gesamten Verkehrssystems abzusichern. Aus diesem Grund bilden die Strategien BAV auch die Grundlage für den Konzeptteil des Sachplans Schiene / ÖV.

#### **Leitidee**

*«Die Strategien sollen etwas bewirken. Sie docken an die Strategie des UVEK an, die der Nachhaltigkeit verpflichtet ist, und sie sind Bestandteil der Gesamtverkehrspolitik des Bundes. Im Bundesamt für Verkehr brechen wir die strategischen Grundsätze herunter auf Konzepte und operative Geschäfte. Die Strategien werden so zu einem verbindlichen Führungsinstrument nach innen und einem Kommunikationsmittel nach aussen. Sie decken die mittelfristige Sicht der kommenden fünf bis zehn Jahre ab.»*

*Max Friedli, Direktor BAV,  
anlässlich der Präsentation der Strategien am  
6. September in Bern*

#### **Dokumente:**

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch): Medienmitteilungen

## **5.2 Sachplan Schiene / ÖV**

Am 14. November 2002 hat das BAV den Konzeptteil des Sachplans Schiene/ÖV in die Anhörung und Mitwirkung gegeben. Die Fertigstellung erfolgte koordiniert und zeitgleich mit dem Sachplan Strasse des Bundesamtes für Strassen ASTRA. Bis März 2003 dauert die Vernehmlassung, anschliessend werden die Konzeptteile der beiden Sachpläne überarbeitet und dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt. Die Vernehmlassung der Objektteile ist für 2004/2005 vorgesehen.

Das BAV arbeitet auf eine regional ausgewogene und umweltverträgliche Grundversorgung im öffentlichen Verkehr hin. Diese muss mit den Zielen der Raumordnungspolitik des Bundes übereinstimmen, dh. die Funktionsfähigkeit der urbanen Zentren aufrechterhalten und die ländlichen Gebiete sinnvoll erschliessen. Mit dem Sachplan Schiene / ÖV entwickelt der Bund sein Planungs- und Koordinationsinstrument für den öffentlichen Verkehr. Die Festlegung von Vorhaben mit erheblicher Wirkung auf Raum und Umwelt im Sachplan ist gemäss Eisenbahngesetz zwingend erforderlich. Der Sachplan Schiene / ÖV ist somit eine Voraussetzung, dass die Umsetzung von Schieneninfrastrukturprojekten in die Gesamtverkehrspolitik des Bundes eingebettet ist und der enge Rahmen der verfügbaren Bundesfinanzen eingehalten werden kann.

### **Sachpläne des Bundes**

*Ein Sachplan für Verkehrsinfrastrukturen umfasst in der Regel einen Konzeptteil und einen Objektteil. Der Konzeptteil enthält die verkehrspolitischen Grundsätze, die Rahmenbedingungen und die Ziele. Der Objektteil beinhaltet die Bedingungen, das Vorgehen und die räumliche Festlegung der einzelnen Vorhaben.*

*Sachpläne des Bundes beschränken sich auf ein definiertes Sachgebiet (z.B. Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Fruchtfolgeflächen (FFF) u.a.), oder einen bestimmten Planungsgegenstand (Alp Transit, Expo u.a.). Sachpläne enthalten behördenverbindliche Regelungen und dienen dem Bund zur Planung und Koordination seiner Aufgaben. Zusätzlich ermöglichen Sachpläne eine Abstimmung mit Vorhaben und Planungen auf kommunaler und kantonomer Ebene.*

Als ein Instrument der umfassenden Planung und Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten im öffentlichen Verkehr gibt der Sachplan Schiene / ÖV den Rahmen vor zur Beurteilung künftiger Angebotsvorstellungen und Infrastrukturplanungen. Der Sachplan Schiene / ÖV erhöht die Planungssicherheit für die Akteure des öffentlichen Verkehrs, indem er eine frühzeitige Abstimmung der verschiedenen Planungen ermöglicht und die Verfahren beschleunigt.

Sachpläne enthalten deshalb die transparenten Kriterien zur Evaluation und Beurteilung neuer Massnahmen und Projekte. Grundlage für den Konzeptteil des Sachplans Schiene / ÖV sind die Strategien BAV.

