



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Infrastruktur

25. September 2015

Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030

Konkretisierung und Aktualisierung des Vorgehens zur
Entwicklung des STEP AS 2030

Aktenzeichen: BAV-214-00002/00005/00003/00027





Aktenzeichen: BAV-214-00002/00005/00003/00027

Impressum

Herausgeber

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr (BAV)

Übersetzungen

Sprachdienste BAV

Änderungsnachweise

Version	Datum	Ersteller	Änderungshinweise
1.0	25.09.2015	BAV	



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00005/00003/00027

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	4
2. Überblick Methodik und Arbeitspakete	4
3. Inhalte der Arbeitspakete	7
4. Gesamtterminplan	11
Glossar	13



1. Einleitung

Gemäss Artikel 1 Absatz 3 des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt (AS) 2025 der Eisenbahninfrastruktur ist der Bundesversammlung bis 2018 eine Botschaft für einen AS 2030 im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP AS 2030) vorzulegen. Als Grundlage für die Erarbeitung der Botschaft hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) im April 2014 die *Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschnitt 2030* publiziert.

Bei der Erarbeitung des STEP AS 2030 hat sich gezeigt, dass das in der Planungsdocumentation beschriebene *Vorgehen zur Entwicklung des STEP AS 2030* (Kapitel 3) einer Konkretisierung und Aktualisierung bedarf. Dies betrifft einerseits die Arbeitspakete 6 ff. und andererseits den Gesamtterminplan, wobei mehrheitlich die Arbeiten der SBB betroffen sind.

Das Ziel dieses Berichts ist die Erläuterung des aktualisierten Vorgehens zur Entwicklung des STEP AS 2030, insbesondere des Arbeits- und Gesamtterminplans.

2. Überblick Methodik und Arbeitspakete

Der methodische Ansatz gemäss Dokumentation Planungsgrundlagen STEP AS 2030 gilt weiterhin. Ausgehend von der Planungserfahrung aus den letzten Ausbauprogrammen soll die Planung parallel einen netzweiten und auf einzelnen Modulen basierenden Ansatz verfolgen. Dieses Vorgehen ermöglicht, einerseits die netzweiten Zusammenhänge zwischen den Modulen so früh wie möglich zu erkennen und andererseits detaillierte Aussagen über die Nutzen und Kosten einzelner Projekte zu erhalten.

Zur netzweiten Planung wird die SBB bis Ende 2015 sogenannte Basisvarianten im Hinblick auf die Finanzrahmen von 7 und 12 Milliarden Franken¹ entwickeln. Diese Basisvarianten enthalten die höchst priorisierten Ziele des nationalen Fern- und Güterverkehrs (FV, GV). Sie bilden einerseits die Basis für die Erarbeitung der Module und stellen andererseits die Grundlage für die Erarbeitung der Konzepte mit einem Finanzrahmen für 7 und 12 Milliarden Franken dar. Die Angebotsziele, welche in den Basisvarianten enthalten sind, sind eine Planungsannahme. Diese werden wie die weiteren Angebotsziele in den Modulen beurteilt und priorisiert. Falls deren Bewertung im Quervergleich ungünstig ausfällt, werden sie aus den Basisvarianten ausgeschieden.

Parallel zu den Arbeiten an den Basisvarianten werden die einzelnen Module festgelegt. Diese werden ausgehend von der Bedarfsanalyse und den eingereichten Angebotszielen FV, GV und Regionalverkehr (RV) gebildet und können ein oder mehrere Angebotsziele umfassen. Die für die Realisierung der Angebotsziele notwendigen Infrastrukturen werden je Modul ermittelt. Anschliessend

¹ Die beiden Finanzrahmen werden für die Planung der Basisvarianten (FV und GV) jeweils nicht vollständig von der SBB ausgeschöpft.



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00005/00003/00027

können die Module, bestehend aus den Angebotszielen und den zugehörigen Infrastrukturen, gemäss der festgelegten Methodik bewertet² werden. Das Ergebnis ist eine Priorisierung der Module und die Zuordnung zu Dringlichkeitsstufen. Aus den Modulen der ersten Dringlichkeitsstufe werden mit Hilfe der Auswahlkriterien diejenigen Module gewählt, aus denen die Konzepte für die vorgegebenen finanzpolitischen Rahmen gebildet werden.

