



Bahnausbau: Ein teures regionales Flickwerk statt eines klugen Gesamtkonzepts.

Bild: SBB

Mehr Mut, bitte!

Pro Bahn Schweiz beurteilt die Vorlage «Bahn 2050» sehr kritisch. Eine langfristige Strategie muss von Kundenbedürfnissen ausgehen und nicht von der Infrastruktur.

Guido Schoch Bahn 2000 war eine Erfolgsgeschichte. Für die Pendlerinnen und Ausflügler war der Angebotsausbau ein Sprung und nicht bloss ein Schritt. Der Umsteigeeffekt war spürbar. Nun fand zwischen Juni und Oktober die Vernehmlassung zu «Bahn 2050» statt. Wird damit wieder etwas Grosses angestossen? Leider nein.

Es gab eine Zeit, da setzte man sich in Bundesbern hohe Ziele. Der öV sollte zur Erreichung der Klimaziele seinen Marktanteil verdoppeln. Reisen in Europa sollten mit der Bahn statt mit dem Flugzeug erfolgen. Im Vernehmlassungsbericht zu Bahn 2050 ist von dieser ambitionierten Aufbruchstimmung wenig zu spüren. Der Fokus liegt auf dem Angebotsausbau auf kurzen und mittleren Distanzen. Trotz riesiger Investitionen soll sich die Bahn nur drei zusätzliche Prozent vom Schweizer Verkehrskuchen abschneiden. Die Verlagerung des Verkehrs weg vom Auto und vom

Flugzeug auf längeren Strecken bleibt ein Wunschtraum. Warum bloss so mutlos?

Eine grosse Giesskanne

Für Bahn 2000 wurden 5,4 Milliarden Franken investiert. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen stieg um satte 50 Prozent an. Seither dümpelt er bei etwa 27 Prozent vor sich hin und wird bis 2050 gemäss Bericht des Bundesrates nur um weitere 3 Prozent steigen. Trotz Investitionen von dannzumal vermutlich 40 Milliarden Franken (20 Milliarden seither bis Bahn 2035, und mit Bahn 2050 dürften weitere 20 Milliarden dazukommen). Was läuft da schief? Wo bleibt der Beitrag des öV zum Klima, wenn die Anteile von Auto und Flugzeug praktisch gleich bleiben?

Warum war Bahn 2000 ein Erfolgsmodell, wofür wir auf der ganzen Welt beneidet wurden? Zuerst klärte man die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden ab. Dann wurde ein Fahrplan erstellt, der

diese Bedürfnisse erfüllte. Erst daraus ergaben sich die Infrastrukturausbauten. Das ist auch das Erfolgsrezept im Kanton Zürich. Es gibt seit mehr als 30 Jahren eine verlässliche, langfristige Strategie, die von den Kundenbedürfnissen ausgeht und nicht von der Infrastruktur. Mit diesem Vorgehen findet die politische Diskussion um Angebotskonzepte statt. Infrastrukturen werden dann gezielt dort gebaut, wo sie den optimalen Nutzen stiften und nicht dort, wo der grösste politische Druck ausgeübt wird. Auch Kantone und Gemeinden wollen letztlich ein gutes Angebot und nicht hauptsächlich ein neues Gleis.

Statt nach diesem bei Bahn 2000 bewährten Muster vorzugehen, wird seither hier ein Ausbau, dort eine Erweiterung vorgenommen, so nach dem Motto «Wer hat noch nicht, wer will noch mal?». Die Folge: Ein teures regionales Flickwerk statt einem klugen Gesamtkonzept. Und ein Schienennetz, das durch die ständigen >>>

>>> Bauarbeiten bei laufendem Betrieb fast zusammenbricht.

Es fehlen grosse Würfe

«Wer zahlt, befiehlt.» Dies sollte man zumindest meinen. Nicht so aber bei den Bahninfrastrukturprojekten der letzten Jahre: Die Kantone bestellten und der Bund bezahlte. Jeder erhielt etwas, alle waren mehr oder weniger zufrieden. Auf der Strecke blieben dabei die grossen Würfe, wichtige Projekte, welche die Menschen zum Umsteigen bewegen und damit zusätzliche Erträge bringen würden.