### **Leitidee**

*Im Sachplan Schiene / ÖV zeigt der Bund, wie er seine raumwirksamen Aufgaben im öffentlichen Verkehr und in Bezug auf die Schieneninfrastruktur erfüllen will.*

### **Dokumente:**

*Sachplan Schiene/ÖV; Sachplan Strasse, Grundzüge der Raumordnung Schweiz, Departementsstrategie UVEK*

## **5.3 Bahnreform 2**

Im Verlauf des Jahres 2002 hat das BAV in Vorbereitung eines für 2003 geplanten Vernehmlassungsentwurfs die Inhalte und Schwerpunkte der Bahnreform 2 präzisiert und vertieft. Die entsprechende Botschaft soll dem Parlament voraussichtlich 2004 überwiesen werden.

Die ersten Reformschritte sind bereits umgesetzt worden. Die Revision des Eisenbahngesetzes verankerte 1996 das Bestellerprinzip und die prinzipielle Gleichstellung der Verkehrsunternehmungen im Bundesrecht. Die Bahnreform<sup>1</sup> führte 1999 Wettbewerbselemente im Schienengüterverkehr und den diskriminierungsfreien Netzzugang ein. Sie stand ganz im Zeichen der Verselbständigung der SBB, welche in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft umgewandelt und entschuldet wurden. Ausserdem erfolgte eine klare Trennung der politischen und der unternehmerischen Aufgaben.

Wichtige Fragen der Gleichbehandlung der SBB AG mit den anderen Privatbahnen in der Finanzierung der Infrastrukturen waren nicht Gegenstand der Bahnreform 1. Verschiedene parlamentarische Vorstösse haben deshalb den Bund beauftragt, eine Bahnreform 2 vorzubereiten und dabei den Schwerpunkt auf eine Harmonisierung der Finanzierung und der Investitionen im öffentlichen Verkehr zu legen.

### **Bahnreform**

*Die Bahnreform ist ein zentrales Element der koordinierten Schweizerischen Verkehrspolitik. In einem rollenden Prozess sollen die historischen Strukturen des schweizerischen Bahnsystems modernisiert und den internationalen Entwicklungen in Europa angepasst werden. Ziel und Zweck der Reformschritte ist eine Steigerung der Effizienz im Schienenverkehr und eine Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für die öffentliche Hand.*

Das Reformpaket Bahnreform 2 beinhaltet folgende Themenfelder:

- Harmonisierung der Infrastruktur-Finanzierung
- Gleichstellung der Transportunternehmungen
- Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzuganges
- Neuordnung des Sicherheitsdienstes (Bahnpolizei)
- Ergänzungen früherer Reformen

### **Leitidee**

*Das BAV strebt eine klare Rollenteilung zwischen Bund, Kantonen / Regionen und Transportunternehmungen (TU) an. Im Zentrum der Bestrebungen stehen einheitliche Planungs- und Finanzierungsprozesse, der effiziente Einsatz der verfügbaren Mittel und die gerechte Verteilung der Infrastrukturlasten zwischen Bund, Kantonen und TU.*

Mit der Bahnreform 2 soll die Infrastrukturfinanzierung harmonisiert und vereinfacht werden. Damit würden die heute noch bestehenden Unterschiede in den Beziehungen des Bundes mit der SBB AG und mit den anderen Transportunternehmungen nach einem einheitlichen Prinzip neu geregelt.

Das BAV schlägt vor, wie heute mit der SBB AG, künftig auch mit den anderen am Grundnetz beteiligten und konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) Leistungsvereinbarungen abzuschliessen. Mit dieser Neuregelung würden die KTU mit der SBB AG gleichgestellt. Sie erhielten mehr operative Verantwortung und eine grössere Planungssicherheit, da sie nicht mehr wie bisher für jede Neuinvestition ein Gesuch beim BAV einreichen müssten. Die Einbettung der unternehmerischen Ziele in die politischen Vorgaben würde über Eigenerstrategien erfolgen.

Ausserdem sollen die historischen Doppelzuständigkeiten in der Infrastrukturverantwortung zwischen dem Bund und den Kantonen abgebaut werden. Diese Neuverteilung der Kompetenzen von Bund und Kantonen soll sich an den Zielen des neuen Finanzausgleiches (NFA) orientieren.

Der diskriminierungsfreie Netzzugang bleibt weiterhin ein wesentliches Reformziel und soll u.a. durch eine Kompetenzerweiterung der Schiedskommission gesichert werden. Aufgrund der Erfahrungen in der Schweiz und den Entwicklungen in der EU besteht nach Auffassung des BAV kein Anlass für eine rechtliche Trennung von Infrastruktur und Verkehr.

