

Gastbeitrag zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Ein Fass ohne Boden

Die Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 der Bahn führt zu erheblichen Mehrkosten. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat Prof. Ulrich Weidmann von der ETH Zürich beauftragt, die geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger zu überprüfen und zu priorisieren.

Nach den bereits realisierten Investitionen von Neat und Bahn 2000 wurden wieder rund 10 Milliarden Franken in den Bahnausbau investiert (Step, Bahn 2025). Für das Konzept 2035 waren weitere 16 Milliarden Franken vorgesehen. Nun ist mit zusätzlichen Mehrkosten von 14 Milliarden Franken zu rechnen. Hinzu kommen Planungen wie das Herzstück Basel, der Bahnhof Luzern, der Tunnel Zürich–Aarau und der Grimseltunnel, die zusammen weitere 30 Milliarden Franken verschlingen werden. Insgesamt summieren sich die realisierten und geplanten Investitionen nach Neat und Bahn 2000 auf über 70 Milliarden Franken.

Investitionen in die Zukunft der Bahn sind zentral. Es fehlen aber eine Diskussion darüber, wie die Bahn der Zukunft aussehen soll und ein umfassendes, gesamtschweizerisches und langfristig ausgerichtetes Angebotskonzept. Die Investitionen erfolgen nach dem Motto: Als sie das Ziel aus den Augen verloren hatten, verdoppelten sie ihre Investitionen. Die Kosten vieler Projekte stehen in keinem vernünftigen Verhältnis zum Nutzen.

Die immensen Ausgaben führen zu jährlichen, fixen Folgekosten bei der Infrastruktur von schätzungsweise 3 bis 4 Milliarden Franken. Zum Vergleich: Der Substanzerhalt der Bahninfrastruktur kostet aktuell gut 3 Milliarden

«Es braucht grosse Investitionen. Falsche Investitionen können aber den ÖV ebenso sehr belasten wie unterlassene.»

Franken jährlich, während Bund und Kantone für den gesamten Regionalverkehr rund 2,2 Milliarden Franken aufwenden.

Auf der neugebauten Infrastruktur müssen zusätzliche Züge fahren, was weitere wiederkehrende Kosten in Milliardenhöhe verursachen wird, vor allem wenn nicht dort gebaut wird, wo viele Menschen auf die Bahn umsteigen und neue Verkehrserträge generieren. Es besteht die Gefahr, dass am Ende die Infrastruktur so viel kostet, dass das Geld für attraktive Verbindungen fehlt.

Diese massiven Investitionen führen nicht zu spürbaren Verbesserungen für die Fahrgäste. Laut Bund resultieren lediglich Taktverdichtungen und eine Erhöhung der Sitzplatzkapazität um etwa 20 Prozent. Angestrebt wird eine Steigerung des Marktanteils der Bahnen um 3–4 Prozent, das heisst rund dreiviertel des Verkehrswachstums findet weiterhin auf der Strasse statt.

Was ist schiefgelaufen? Ist eine Besserung in Sicht? Der Bund übernimmt sowohl alle Investitionen als auch sämtliche Folgekosten der Infrastruktur (Kapital, Unterhalt, Betrieb usw.). Für die Kantone bedeutet dies, dass sie Projekte anmelden können, ohne Kosten zu übernehmen. Dies fördert ein «Wunschkonzert». Wenn Kantone auch nur einen Bruchteil der Kosten bezahlen müssten, zum Beispiel an die Teile, die nur dem regionalen Verkehr dienen, wäre die Wunschliste vermutlich weniger als halb so gross.

Es ist zu befürchten, dass die Untersuchung von Professor Weidmann keine nachhaltigen Veränderungen bewirkt. Die Kantone werden

einer Priorisierung der Ausbauten kaum zustimmen. Selbst wenn eine Priorisierung kurzfristig gelingt, wird die Liste der Wünsche bald wieder so gross sein wie zuvor. Vor allem aber werden Investitionen nicht getätigt, wo der grösste Nutzen entsteht, sondern dort, wo das stärkste Lobbying betrieben wird.

Ein leistungsfähiger ÖV kann einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Dazu braucht es grosse Investitionen. Falsche Investitionen können aber den ÖV ebenso sehr belasten wie unterlassene. Um die Wirkung zu maximieren und Fehlinvestitionen zu vermeiden, braucht es ein Umdenken:

– Ein durchdachtes, gesamtschweizerisches Bahnausbau-Konzept muss erarbeitet werden, das Potenziale und Prioritäten für den internationalen, den Fern- und Regionalverkehr als auch den Güterverkehr aufzeigt.

– Die Kantone sollten verpflichtet werden, sich an den Kosten der Infrastrukturausbauten zu beteiligen, die nur den regionalen Verkehr betreffen.

– Die Projekte müssen nach ihrem Nutzen für das Gesamtsystem priorisiert werden – statt nach isolierten, regionalpolitischen Erwägungen oder kurzfristigen Interessen.



Guido Schoch
Vizepräsident im Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz und ehemaliger Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich.

Terminator Arnold Schwarzenegger kämpft fürs Klima



Der ehemalige Gouverneur von Kalifornien und Schauspieler, Arnold Schwarzenegger, stellt im Vatikan die Konferenz «Raising Hope for Climate Justice» vor, die heute beginnt. Es ist ein Treffen zum zehnten Jahrestag der päpstlichen Enzyklika Laudato Si' zur Förderung einer globalen Reaktion auf die Klima- und Umweltkrise aus der Perspektive von Glauben, Politik und Zivilgesellschaft.

Bild: Ernesto Ruscio/Getty

Letzte Meldungen

Nord-Stream-Verdächtiger in Polen gefasst

Deutschland Die Bundesanwaltschaft hat die Festnahme eines Verdächtigen in Polen im Zusammenhang mit der Nord-Stream-Sabotage im September 2022 bestätigt. Wie die Behörde mitteilte, handelt es sich um einen ausgebildeten Taucher, der mutmasslich Teil der Gruppe war, die nahe der Insel Bornholm Sprengsätze an den Nord-Stream-Gaspipelines platzierte. Der Ukrainer soll an den Tauchgängen beteiligt gewesen sein. (dpa)

Stiller Abschied von Claudia Cardinale

Paris Weder Blumen noch Andenken: Still nahmen Hunderte Menschen in der im Herzen von Paris gelegenen Kirche Saint-Roch Abschied von Claudia Cardinale. Besonders bewegend: Der Einzug des schlichten Sarges wurde von der Originalmusik aus Sergio Leone's Westernklassiker «Spiel mir das Lied vom Tod» begleitet – jenem Film, mit dem sich die französisch-italienische Schauspielerin 1968 unsterblich machte. (dpa)

Sturm Gabrielle setzt Strassen unter Wasser

Spanien Heftige Regenfälle haben zahlreiche Strassen der Mittelmeerregion in reissende Flüsse verwandelt. Auf Videos in den sozialen Netzwerken ist zu sehen, wie Autos in der Region Valencia sowie auch auf Ibiza von den Wassermassen mitgerissen werden. Am schlimmsten war die Lage auf der Baleareninsel, wo die Ausläufer des Ex-Hurrikans Gabrielle für sehr viele überflutete Strassen, Garagen, Häuser und Keller sorgten. Der Regen habe erhebliche Schäden verursacht. (dpa)