

Berner Pläne verärgern Zentralschweiz

VERKEHR Der Bund will sparen. Daher sollen auf unrentablen Bahnlinien nur noch Busse verkehren. Das beträfe auch die Zentralbahn.

LÉA WERTHEIMER
lea.wertheimer@luzernerzeitung.ch

Letzte Woche ist bei den kantonalen Verkehrsdirektoren ein dicker Umschlag in den Briefkasten geflattert. Er kommt vom Bundesamt für Verkehr (BAV) und beinhaltet die Anhörung zu den Verordnungsanpassungen der Bahnreform und betrifft den Personenverkehr. Die Lektüre zeigt, dass der Bundesrat mit den Reformen ein Ziel verfolgt: sparen. Zahlen sollen dafür die Passagiere des Regionalverkehrs, auch in der Zentralschweiz.

Die Landesregierung hat das BAV beauftragt, ein Projekt zu erarbeiten, welches die Wirtschaftlichkeit des regionalen Bahnverkehrs optimieren soll. Bahnlinien mit tiefer Rentabilität sollen unter die Lupe genommen werden. «Der Bundesrat erwartet, dass bei diesen Linien gezielt und flächendeckend geprüft wird, ob zum Bahnangebot nicht wirtschaftlichere Alternativen bestehen», heisst es. Gemeint ist, dass künftig Busse statt Züge eingesetzt werden sollen.

S-Bahn-Linien auf dem Prüfstand

Der Bundesrat möchte, dass alle Linien mit einem Kostendeckungsgrad unter 50 Prozent überprüft werden. Betroffen sind schweizweit 175 von 300 Regionallinien. Darunter auch die Strecken von Luzern nach Dallenwil oder Giswil, wie die «NZZ am Sonntag» schreibt. Es sind die S-Bahn-Linien, welche die Zentralbahn betreibt.



Nach Dallenwil oder aufs Abstellgleis? Ein Passant blickt gespannt in einen neuen Zug der Zentralbahn.

Keystone/Urs Flüeler

Erst vor Jahresfrist haben Bund und Kantone 13 Millionen Franken für die Infrastruktur der Zentralbahn gesprochen. Zudem investiert die Zentralbahn Millionen in neues Rollmaterial. Auf die Berner Pläne angesprochen, will die Zentralbahn keine Stellung nehmen. Man habe noch keine detaillierte Kenntnis vom Bericht des BAV, sagt Sprecher Peter Bircher. Wie hoch der Kostendeckungsgrad der Strecken zwischen Dallenwil und Giswil sei, will Bircher noch nicht offenlegen, bevor eine interne Analyse vorliegt.

Bereits heute verkehren zu Randzeiten auf wenig frequentierten Bahnstrecken Busse. Die Experten schreiben, dass dies künftig kaum mehr genügen wird, um die bundesrätlichen Sparvorgaben zu erfüllen.

Es habe sich nämlich gezeigt, dass substanzielle Ersparnisse und Effizienzgewinne nur dann realisiert werden können, «wenn die ganze Schieneninfrastruktur aufgehoben wird». Klar ist: Je rentabler eine Strecke betrieben wird, desto weniger Subventionen zahlt der Bund. Und die Vorschläge zeigen, dass

er damit eben diese Subventionen künftig senken möchte.

«Das ist kompletter Unsinn»

Die Pläne aus Bern stossen auf Bedenken und Widerstand. Mit 50 Prozent Kostendeckung setze der Bund das Kriterium sehr hoch an, sagt Ueli Stückelberger, Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr, gegenüber der «NZZ am Sonntag». Umstellungen seien nur dort zulässig, wo sie für die Passagiere auch mit Mehrwert einhergehen. Gemeint sind etwa zusätzliche Haltestellen.

Karin Blättler, Präsidentin von Pro Bahn Sektion Zentralschweiz, lässt kein gutes Haar am Vorschlag des Bundesrates. «Das ist kompletter Unsinn.» Busse seien weniger attraktiv als Züge. «Die Konsequenz wäre, dass die Leute auf die Strasse ausweichen. Diese sind aber ohnehin verstopft, zunehmend auch in den Randregionen.» Sie moniert zudem, dass sich niemand an wenig frequentierten Strassen störe. Niemand frage da nach der Rentabilität.