Im Bereich des Sicherheitsdienstes (Bahnpolizei) muss das Bahnpolizeigesetz von 1878 den heutigen Umständen angepasst werden. Es werden die rechtlichen Grundlagen geschaffen, damit die Transportunternehmen ihre sicherheitsdienstlichen Funktionen erfüllen können. Die Gesetzesrevision sieht eine Ausdehnung des Schutzbereichs vor, um die Sicherheit in den Zügen – vor allem in den frequenzschwachen Zeiten – und in den Bahnhöfen zu erhöhen.

### **Grund- und Ergänzungsnetz**

*Das Schweizerische Schienennetz soll künftig in ein Grund- und Ergänzungsnetz unterteilt werden. Für das Grundnetz ist der Bund zuständig, das Ergänzungsnetz fällt in die Verantwortung der Kantone. Die Zuordnung der einzelnen Strecken und Netze erfolgt gemäss Verkehrsfunktion (Schnellzugsnetz, Güterrelationen, Netzfunktion) und Erschliessungsfunktion (Erreichbarkeit von Städten, Regionen).*

#### **Dokumente:**

*Erläuterungen zur Bahnreform 2 enthalten der Konzeptteil des Sachplans Schiene/ÖV und die Strategien BAV*

## **5.4 Übernahme von europäischem Eisenbahnrecht (EU-Acquis)**

Das Landverkehrsabkommen zwischen der europäischen Union und der Schweiz regelt, in welcher Form die Schweiz im Hinblick auf einen einheitlichen Rechts- und Wirtschaftsraum Europa die Rechtsentwicklung der EU im Eisenbahnbereich und im öffentlichen Verkehr äquivalent übernehmen kann. Sowohl im Schienen- als auch im Strassenverkehr stehen der Schweiz deshalb Rechtsanpassungen bevor. Das BAV hat 2002 die Übernahme der EU-Richtlinien – des so genannten EU-Acquis – in Bezug auf das Eisenbahnpaket geprüft. Besondere Beachtung fanden die Interoperabilitätsrichtlinie und die Forderung nach der nicht-diskriminierenden Trassenvergabe. Das BAV ist dabei zum Gesamturteil gelangt, dass die neuen Richtlinien dem öffentlichen Verkehr in der Schweiz insgesamt Nutzen bringen und mit den Zielen der nachhaltigen Verkehrspolitik des Bundes vereinbar sind. Die Unternehmensstrukturen dürften sich bei den Bahnen, im Strassentransport und in der Logistik aber europaweit durch Fusionen und Allianzen verändern. Dadurch wird der diskriminierungsfreie Marktzugang noch wichtiger für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Bahn- und Transportunternehmungen.

### **Landverkehrsabkommen**

*Mit dem Inkrafttreten der Bilateralen Abkommen über den Güter- und Personenverkehr auf Strasse und Schiene von 1999 zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) hat am 1. Juni 2002 die praktische Umsetzung begonnen. Die Weiterentwicklungen im EU-Recht bedingen eine Prüfung weiterer Rechtsübernahmen durch die Schweiz.*

*Das Landverkehrsabkommen sichert die umweltgerechte schweizerische Verkehrspolitik aussenpolitisch gegenüber der EU ab und löst das bis 2005 geltende Transitabkommen ab. Zusammen mit der LSV, der NEAT, der Bahnreform, dem Verlagerungsgesetz und den flankierenden Massnahmen beim Güterverkehr schafft es die Grundlage, die im Alpenschutzartikel geforderte Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene mittelfristig und im europäischen Kontext zu realisieren.*