Müssten sich die Kantone auch nur zu einem kleinen Teil an den Kosten an regionalen Ausbauten beteiligen, hätte die Wunschliste ganz anders ausgesehen. Die Quittung für ihre Bestellungen erhalten sie mittelfristig in Form der Folgekosten, man geht von mindestens vier Prozent der Investitionssumme aus. So sinkt zum Beispiel der Kostendeckungsgrad teuer ausgebauter, aber schlecht frequentierter Linien. Die Diskussionen um deren Betrieb werden zunehmen – vielleicht schneller als gedacht.

Fahrzeit von Tür zu Tür

Die bessere Auslastung des bestehenden Netzes allein löst den erwünschten Umsteigeeffekt nicht aus. Herr und Frau Schweizer lassen ihr Auto dann in der Garage, wenn der öffentliche Verkehr konkurrenzfähig ist. Dabei ist nicht in erster Linie der Preis, sondern die Fahrzeit von Tür zu Tür entscheidend. Das zeigen die Erfahrungen in der Vergangenheit mit Bahn 2000, mit der NEAT, der Zürcher S-Bahn und den Parade Strecken von TGV und ICE. Wenn es schnell geht, steigen die Menschen vom Auto und auch vom Flugzeug um (siehe Tabelle).



Fernverkehr: Nur Vorzeigelinien sind attraktiv.

Bild: Gerhard Lob

Veränderung Modalsplit bei Verkürzung der Reisezeit

HGV Madrid – Barcelona:

Modalsplit vorher 8% / heute 63%

Berlin – München:

2017: 23% / 2018: 46%

Paris – Lyon:

1981: 40% / 1984: 72%

Madrid – Sevilla:

1990: 13% / 1994: 41%

Weitere Beispiele

Gotthard-Basistunnel (Steigerung Anzahl Reisende um 30%), Bahn 2000, Zürcher S-Bahn

Bei Bahn 2050 liegt der Fokus auf Verbesserungen bei kurzen und mittleren Distanzen und einigen neuen tangentialen Direktverbindungen. Das ist ein probates Vorgehen für attraktivere Verbindungen mit kürzeren Fahrzeiten innerhalb der Agglomerationen und zwischen einzelnen Nebenzentren. Doch das allein reicht nicht.

Bei vielen längeren Strecken sind die Reisezeiten mit dem öV gegenüber dem Auto immer noch nicht konkurrenzfähig. Wohl sind einige Vorzeigelinien – wie zwischen Zürich und Bern – attraktiv. Zumindest auf den ersten Blick. Von Tür zu Tür betrachtet sieht die Rechnung meist etwas anders aus. Trotz schlanker Anschlüsse sind die Reisezeiten zwischen vielen Schweizer Agglomerationen und in wichtige europäische Zentren wenig attraktiv. Beispiele hierfür sind die Linien nach St. Gallen und Lausanne, auf denen auch zukünftig ohne Wankkompensation gefahren wird. Auch die wiederentdeckte Liebe zu den Nachtzügen ist nicht viel mehr als ein Nischenangebot.

Für einen spürbaren Umsteigeeffekt auch bei längeren Strecken braucht es kürzere Reisezeiten auf den Hauptachsen zwischen Ost- und Westschweiz, auf der Nord-Süd-Achse sowie in die benachbarten europäischen Destinationen. Ohne Zeitersparnis bleibt das Umsteigen vom Auto oder vom Flugzeug auf die Bahn ein frommer Wunsch der Politik.

Teures Flickwerk

Neubaustrecken seien (zu) teuer, sagen deren Kritiker. Stimmt nicht, im Gegenteil: Oft ist ein grosser Wurf deutlich günstiger als der aufwendige, etappierte Ausbau der bestehenden Strecken unter Vollbetrieb. Da kann kaum je rationell gearbeitet werden. In viel befahrenen Bahnhöfen und auf stark belasteten Linien müssen neue Weichen und Signalanlagen installiert, Provisorien erstellt, Über- und Unterwerfungen gebaut und Langsamfahrstellen eingerichtet werden. Das bleibt nicht ohne Folgen für die Fahrgäste in Form von Umleitungen, Verspätungen und Zugausfällen – manchmal jahrelang.