Für den STEP AS 2030 wurden im November 2014 insgesamt über 300 Angebotsziele eingereicht. Diese beeinflussen sich gegenseitig oder können sich gegenseitig ausschliessen bzw. können je nach Kombination unterschiedliche Infrastrukturen auslösen. Theoretisch müsste somit eine sehr grosse Anzahl von Kombinationen betrachtet werden.

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist dies nicht handhabbar und der folgende pragmatische Ansatz wird gewählt:

- In der ersten Basisvariante³ wird das von SBB Personenfernverkehr höchst priorisierte Ziel betreffend FV integriert⁴. Die erste Basisvariante wird schweizweit fahrplantechnisch geprüft.
- Die Module der SBB werden auf der ersten Basisvariante aufgebaut⁵. Damit wird gewährleistet, dass die Module kompatibel zum höchst priorisierten Ziel des FV sind. Das BAV bewertet die Module und prüft ihre Wirtschaftlichkeit und Dringlichkeit auf Basis des Referenzkonzepts AS 2025 mit Stand 08/14. Dabei werden auch die Basisvarianten bewertet.
- In den beiden weiteren Basisvarianten 2 und 3 werden weitere prioritäre Angebotsziele des FV und GV integriert und ebenfalls schweizweit fahrplantechnisch geprüft.
- Die Basisvarianten bilden dann, sofern die darin enthaltenen Angebote und Infrastrukturen als Modul resp. die gesamte Basisvariante ein gutes Bewertungsergebnis zeigen, die Grundlage für die Entwicklung der Konzepte.
- In einem weiteren Arbeitsschritt legt das BAV mit Hilfe der Auswahlkriterien fest, welche Angebotsziele bzw. Infrastrukturobjekte den Konzepten 7 bzw. 12 Milliarden Franken zu Grunde zu legen sind.
- Schliesslich werden die Gesamtkonzepte STEP AS 2030 basierend auf den Konzepten der SBB, der Privatbahnen sowie den Querschnittsfeldern für den finanzpolitischen Rahmen gebildet.

Dieses Vorgehen erlaubt netzweite Zusammenhänge und Wechselwirkungen frühzeitig zu erkennen, sowie sinnvolle Ergänzungen der Module und den Einfluss von Modulkombinationen auf das Gesamtnetz abzuschätzen.

² Siehe Bundesamt für Verkehr: Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbaus Schritt 2030, April 2014, Kapitel 7.

³ Wurde den Planungsbeteiligten im Sommer 2015 kommuniziert.