#### **Dokumente:**

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch): Medienmitteilungen

## 6 Anhang

### 6.1 Überblick Schwerpunktaufgaben BAV

*Im Jahre 2002 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) ...*

**im Rahmen seiner gesetzgeberischen Tätigkeit**

- für die Umsetzung der **Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlungen** (NISV) alle Anlagearten der Bahnstromversorgung (Übertragungsleitungen, Unterwerke), der Fahrleitungsanlagen und des Mobilfunks (GSM-R und übrige) analysiert, die Daten für NISV-Vollzugsrichtlinie für Magnetfelder von Fahrleitungen erhoben und für die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist ein Musterverfahren betreffend NIS innerhalb der Plangenehmigung neuer Anlagen durchgeführt
- die Grundlagen für ein neues **Zulassungssystem für Triebfahrzeugführende** und die entsprechende neue Verordnung (VTE) erarbeitet. Diese soll am 14.12.03 in Kraft gesetzt werden
- im Rahmen der Massnahmenplanung für die neue **Störfallverordnung** dem federführenden BUWAL Massnahmen zur Risikoreduktion auf dem Schweizer Schienennetz – namentlich bei Chlortransporten – unterbreitet
- vor der Inkraftsetzung der **RID-Änderungen** (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter) auf den 1.1.2003 die Harmonisierung mit dem UN-Modell bewerkstelligt
- gestützt auf die **Altlastenverordnung (AltIV)** von 1998 die Arbeiten an einem Kataster der belasteten Standorte bei Anlagen, die dem Bahnbetrieb dienen, begonnen und ein Konzept für die Umsetzung und die Priorisierung der notwendigen Sanierungen eingeleitet
- Richtlinien für die **Zulassung von Bauelementen und Sicherungsanlagen** sowie **Eisenbahnfahrzeuge** ausgearbeitet und auf der BAV-Homepage veröffentlicht
- in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) eine **Gleisaushubrichtlinie** erlassen für die Planung von Gleisaushubarbeiten sowie die Beurteilung und Entsorgung von Gleisaushub
- bezüglich **Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung AB-EBV** die Bereiche „Fahrbahn/Oberbau“, „Bahnübergangsverordnung“ und „Fahrdienstvorschriften“ (FDV) erfasst und Anforderungen definiert. Weiter hat das BAV eine Anpassung der AB-EBV für mehr Sicherheit in den Bahnunterführungen erwogen
- Die **Weiterentwicklung der Fahrdienstvorschriften** vorgenommen, welche risikoorientierte Regelungen über Signale und Bahnhofeinfahrten sowie ein Merkblatt für Sofortmassnahmen bei Unfällen mit Gefahrgut umfassen.
- Im Rahmen der Revisionen der **Verordnungen zum Arbeitszeitgesetz (AZGV) und über Unfallverhütung (VUV)** veranlasst, die Arbeitssicherheit bei allen Transportunternehmungen gemäss VUV integral der SUVA zuzuteilen und im Rahmen der Sicherheitsaufsicht durch das BAV zu überwachen
- die **Ausführungsverordnung zum Behindertengesetz (BehiG)** vorbereitet und die Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr in Olten zur Erarbeitung von behindertengerechten ÖV-Standards mit 15 000 Franken unterstützt
- das „**8. IGGH-Hearing**“ in Bern veranstaltet. Auf Initiative der Fachstelle für Mobilitätsbehinderte des Bundesamtes für Verkehr (BAV), der Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr (BöV) und der Interessengemeinschaft Gehörlose und Hörbehinderte (IGGH) wurden neue Kommunikationseinrichtungen im ÖV für Hörbehinderte diskutiert und Lösungsansätze zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), das 2004 in Kraft tritt, formuliert

- einer **Mustervereinbarung** für Geschäfte gemäss Art. 56 der Eisenbahnverordnung (EBG) zugestimmt. Diese regelt in standardisierter Form die **Investitionsfinanzierung** zwischen Bund, Kantonen und Transportunternehmungen
- mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) die „Regeln der Technik der schweizerischen Eisenbahnen“ (RTE) im Hinblick auf die **Sicherheitsvorgaben** überarbeitet
- sich mit einem Beitrag von 250 000 Franken an den Gesamtkosten von 1,7 Mio. Fr. für die Erarbeitung einer **Tunnelnorm Schweiz** beteiligt. Dieses konsistente Normenwerk wird vom Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein (SIA) in enger Zusammenarbeit mit dem BAV ausgearbeitet

### im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit

- in einer Arbeitsgruppe zusammen mit Italien die Planung der **NEAT-Südanschlüsse** konkretisiert und den Ceneri-Basistunnel (CBT) als unbestrittenes Element definiert
- zusammen mit den Bahnen Lösungsansätze für eine Nachfolgeregelung der Ende Mai 2005 auslaufenden **Simplonkonvention** von 1895 ausgearbeitet, wobei die optimale Einbindung des Knotens Mailand bei der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels (LBT) besonders beachtet worden ist
- im Rahmen der **Arbeitsgruppe Schweiz-Holland** einen Schlussbericht mit Analysen über den Schienengüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse inklusive eines Massnahmenkatalogs vorgelegt
- Vorarbeiten für ein bilaterales **Bahnabkommen mit Österreich** aufgenommen. Solche Bahnabkommen hat die Schweiz mit Italien, Deutschland und Frankreich abgeschlossen
- hat das beim Verkehrsministertreffen vom 30. November 2001 in Zürich eingesetzte ständige „**Leitorgan Verkehrssicherheit und Mobilität im Alpenraum**“ unter dem Vorsitz von Dr. Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr BAV, mehrmals getagt und dabei beschlossen, ein erstes Massnahmenpaket zur Verbesserung des Verkehrs im Alpenraum erarbeiten