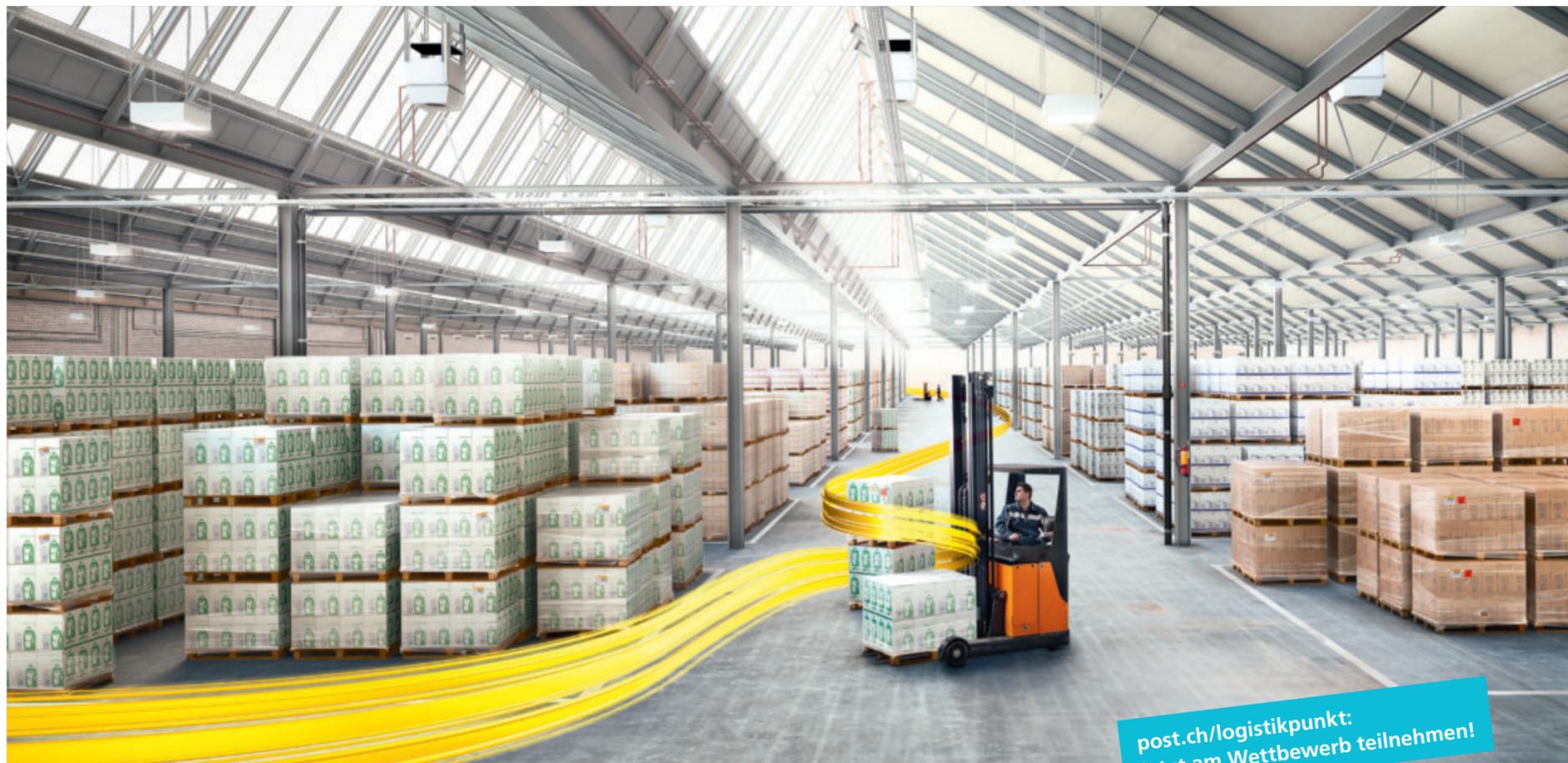
Der Versuch, den Kostendeckungsgrad zu steigern, sei ein schwieriges Unterfangen. Das Grundübel liege bei der Zersiedelung. Diese müsse man stoppen. «Nur so können diese Probleme unter Kontrolle gebracht werden.» Blättler appelliert an die Solidarität der städtischen Regionen. «Es ist nicht möglich, dass alle in der Stadt wohnen.»

«Bus ist keine echte Alternative»

Auch in den Kantonen regen sich Bedenken. Der Nidwaldner Regierungsrat Hans Wicki hat die Post aus Bern noch nicht gesehen, sagt aber: «Grundsätzlich begrüße ich es, wenn der Kostendeckungsgrad möglichst hoch ist.» Liege er bei S-Bahnen unter 35 Prozent, müsse man sich ernsthafte Gedanken machen. Wicki gibt aber zu bedenken, dass ein Bus nicht zwingend einen besseren Kostendeckungsgrad erreicht.

«Der Kostendeckungsgrad der S4 auf der Strecke nach Dallenwil liegt heute zwischen 40 und 50 Prozent», sagt Wicki. Man müsse der Realität ins Auge sehen: «Das Potenzial der Kantone Nid- und Obwalden ist nicht unendlich gross.» Es werde vermutlich nicht möglich sein, den Deckungsgrad der Ballungszentren zu erreichen. Wicki befürchtet wie Karin Blättler von Pro Bahn, dass der unattraktive öffentliche Verkehr nur zu mehr Verkehr auf den Strassen führt. «In der Region um Luzern ist das keine echte Alternative.»

ANZEIGE



post.ch/logistikpunkt:
Jetzt am Wettbewerb teilnehmen!

Modernste IT für höchste Lagerkompetenz: Auch das ist Logistik.

Praktisch für jedes Gut bietet Ihnen die Post ein passendes und flexibles Lager. Über Ihren Warenbestand, Ihre Bestellungen sowie die Transportdaten haben Sie dank modernster IT jederzeit den Überblick. Was immer Sie wünschen, vertrauen Sie auf die Logistikerin mit dem umfassendsten Angebot. Mehr Infos unter post.ch/lager

Für die anspruchsvollsten Kunden der Welt.

DIE POST