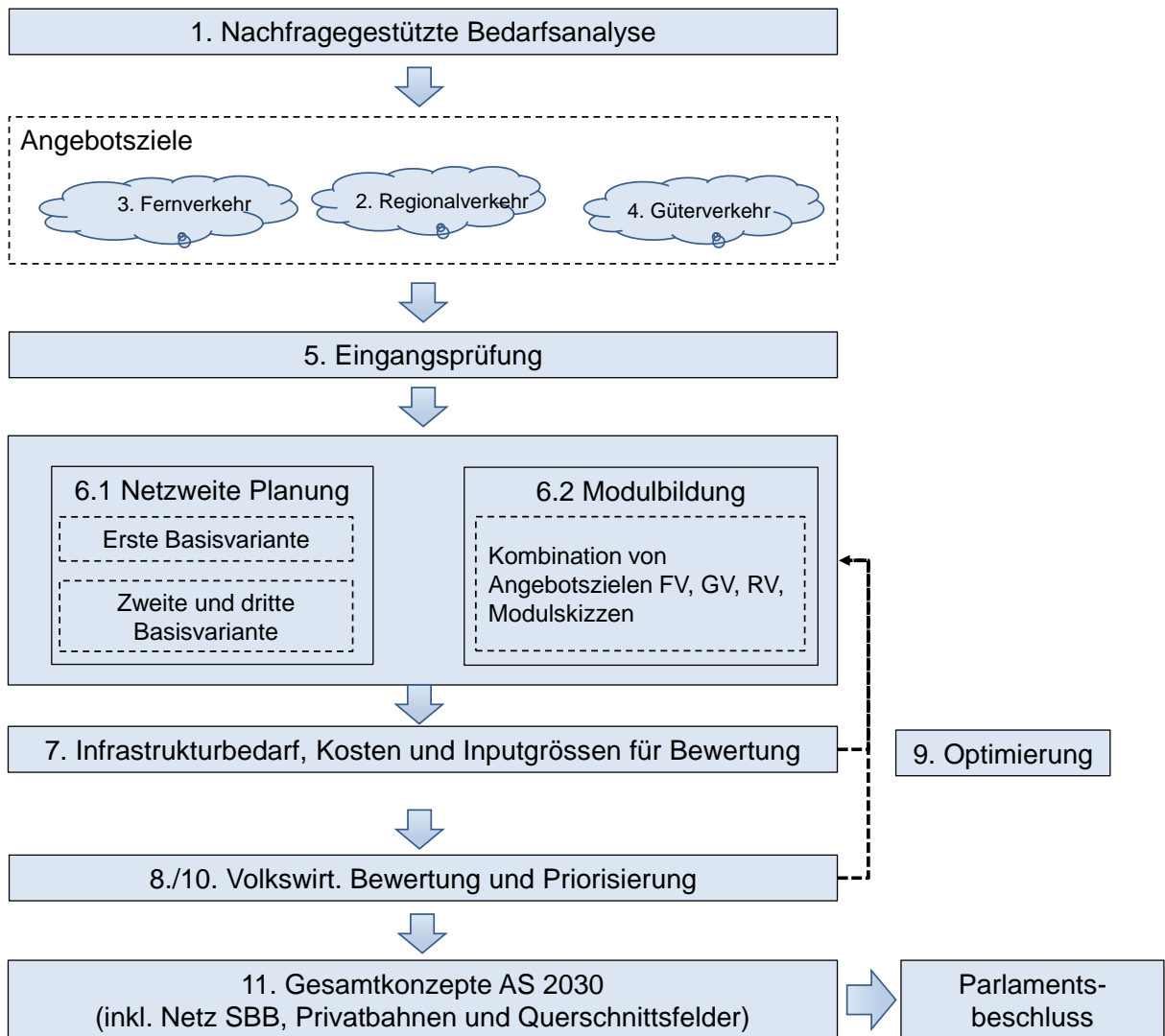
⁴ Aufgrund der nachfragegestützten Bedarfsanalyse wird für diesen Planungsschritt ein Angebotsausbau Zürich – Winterthur angenommen. Dies muss sich bei der Bewertung der Module, welche diesen Ausbau enthalten, noch bestätigen.

⁵ Bereits von den Privatbahnen bearbeitete Module werden auf dem Referenzkonzept AS 2025 08/14 analysiert. Anpassungen werden bei Bedarf in 2016 / anfangs 2017 vorgenommen.



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00005/00003/00027

Entsprechend lässt sich die Methodik zur Entwicklung des STEP AS 2030 gemäss Abbildung 2-1 darstellen.



Legende

1.-11. Arbeitspakete

Abbildung 2-1: Methodik zur Entwicklung des STEP AS 2030



3. Inhalte der Arbeitspakete

Im Folgenden werden die Arbeitspakete 6 bis 11 beschrieben⁶.

AP 6.1: Netzweite Planung

Dem in der Botschaft von 2018 vorgeschlagenen Infrastrukturprogramm soll ein integrales Angebot (FV, GV, RV) mit einem fahrbaren Fahrplan zugrunde liegen. Damit wird gewährleistet, dass Infrastruktur (inkl. Publikumsanlagen), Angebot, Rollmaterial und Finanzierung aufeinander abgestimmt sind. Um vor dem engen Terminrahmen dieses Ziel erreichen zu können, werden parallel zur Modulbearbeitung drei fahrplantechnisch geprüfte Varianten (Basisvarianten 1-3) entwickelt, die die priorisierten Angebotsziele des FV und GV enthalten. Damit können sowohl schweizweite Zusammenhänge im FV und GV als auch Abhängigkeiten zum RV frühzeitig erkannt werden.