### im Rahmen seiner Aufsichts- und Regulatorfunktion

- einen **Leitfaden über das Sicherheitsmanagement** im öffentlichen Verkehr als Hilfestellung für die Transportunternehmungen verfasst
- bei kleineren Transportunternehmungen erste **Sicherheitsaudits** durchgeführt und den Fahrzeugunterhalt der SBB Cargo auditiert. Das Auditprogramm umfasste die Bereiche Unternehmensleitung, Betrieb, Bau und Fahrzeuge und teils auch Sicherungsanlagen. Dabei hat das BAV nur geringfügige Mängel festgestellt, deren Behebung verfügt und ein überwiegend positives Feedback durch die Transportunternehmen erhalten
- im Rahmen des Projekts Sicherheitsprüfprozesse (**S-Prozesse**) die Entwicklungen in der EU von der technisch-betrieblichen Seite her analysiert. Diese Analysen ergaben, dass die EU tief greifende Veränderungen vornimmt, die sich auf die Schweiz auswirken. Diese Veränderungen betreffen die Konformitätsbewertung durch benannte Stellen sowie die Organisation der Sicherheit und der Interoperabilität als Voraussetzung für einen transeuropäischen, sicheren und durchgehenden Zugverkehr
- als Grundlage für die Sicherheitsaufsicht und die Audits das Konzept „**Risikolandschaft**“ (Rila) ausgearbeitet und mit der Konkretisierung des Konzepts begonnen. Rila ist Teil eines Früherkennungssystems und ermöglicht die Beurteilung von Risikosituationen bei Transportunternehmungen mittels sicherheitsrelevanter Kennzahlen
- sich mit einer neuen Sektion „**Umweltsicherheit**“ verstärkt, welche für die Bereiche Störfall, Gefahrgut und die Fachkoordination bei Umweltfragen und bei der Umsetzung der Altlastenverordnung zuständig ist

- im Rahmen des Vollzugs der **Gefahrgutbeauftragtenverordnung** (GGBV) eine Ausgangslage für die einheitliche Umsetzung mit den Kantonen erarbeitet
- die **Überprüfung und Genehmigung der Betriebsvorschriften** der Bahnen gemäss VEFB (Vorschrift über den Erlass von Fahrdienst- und Betriebsvorschriften) vorgenommen und festgestellt, dass viele Bahnen, besonders aber die Schmalspurbahnen, neu die hoheitlichen Fahrdienstvorschriften umsetzen
- aufgrund der Auswertung der neuen, standardisierten Meldeformulare zum Arbeitsgesetz (AZG) erkannt, dass der **Personalbestand der Transportunternehmen** im Vergleich zum Vorjahr leicht zugenommen hat, während die Überzeitsaldi generell abnehmen
- in einem **Leitfaden für Ausschreibungen im Bestellverfahren** im öffentlichen Verkehr das Verfahren vereinheitlicht und die Abläufe standardisiert. Der Leitfaden richtet sich an die Kantone und erleichtert mittels eines Kriterienkatalogs die Entscheidungsfindung sowie das Abwägen der langfristigen Folgen vor der Vergabe
- die Gewährleistung des öffentlichen Verkehrs und die gesetzeskonforme Verwendung der eingesetzten Bundesmittel zur Richtschnur für alle **Controlling**-Tätigkeiten des BAV erhoben
- zusammen mit dem Kanton Thurgau und der Geschäftsleitung der **Mittelthurgaubahn AG (MThB)** eine Sanierungslösung für die MThB gesucht. Dies, nachdem das BAV grobe Managementfehler der MThB in den Bereichen Rechnungswesen, Projektcontrolling und fehlende Kostenrechnung bemerkte und im Sommer 2002 auch eine von der MThB eingesetzte, externe Firma deren Überschuldung feststellte. Die eingehende Analyse der Liquiditätslage und der Verkaufsmöglichkeiten ergab, dass nur ein Verkauf einzelner Geschäftsteile und Aktiven an die SBB AG die Zwangsliquidation abwenden konnte. Namhafte Nachträge bei den Investitionen und Abgeltungen ermöglichten die getroffene Sanierungslösung. Ziel war es, zu erreichen, dass zu keiner Zeit das Angebot des Regionalverkehrs gefährdet war. Nach der Zustimmung der Generalversammlung im September 2002 unterstützte das BAV die Sanierungsarbeiten. Diese laufen 2003 weiter. Als Aufsichtsbehörde war und ist das BAV in diesem Prozess in besonderem Mass auf die Gewährleistung des regionalen öffentlichen Verkehrs bedacht
- die **Grundsätze des NEAT-Controllings** an die Alptransit-Verordnung (AtraV) vom 28. Februar 2001 angepasst und erlassen
- eine Anfrage der SBB AG bezüglich der **Trassenprioritäten** im Güter-Transitverkehr dahingehend beantwortet, dass auf gewissen Strecken im Schweizer Schienennetz der Güter-Transitverkehr in der Trassenbenutzung dem Personenverkehr gleichgestellt und entsprechend koordiniert werden muss, damit die notwendigen Transportkapazitäten erreicht werden können
- im Monitoring Flankierende Massnahmen (MFM) ein **Früherkennungssystem** als Element zur Steuerung des Verlagerungsprozesses entwickelt. Definierte Risikofaktoren und Indikatoren ermöglichen den Vergleich von Soll- und Ist-Zuständen und dienen als Basis für die Handlungsempfehlungen in den Quartalsberichten MFM
- akzeptable **Finanzierungsmodalitäten** für den Ausbau eines Terminals der Hupac in **Gallarate** bei Mailand ausgehandelt
- eine Analyse in Auftrag gegeben, welche die zwei neuen Systeme von Bombardier und Modalohr für **Niederflur-Rollmaterial im Huckepackverkehr** vergleicht und bewertet
- bei der geplanten **Métro M2** in Lausanne festgestellt, dass die betrieblichen (automatischer Betrieb ohne Führer) und technischen Risiken stufenweise und gezielt über die Verfahren Konzession, Plangenehmigung Rohbau, Detailplangenehmigungen Bahntechnik, Sicherheitsnachweise und Betriebsbewilligung abgebaut werden können
- Rahmenbedingungen für die Einführung des Funksystems **GSM-R** eruiert