Der Ausbau der bestehenden Infrastruktur bringt weitere Nachteile mit sich. Immer mehr Züge fahren mitten durch die Schweizer Dörfer, ohne dort anzuhalten und der lokalen Bevölkerung zu nützen. Immer mehr Verkehr wird auf den bestehenden Linien gebündelt. Bei Störungen werden ganze Landesteile vom öffentlichen Verkehr abgehängt. Die Störungen breiten sich so wie ein Lauffeuer auf dem ganzen Netz aus.

Das aufwendige Aus- und Umbauflickwerk führt zu horrenden Kilometerkosten. Der Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Olten und Aarau kostete rund 100 Millionen Franken pro Kilometer. Jetzt ist als Verlängerung ein Tunnel nach Zürich Altstetten in Planung. Geschätzte Kosten: 200 Millionen Franken pro Kilometer. Mit den geplanten Ausbauten fährt man aber direkt in den bereits heute stark überlasteten Knoten Olten. Hier ist von einem weiteren Investitionsbedarf von vermutlich über einer Milliarde Franken die Rede. Am Ende wird der Ausbau der Strecke Zürich – Olten, welcher nie als Ganzes geplant wurde, ein Vielfaches einer Neubaustrecke kosten. Zudem hat jede betriebliche Störung zwischen Aarau und Olten Auswirkungen auf praktisch die ganze Schweiz, da keine Umfahrung existiert.

Zum Vergleich: Die Bahn-2000-Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist kostete rund 30 Millionen Franken pro Kilometer und die 2017 eröffnete TGV-Strecke Sud Europe Atlantique nach Bordeaux 26 Millionen Euro pro Kilometer.

Konzeptlose Ausbauten

In den Unterlagen zu Bahn 2035 ist zu lesen, dass beim Zimmerberg-Basistunnel II aus Budgetgründen die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h begrenzt werde und auf die Vorarbeiten für den Anschluss Meilibach verzichtet werden soll. Aussagen zu den zukünftigen Auswirkungen auf Fahrzeiten, Anschlüsse und erforderliche Kapazitäten fehlen gänzlich. Aus den vergangenen Fehlern hat man scheinbar nichts gelernt. Beim Bau des ersten Zimmerbergtunnels wären die Bauunternehmen bereit gewesen, den Tunnel für 400 Millionen Franken fertigzubauen. Obwohl man schon damals genau wusste, dass ein Ausbau erforderlich ist und der spätere Ausbau ein Vielfaches kosten würde, hat man den Weiterbau mit der Ausrede eines fehlenden Budgets abgelehnt. Diese fehlende Bereitschaft, sich um ein zusätzliches Budget zu bemühen, hat einen Schaden von über einer Milliarde Franken verursacht, und die Reisenden müssen sich während Jahren mit schlechter Pünktlichkeit und langen Fahrzeiten begnügen. Das Gleiche gilt für den Lötschberg-Basistunnel und weitere Ausbauten, wo infolge des fehlenden langfristigen Fahrplankonzepts nicht aufwärtskompatibel gebaut wurde oder wo erneuerte Anlagen nach kurzer Zeit für viel Geld schon wieder umgebaut werden müssen.

Neue Strecken schaffen Platz

Eine neue 55 Kilometer lange Direktverbindung bis nach Zürich Altstetten als Verlängerung der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist hatte eine Expertengruppe aus 30 unabhängigen Fachleuten schon 2011 vorgeschlagen. Ohne Bahnhöfe und mit einem 10 Kilometer langen Tunnel hätte dieser Neubau das Nadelöhr Olten und die Strecke nach Zürich massiv entlastet und Platz für den Regional- und Güterverkehr geschaffen.

Die Initianten rechneten mit deutlich geringeren Kosten als beim jetzt vorgesehenen Ausbau, und dies bei überzeugenden Vorteilen: Die Strecke wäre 17 Prozent kürzer

Stichwort: «Perspektive Bahn 2050»

Im Hinblick auf künftige Ausbauschnitte hat der Bundesrat seine «Langfristsperspektive Bahn» überarbeitet. Diese war bisher in erster Linie auf Engpassbeseitigungen und Taktverdichtungen ausgerichtet. Mit den künftigen Ausbauschnitten im Rahmen der «Perspektive Bahn 2050» soll das Bahnangebot primär auf kurzen und mittleren Distanzen verbessert werden, etwa mit zusätzlichen S-Bahn-Angeboten und einer Aufwertung der Vorstadt-Bahnhöfe. Damit trägt der Bundesrat dem Umstand Rechnung, dass das grösste Verlagerungspotenzial auf die Schiene innerhalb der Agglomerationen sowie bei Verbindungen zwischen regionalen Zentren und den Agglomerationen liegt.