Die Basisvarianten lassen sich wie folgt charakterisieren:

- In einer ersten Basisvariante wird das von SBB Personenfernverkehr höchst priorisierte Ziel betreffend FV integriert. Dieses umfasst den partiellen Überlastabbau Zürich – Winterthur durch zwei zusätzliche HVZ-Züge sowie die Fahrzeitverkürzung mittels Leitweg Wallisellen und der Nutzung der neuen Infrastruktur Brüttenertunnel⁷.
- Die zweite Basisvariante umfasst die Elemente der ersten Basisvariante und weitere hoch priorisierte Ziele des FV und GV. Geprüft wird ein erster Entwicklungsschritt Zürich – Zug – Luzern («neues Albiskonzept») und die Realisierung von zusätzlichen Expresstrassen im GV.
- Die dritte Basisvariante baut auf der zweiten Basisvariante auf. Geprüft werden Lösungen für die Engpassbehebung und eine Angebotsentwicklung im FV und GV im Raum Aarau–Zürich.

Festzuhalten ist, dass die in den Basisvarianten enthaltenen Angebotsziele und Infrastrukturausbauten nicht einen fixen Bestandteil der Konzepte 7 resp. 12 Milliarden Franken sind. Dies gilt erst dann, wenn die Bewertung der Basisvarianten resp. der entsprechenden Module im Quervergleich günstig ausfällt.

Voraussichtlich im Januar 2016 werden die weiteren Basisvarianten 2 und 3 von SBB/BAV vorliegen. Anschliessend werden diese Basisvarianten den Planungsbeteiligten kommuniziert.

AP 6.2: Modulbildung

Für die Angebotsziele des FV, GV und RV, die die Eingangsprüfung bestanden haben, wurde festgelegt, welche Angebotsziele einzeln und welche Angebotsziele in Kombination als Module untersucht werden. Dies erfolgte, soweit zu diesem Zeitpunkt bereits möglich, vor dem Hintergrund der erwarteten Zusammenhänge zwischen Angebot und Infrastruktur. So werden in der Regel

⁶ Die Arbeitspakete 1 bis 5 wurden wie in der Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschnitt 2030 vom April 2014 beschrieben und entsprechend durchgeführt.

⁷ Weitere Unterschiede zum Referenzkonzept 2025 08/14 siehe Sitzungsunterlagen BG und KA vom Sommer 2015.



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00005/00003/00027

Angebotsziele, die einzeln voraussichtlich dieselbe grössere Infrastruktur erfordern, in Kombination untersucht.

Als Ergebnis liegen mit Stand Ende August 2015 insgesamt fast 200 Module vor, wobei wie folgt differenziert werden kann:

- Bearbeitungslead SBB: ca. 115 Module
- Bearbeitungslead Privatbahnen: ca. 80 Module

Vor diesem Hintergrund muss eine Abfolge zur Bearbeitung der Module mit Bearbeitungslead SBB festgelegt werden. Für die Staffelung der Bearbeitung der Module wurden aufgrund von Überlast und Priorisierung seitens der Antragssteller die Kategorien A, B, Ca, Cb, D definiert. Über die Zuordnung wurden die Planungsbeteiligten informiert. In einem ersten Schritt werden die Arbeiten für die Module A bis Ca ausgelöst. Für die Kategorien Cb und D prüft das BAV mit den Antragsstellern, ob diese Module weiter bearbeitet werden sollen. Die Modulskizzen wurden im Sommer 2015 mit den Planungsbeteiligten abgestimmt.

Die Arbeiten zum AP 6 erfolgen unter der Federführung des BAV mit Einbezug der Planungsbeteiligten. Die für dieses Arbeitspaket notwendigen Studien werden vom BAV beauftragt und finanziert. Über die Erkenntnisse und Ergebnisse werden die Planungsregionen informiert

AP 7: Infrastrukturbedarf, Kosten und Inputgrössen für Bewertung

Bei der Modulbearbeitung werden in einem ersten Schritt für die in AP 6.2 definierten Module die zur Erreichung der jeweiligen Angebotsziele notwendigen Infrastrukturmassnahmen ermittelt. Hierzu werden die zusätzlichen Trassen oder Qualitätsanforderungen erfasst und fahrplantechnisch ausgeplant, Engpässe ermittelt und eine erste Einschätzung zur erforderlichen Infrastruktur abgeleitet.