## im Rahmen seiner Kommunikations- und Informationsarbeit

- ein „**Business-Info**“ auf der BAV-Webseite eingerichtet, dass sich an Konzessionierte Transportunternehmungen und Verbände richtet und der Publikation von Richtlinien, Merkblättern und Formularen dient
- das am 6.11.2001 beschlossene „Pilotprojekt **Multimediale NEAT-Dokumentation MND**“ fristgerecht und innerhalb des bewilligten Kostenrahmens abgeschlossen. Das vom Bundesarchiv und den Erstellern Alptransit Gotthard Ag und BLS Alptransit AG unterstützte und von der NEAT-Aufsichtsdelegation gelobte Projekt sieht eine permanente Online-Plattform „NEAT-DOK“ inklusive Videoproduktion vor, die umfassend über die Neue Alpentransversale (NEAT) informiert und die Leistungen von Politik, Regierungen, Verwaltungen, Technik, Industrie und Wissenschaft dokumentiert und einen Antrag an den Bundesrat verfasst
- eine **Internetseite für Mobilitätsbehinderte** aufgeschaltet, welche anschaulich über die Schwierigkeiten von Mobilitätsbehinderten und die Aufgaben des BAV in diesem Bereich informiert ([www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile))
- zur flächendeckenden Information über die angelaufenen **Lärmsanierungen** eine Lärmschutzausstellung „**Zug um Zug leiser**“ an publikumswirksamen Standorten veranstaltet
- zwei **Datenbanken** über Strecken und Rollmaterial im Schweizer Bahnwesen aufgebaut

## 6.2 Bewertungen und Auszeichnungen für das BAV 2002

### *Im Jahre 2002 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV)...*

- von der Eidg. Finanzkontrolle (EFK) hat das BAV eine gute Bewertung für sein **Finanzinspektorat** erhalten
- von der Universität Zürich im Rahmen einer Auswertung der UVEK-Kommunikation seine proaktive Rolle in der **Kommunikation von Sachfragen** attestiert erhalten
- bei der Beratung der Staatsrechnung 2001 ein Lob der parlamentarischen Kommissionen für die **Budgetgenauigkeit** erhalten. Als vorbildlich wurde die Darstellung des Bereichs Forschung und Entwicklung hervorgehoben
- ein Lob der Eidg. Finanzkontrolle (EFK) für das vorbildliche **Berichtswesen** der Sektion **AlpTransit** (at) über die Grossprojekte erhalten
- am 17.11. auf seiner **Homepage** einen neuen **Tagesrekord** von 1172 Seitenabfragen innert 24 Stunden verzeichnet
- mit seiner Fussballmannschaft BAV 1 am 11. Turnier um den „**Prix Uvek**“ den Kategorie-A-Final gegen das Bundesamt für Strassen (ASTRA) 4:0 gewonnen.