Konkret bedeutet dies eine Stärkung des S-Bahn-Verkehrs, einen Ausbau der Vorortsbahnhöfe mit vermehrter Bedienung durch IR- und RE-Züge oder neue Durchmesser- und Tangentiallinien in Agglomerationen. Im Fernverkehr soll der Ausbau primär dort erfolgen, wo die Bahn gegenüber der Strasse in Bezug auf die Reisezeit nicht wettbewerbsfähig ist. Hier werden punktuell Fahrzeitverkürzungen angestrebt. Im Güterverkehr soll der Zugang zur Bahn dank neuen intermodalen Umschlagsplattformen und Citylogistik-Anlagen verbessert werden. So kann ein möglichst grosser Beitrag zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden. Der Beschluss des Parlaments für den nächsten Ausbauschnitt ist für das Jahr 2026 vorgesehen. Die Vorlage befand sich von Juni bis Oktober 2022 in der Vernehmlassung. (Quelle: BAV)

als heute und die Fahrzeit zwischen Zürich und Bern wäre unter 45 Minuten gefallen. Das hätte signifikante Umsteigeeffekte und weitere positive Nebeneffekte ausgelöst: Weniger Kilometer und kürzere Fahrzeiten bedeuten auch weniger Rollmaterial, weniger Unterhalt, geringerer Energieverbrauch und weniger Personalstunden.

Immer neue Anforderungen

Leider wurde dieser weitsichtige Vorschlag vom Bundesamt für Verkehr (BAV) ohne nähere Prüfung auf das Abstellgleis geleitet. Zu teuer, hiess es. Dabei ist das BAV selbst ein Kostentreiber. Die Anforderungen an Bahnstrecken steigen von Jahr zu Jahr. Diese marginale Erhöhung der Sicherheit steht längst in keinem gesunden Verhältnis mehr zu den Mehrkosten. Die Bahn ist schon seit langem das mit Abstand sicherste Verkehrsmittel. Das bleibt sie, auch ohne ständige Erhöhungen der Anforderungen, die einen mutigen Bahnausbau verzögern und schier unbezahlbar machen.

Bahn 2050: Zurück an den Absender

Mit Bahn 2050 stellen wir die Signale falsch. Viele der geplanten Ausbauten werden ohne ein langfristiges, von den Kunden aus gedachtes und schweizweites Fahrplankonzept à la Bahn 2000 zu einem sündhaft teuren Flickenteppich, bei welchem die Kosten zu entgleisen drohen. Mit der Beschränkung auf kurze und mittlere Distanzen wird sich an der Dominanz von Auto und Flugzeug auf längere Distanzen nichts ändern. Das Konzept basiert auch auf der Fehleinschätzung, dass wir uns Neubaustrecken nicht leisten könnten. Dabei wären diese nicht nur aus finanzieller Sicht eine kluge Alternative, sondern auch zur Entlastung des Gesamtsystems Bahn. Sie würden indirekt auch den Fahrgästen im Regionalverkehr sowie dem Güterverkehr nützen.

Prioritäten innerhalb des Schweizer Netzes könnten wie folgt aussehen:

- schrittweise HGV-Verbindung Bern – Genf (Etappe: Knoten Lausanne)
- schrittweise HGV-Verbindung Winterthur – St. Gallen (Etappe: Knoten St. Gallen)
- Neubaustrecke Zürich – Rothrist mit Umfahrung Olten (Konzept «Bahn 2000 plus»)
- Neubaustrecke Lugano – Chiasso

Die Antwort auf Bahn 2050 kann somit nur heissen: Zurück an den Absender mit dem Auftrag, ein mutiges Gesamtkonzept zu erarbeiten, das von der Kundschaft und vom Fahrplan ausgeht und nicht von isolierten regionalen Infrastrukturwünschen. Sonst werden die Klimaziele trotz riesiger Investitionen zur Makulatur.