Die Module der SBB werden auf der ersten Basisvariante aufgebaut⁸. Damit wird gewährleistet, dass die Module kompatibel zum höchst priorisierten Ziel des FV sind.

Für die Infrastruktur der Module werden die Investitionsausgaben ermittelt, dabei werden auch der zusätzliche Bedarf und Kosten insbesondere für Bahnzugang, Abstellanlagen, Lärmschutzmassnahmen berücksichtigt. Die Infrastrukturkosten werden einheitlich mit der gleichen Methodik⁹ berechnet, so dass die Vergleichbarkeit über alle Module gegeben ist. Dabei kann auf bereits vorgenommene Grobkostenschätzungen zurückgegriffen werden (STEP AS 2025, Bahn 2030, weitere Planungen), die bei Bedarf aktualisiert werden. In Fällen, in welchen keine Grundlagen vorhanden sind, werden Globalkostenschätzungen erstellt. Im Weiteren sind die für eine Bewertung

⁸ Bereits von den Privatbahnen bearbeitete Module werden auf dem Referenzkonzept AS 2025 08/14 analysiert. Anpassungen werden bei Bedarf 2016 / anfangs 2017 vorgenommen.

⁹ Bundesamt für Verkehr: Infrastrukturkosten Bahn, Leitfaden zur Ermittlung der Kosten von Ausbauprojekten, Mai 2015.



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00005/00003/00027

der Module erforderlichen Inputgrössen (Folgekosten, Abbau Überlast, Erlöse, Reisezeitänderungen, etc.) zu erfassen¹⁰.

Neue Haltestellen werden bei den Privatbahnen bereits im Rahmen der Modulbearbeitung in 2015 analysiert. Im Netz der SBB werden diese erst in 2016 bearbeitet.

Die Arbeiten zum AP 7 erfolgen unter der Federführung des BAV mit Einbezug der Planungsbeteiligten. Die für dieses Arbeitspaket notwendigen Studien werden vom BAV direkt beauftragt und finanziert. Über die Erkenntnisse und Ergebnisse werden die Planungsregionen informiert.

AP 8: Volkswirtschaftliche Bewertung und Priorisierung

Die Module und die Basisvarianten werden bewertet. Damit werden Aussagen zur Gesamtwirkung der darin enthaltenden Angebote und Infrastrukturen möglich sein. Dies erfolgt auf Basis des «Ziel- und Indikatorensystems nachhaltiger Verkehr» des UVEK (ZINV UVEK). Verschiedene Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte (NIBA) erlauben eine detailliertere Bewertung der Nachhaltigkeit von Bahninfrastrukturprojekten. Bei NIBA spielen betriebs- und volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Überlegungen eine wichtige Rolle. Für die Priorisierung der Module werden nebst der monetarisierten volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Differenz gemäss NIBA weitere Kriterien berücksichtigt. Dazu zählen der Beitrag zur Reduktion der Überlast im FV, RV und GV, die Übereinstimmung mit den räumlichen Entwicklungszielen sowie die Kompatibilität mit der Langfristperspektive Bahn. Die Bewertungs- und Priorisierungsmethodik für den STEP AS 2030 sind in Kapitel 7 der Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschnitt 2030 vom April 2014 erläutert.

Als Ergebnis dieses Arbeitsschrittes liegt eine erste Priorisierung der Module und Zuteilung in die Dringlichkeitsstufen vor. Anfangs 3. Quartal 2016 liegen die Bewertungsergebnisse für die Module SBB der Kategorie A sowie für die Module der Privatbahnen vor. Bis Ende 2016 werden auch die Bewertungen der Module B und Ca vorliegen.

AP 9: Optimierung Module

Die Module werden im Grundsatz entsprechend der festgelegten Zuordnung der eingereichten Angebotsziele gemäss AP 6 bis 8 bearbeitet. Im Rahmen der Bearbeitung kann sich zeigen, dass bei einzelnen Modulen ein Bedarf nach einer Optimierung oder einer Sensitivitätsbetrachtung besteht.