## 6.3 Parlamentarische Vorstösse unter Federführung BAV

### 6.3.1 Trends 2002

Verglichen mit dem Vorjahr 2001 kann das Jahr 2002 in Bezug auf die Anzahl der Vorstösse aus den eidgenössischen Räten als tendenziell ruhiger bezeichnet werden. Inhaltlich bezieht sich die Mehrheit der eingereichten Vorstösse auf eine laufende Sachvorlage des BAV oder auf eines der Grossprojekte Bahn 2000, HGV-Anschlüsse, NEAT und auf die Bahnreform. Ansonsten bestimmen regionalpolitische Anliegen und Reaktionen auf aktuelle Ereignisse den Inhalt der Vorstösse.

Bei den aus dem Jahr 2001 übernommenen Vorstössen dominiert die Thematik der Verlagerungspolitik und der Umsetzung des Verlagerungsziels im alpenquerenden Güterverkehr. Das BAV hat den Anliegen vieler dieser Vorstösse mit dem vom Bundesrat am 1. Mai 2002 beschlossenen ersten Verlagerungsbericht entsprochen.

Generell überwiegen im Jahr 2002 Fragen des Service Public im öffentlichen Verkehr im Zusammenhang mit der Anbindung der Randregionen und der Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Agglomerationsverkehr. Stark im Fokus des parlamentarischen Interesses stand auch der Investitionsbedarf für die Erweiterung der technischen und baulichen Infrastruktur des Schweizer Schienennetzes. Daneben thematisieren verschiedene Vorstösse Fragen der Sicherheit und der Qualität der Bahnen. Einen Grossteil der Anliegen dieser Vorstösse wird das BAV im Auftrag des Bundesrates in den Botschaften zur Bahnreform 2, zu den HGV-Anschlüssen und zur Bahn 2000 2. Etappe umsetzen. Als Reaktion auf den Mehrheitsentscheid der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat eine Kommissionsminderheit zudem die Forderung nach einem neuen Gesamtverkehrskonzept des Bundes aufgestellt (Motion der KVF-NR-Minderheit Hollenstein).

### 6.3.2 Liste der 2002 beantworteten parlamentarischen Vorstösse

Die nachfolgende Liste der Vorstösse aus den Eidgenössischen Räten enthält diejenigen Geschäfte, die in die Kernkompetenz des BAV fallen und die das BAV im Jahr 2002 erledigt hat. Die im Jahr 2002 eingereichten, aber noch hängigen Geschäfte fehlen in der Liste ebenso wie jene Geschäfte, an denen das BAV als mitinteressierte Stelle im Rahmen einer Ämterkonsultation, eines Mitberichtverfahrens oder einer Vernehmlassung beteiligt gewesen ist.

#### Im Jahr 2000 eingereichter, 2002 vom BAV beantworteter parlamentarischer Vorstoss

00.3558 Po Kurrus Swissmetro. Weitere Finanzierung

#### Im Jahr 2001 eingereichte, 2002 vom BAV beantwortete parlamentarische Vorstösse

01.3661	Mo Fetz	Schienenanschluss des EuroAirports Basel-Mulhouse-Freiburg
01.3665	Po Aeschbacher	Führung der internationalen Züge Zürich-Stuttgart via Zürich-Flughafen-Schaffhausen
01.3666	Po Waber	Einführung des Studentaktes von und nach den Städten im benachbarten Ausland
01.3668	Po Wiederkehr	Rollende Strasse am Gotthard; Verbilligung
01.3672	Po Ev-Unabh Fraktion	Anschluss der schweizerischen Kleinflughäfen an den öv
01.3688	Ip Gadiant	Bahnverbindungen ins benachbarte Ausland
01.3698	Mo Ev-Unabh Fraktion	Kreditbeschluss für hochgeschwindigkeitstauglichen Bahnanschluss des EuroAirport Basel-Mulhouse
01.3709	Mo Hollenstein	Einzelwagenladungsverkehr
01.3710	Po Bezzola	Gleichbehandlung aller Transportunternehmungen des öv
01.3718	Ip Widrig	SBB. Zugshalte in Sargans
01.3721	Ip Stadler	Handlungsspielraum Finöv-Projekte

01.3749	Mo	Bezzola	Gotthard. Weiterführung des Autoverlades
01.3750	Ip	Bezzola	Gotthard. Huckepack-Korridor für LKW bis 4m-Eckhöhe
01.3751	Ip	Lauri	Schienenverkehr. Simplonkonvention
01.3753	Mo	Brändli	Harmonisierung der Finanzierung im öffentlichen Verkehr
01.3771	Ip	Béguelin	Güterverkehr über die Alpen
01.3773	Po	Pedrina	Mehr Nachdruck in der Regulierung des Alpentransitverkehrs und in der Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Bahn

### Im Jahr 2002 eingereichte, 2002 vom BAV beantwortete parlamentarische Vorstösse

02.1033	EA	Leutenegger	Modalohr und der Güterverkehr auf der Schiene
02.1051	EA	Glasson	Sicherheit in den Bahnhöfen
02.3054	Ip	Fehr HJ	Bahn 2000, 1. Etappe. Restkredit
02.3079	Ip	Fehr HJ	Ausbau der Hochrheinstrecke Basel-Waldshut-Schaffhausen
02.3107	Ip	CVP-Fraktion	Zweckentfremdung von FinöV-Geldern?
02.3110	Po	CVP-Fraktion	Landverkehr. Nachverhandlungen mit der EU
02.3121	Mo	David	HGV-Investitionen im grenz-überschreitenden Eisenbahnverkehr
02.3124	Po	CVP-Fraktion	Verbesserung des Verkehrsflusses auf Schweizer Autobahnen
02.3143	Po	Rossini	SBB. Ohne Mittel keine Qualität
02.3217	Po	KVF SR	Infrastrukturergänzungen für den Bahnverkehr im Raum Luzern
02.5039	FS	Neiryneck	Swissmetro; Budget 2002
02.5052	FS	Laubacher	Bilaterales Verkehrsabkommen
02.1077	EA	Berberat	Zweite Bahnreform und Randregionen
02.3285	Ip	Vaudroz	Bahnlinie Aigle-Leysin. Verlängerung
02.3325	Po	Hess	Selbstschutz für Kondukteure
02.3386	Po	KVF-NR	Infrastrukturergänzungen für den Bahnverkehr im Raum Luzern
02.5123	FS	Galli	Fahrplan; Jurabogen massiv verschlechtert
02.1089	EA	Heim	Zweite Röhre am Lötschberg?
02.1107	EA	Steiner	European Train Control System
02.1120	EA	Fässler	Ausbau der SBB-Strecke bei Mühlehorn
02.1122	EA	Dupraz	Financement de la liaison ferroviaire La Praille - Eaux-Vives
02.1125	EA	Baumann	Personensicherheit auf Passagierschiffen
02.3574	Ip	Mariétan	Eisenbahntunnel Grosser Sankt Bernhard
02.3609	Mo	Widmer	Vorbereitende Planung einer Seelisbergvariante
02.3628	Ip	Weigelt	Übernahme der MThB durch SBB: Asset Deal gegen Wettbewerb
02.3633	Po	KVF-NR	Für eine wirksame Gesamtverkehrspolitik
02.3634	Mo	KVF-NR Hollenstein	Gesamtverkehrskonzept
02.3654	Ip	Hess	Zufahrtslinien Gotthard-Basistunnel
02.5226	FS	Marty Kälin	Inserat betreffend Kernenergie (SBB)
02.5232	FS	Estermann	ETCS -Führerstandssignalisierung

#### Abkürzungen

FS = Fragestunde; EA = Einfache Anfrage; Po= Postulat; Ip = Interpellation; Mo = Motion  
 KVF-NR = Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats  
 KVF-SR = Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats

#### Hinweis:

Ein allgemeines **Glossar** mit den wichtigsten Begriffen zur Verkehrspolitik und zum öffentlichen Verkehr in der Schweiz und in Europa findet sich unter [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch): Fact-Sheets

**Vision Verkehrspolitik**

«Die schweizerische Verkehrspolitik setzt konsequent auf eine Modernisierung der Eisenbahn-Infrastruktur und auf eine europäisch koordinierte Verkehrspolitik, in der jeder Verkehrsträger sinnvoll genutzt und mit den anderen verknüpft wird.»

**Bundesrat Moritz Leuenberger,**  
Vorsteher des Departements UVEK