Mögliche Beispiele sind:

- Ein einzelnes von mehreren Angebotszielen in einem Modul erzeugt sehr hohe Infrastrukturkosten. Mit einem Angebotsziel weniger könnten die Kosten erheblich gesenkt und die Gesamtbewertungsergebnisse erheblich verbessert werden.

¹⁰ Bundesamt für Verkehr: Leitfaden Inputdaten für die Bewertung von Modulen STEP AS 2030, März 2015.



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00005/00003/00027

- Zwei benachbarte Module mit voneinander abhängigen Angebotszielen lösen dasselbe grössere Infrastrukturprojekt aus. Bei einer gemeinsamen Betrachtung der Angebotsziele dieser beiden Module könnten bessere Bewertungsergebnisse erzielt werden.

Eine Optimierung kann aufwändig sein und dem Arbeitsumfang eines Moduls entsprechen. Vor diesem Hintergrund werden komplette Optimierungen bei Modulen somit nur in begründeten Ausnahmefällen möglich sein. Aufgrund von Sensitivitätsbetrachtungen sollen aber Einschätzungen vorgenommen werden können.

Für die Optimierungen des gesamten öV-Netzes (z.B. Busse) sind die Planungsregionen zuständig und es wird von ihnen erwartet, dass sie diese Aspekte in den Planungsprozess miteinbringen.

Über die Erkenntnisse und Ergebnisse werden die Planungsregionen informiert und bei spezifischen Fragen behält sich das BAV vor, sich direkt an die Planungsregionen zu wenden.

AP 10: Finale Bewertung und Priorisierung der Module

Die optimierten Module werden vom BAV bewertet. Es erfolgt die finale Zuordnung der Module. Als Ergebnis dieses Arbeitsschrittes liegt die definitive Priorisierung der Module vor, welche den Planungsbeteiligten vorgestellt wird.

AP 11: Gesamtkonzepte AS 2030

Die Gesamtkonzepte STEP AS 2030 basieren auf den Konzepten der SBB, der Privatbahnen sowie den Querschnittsfeldern und orientieren sich am finanzpolitischen Rahmen. Konzepte bestehen aus einem netzweit abgestimmten Angebots-, Rollmaterial-, Infrastruktur- und Fahrplankonzept. Ausgehend von den priorisierten Modulen werden mit Hilfe der Auswahlkriterien die Konzepte definiert.

Mitte 2016 werden aufgrund der Bewertungsergebnisse der Module der Kategorie A die Planungsvorgaben für die Konzepte gegeben. Bis Ende 2016 werden aufgrund der weiteren Bewertungsergebnisse die Vorgaben für die Gesamtkonzepte 7/12 Milliarden Franken bei Bedarf punktuell ergänzt. Die Konzepte werden bis 2017 für die Vernehmlassung fertiggestellt werden.

Für die Projekte, die für den STEP AS 2030 ausgewählt werden, werden mittels detaillierter Infrastrukturstudien (Konzeptstudien) die Infrastrukturmassnahmen konkretisiert und die Kostenschätzungen vertieft.

Bei den weiteren Privatbahnen werden in diesem Arbeitspaket fallweise Vertiefungsstudien und Optimierungen 2016 vorgenommen. Insbesondere werden allfällige neue Erkenntnisse aus der Erarbeitung der Konzepte SBB bei den Modulen der Privatbahnen berücksichtigt.

Das Gesamtkonzept AS 2030 enthält auch die erforderlichen Massnahmen in den Querschnittsfeldern. Dabei handelt es sich um Publikumsanlagen, Anlagen für den GV, Abstellanlagen für Personenzüge und Güterzüge sowie Lärmschutzmassnahmen. Solche Anlagen



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00005/00003/00027

sind im Grundsatz bereits in den Modulen zu berücksichtigen und zu integrieren, so sind z.B. bei einem Angebotsausbau die notwendigen Abstellanlagen und ein allenfalls erforderlicher Ausbau der Publikumsanlagen zu berücksichtigen.

Der STEP AS 2030 soll stabil umgesetzt und betrieben werden können. Die SBB entwickelt hierzu zurzeit ein Tool zur Ermittlung von Kennwerten zur Stabilität für die Bau- und die Betriebsphase. Auf der Basis von konkreten Anforderungen an die Stabilität werden dann allfällige Massnahmen zur Verbesserung der Stabilität evaluiert. Diese werden in den Kosten für den STEP AS 2030 berücksichtigt.

Abschliessend erfolgt eine Bewertung der Gesamtkonzepte. Zur Wahrung der nationalen Interessen werden die Gesamtkonzepte STEP AS 2030 in diesem Arbeitsschritt nochmals mit dem finanz- und verkehrspolitischen Rahmen abgeglichen. Die Ergebnisse dieses Arbeitspakets werden den Planungsbeteiligten vorgestellt und bilden die Grundlage für die Botschaft STEP AS 2030.

4. Gesamtterminplan

Der Gesamtterminplan gemäss Abbildung 4-1 zeigt die vorgesehenen Zeitfenster für die Bearbeitung der Arbeitspakete.



Glossar

Angebotsziel

Ein Angebotsziel ist eine Angebotsverbesserung gegenüber dem Referenzfall. Der Referenzfall für den STEP AS 2030 entspricht dem Referenzkonzept 2025 mit Stand 08/14¹¹.

Basisvariante

Die Basisvarianten sind netzweite Planungsgrundlagen. Sie enthalten die höchst priorisierten Ziele des nationalen Fern- und Güterverkehrs (FV, GV). Sie bilden einerseits die Basis für die Erarbeitung der Module und stellen andererseits die Grundlage für die Erarbeitung der Konzepte dar. Die Angebotsziele, welche in den Basisvarianten enthalten sind, sind eine Planungsannahme. Diese werden wie die weiteren Angebotsziele in den Modulen beurteilt und priorisiert. Falls deren Bewertung im Quervergleich ungünstig ausfällt, werden sie aus den Basisvarianten ausgeschieden.

Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept STEP AS 2030 besteht aus den Konzepten der SBB und der Privatbahnen sowie den Querschnittsfeldern und orientiert sich am finanzpolitischen Rahmen. Das Gesamtkonzept STEP AS 2030 ist der zentrale Inhalt für die Botschaft zum STEP AS 2030.

Konzept

Ein Konzept besteht aus einem netzweit abgestimmten Angebots-, Rollmaterial-, Infrastruktur- und Fahrplankonzept. Ausgehend von den priorisierten Modulen wird mit Hilfe der Auswahlkriterien ein Konzept definiert. Es besteht aus einer Netzgrafik mit Minutenangaben und einer Matrix A+I (Angebote und Infrastrukturen).

Modul

Ein Modul beinhaltet eine oder mehrere Angebotsziel(e) und die zugehörige, zum Referenzfall zusätzliche Infrastruktur.

Modulskizzen

In der Modulskizze werden die im Rahmen des Moduls zu berücksichtigenden Angebotsziele sowie das Angebot im Referenzfall dargestellt. Das entsprechende Mengengerüst wird in Form von Trassen abgebildet. Die Modulskizze enthält keine Minutenangaben.

¹¹ Publiziert auf der BAV-Homepage www.bav.admin.ch/fabi.



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00005/00003/00027

Referenzfall

Der Referenzfall zur Entwicklung des STEP AS 2030 umfasst das Angebot und die Infrastruktur im Zeithorizont 2030 ohne den STEP AS 2030. Der Referenzfall entspricht dabei im Grundsatz dem Angebot und der Infrastruktur der bisher beschlossenen und finanzierten Programme bis und mit dem Bundesbeschluss über den STEP AS 2025 der Eisenbahninfrastruktur. Der Referenzfall ist die Basis für die Entwicklung von Modulen, Konzepten und der Bewertung für STEP AS 2030.

Referenzkonzept

Ein Referenzkonzept ist ein Konzept, dessen Infrastrukturmassnahmen beschlossen und finanziert sind. Das Referenzkonzept ist die fahrplantechnische Grundlage für die Umsetzung des beschlossenen Ausbauschnittes, für das Netznutzungskonzept und für die Planung des nächsten Ausbauschnittes.