



Das schweizerische Bahnnetz ist im Vergleich zum Ausland dichter, pünktlicher und zuverlässiger kann aber zukünftig den Ansprüchen der Bahnkunden, der Nachfrage-Entwicklungen und den Klimazielen kaum Genüge schaffen.

Schweiz

Bleibt die Schweiz noch das Bahn-Vorzeigeland?

In der schweizerischen Bahnpolitik brauen sich Gemengelage zusammen, die wenig Gutes verheißen. Ohne ein übergeordnetes Angebots-Konzept, dafür aber mit Milliarden von Infrastrukturvorhaben will man eine über hundert jährige Netzstruktur verdichten.

Dank einer weitsichtigen Denkweise in den letzten Jahrzehnten konnte die schweizerische Verkehrspolitik durch die Einführung des Taktfahrplans (1982), Bahn 2000 – Konzept mit Neubaustrecken (2004) und Basistunnels (Lötschberg 2007 und Gotthard/Ceneri 2020) den Grundstein für ein europaweit einzigartiges, vom Volk jeweils durch Abstimmungen alimentiertes, Bahnangebot legen.

Dieser Geist von Pioniertaten scheint verfliegen zu sein, Ungemach zieht am Horizont auf:

- Planungsfehler führen zu teils massiven Bauverzögerungen in wichtigen Knotenbahnhöfen wie Bern, Genf und Lausanne. Beim Letzteren merkte man 2023, dass die geplanten Kapazitäten nicht ausreichen, Konsequenz zwölf Jahre Bauverzögerung!
- Das vorherrschende föderalistische Polit-Denken räumt regionalen Bahn-Wunschvorhaben Priorität ein (mit entsprechenden Investitionsfolgen) wodurch eine ganzheitliche übergeordnete Netzoptimierung zweitrangig wird.

- Die im Ausland viel beachtete staatliche Schuldenbremse, die den Bundeshaushalt vor strukturellen Ungleichgewichten bewahrt gilt nicht für den bundeseigenen Betrieb SBB. Dieser wird weiterhin, unter Umgehung der Bremse, bezuschusst um die steigende Schuldenlast zu kompensieren.
- Taktverdichtungen auf bestehenden Trassen erhöhen die Komplexität und führen zu „Dichtestress“, erhöhter Abnutzung und schlechterer Resilienz gegenüber Störfällen und Verspätungen.
- Die Neigevorrichtungen in den neuen Twindexx Intercity-Doppelstockzügen mussten wegen Unwohlsein der Fahrgäste und des Personals sistiert werden, was Fahrzeitverkürzungen verhindert.
- Erst im Infrastruktur-Ausbauprogramm STEP 2035 sollen, sofern denn auch so entschieden wird, neue Kapazitäten für den Güterverkehr und den Regionalverkehr geschaffen werden. Doch die Klimaziele und die Industrie brauchen neue Angebote heute und nicht erst übermorgen.

- Seit 2018 ist das schweizerische Normalspurnetz mit ETCS Level 1 Limited Supervision ausgerüstet. Nach fünf Abschnitten mit ETCS Level 2 wurde dessen weiteren Ausbau gestoppt, da das Kosten/Nutzenverhältnis nicht stimmt und Leistungsreduktionen gegenüber den bisherigen Systemen aufgetreten sind.
- Last-but-not least: In den letzten 15 Jahren erhöhte sich der Modalsplit der Bahn nicht, dies trotz Milliarden schweren Investitionen.

Selbst das zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) hält bereits 2022 in einer Stellungnahme fest, dass die SBB über die bereits beschlossenen Ausbauten hinaus bis mindestens im Jahr 2033 keine weiteren Ausbauten in Angriff nehmen kann. Zusätzliche Baustellen würden das Netz allzu stark belasten.

In der Westschweiz sei die SBB bereits ab 2025 gezwungen, den Grundfahrplan anzupassen. Der geltende Fahrplan kann mit der gestiegenen Anzahl der Reisenden und damit längeren Ein-, Aus- und Umsteige-Zeiten sowie den vielen Bauarbeiten vielerorts nicht mehr eingehalten werden. Die Folge davon ist eine tiefere Kundenzufriedenheit.

Entwurf Fahrplan 2035

Die Veröffentlichung des Fahrplan-Entwurfs 2035 durch das BAV führte zu erheblichen „roten Köpfen“ in der Bahnlandschaft Schweiz. Der Entwurf hat ergeben, dass in zahlreichen Knotenbahnhöfen wie Olten, Bern, Luzern und anderen zukünftig schlechtere Anschlussverbindungen zu erwarten sind sowie spürbar längere Fahrzeiten zur Fahrplan-Stabilisierung (zum Teil über zehn Prozent) eingeplant werden. Von der Nordwestschweiz und Luzern würde es keine direkten Euro- und Intercity-Züge mehr ins Tessin geben. Die ÖBB-Züge Wien – Zürich bräuchten 40 Minuten länger. Die internationalen Anbindungen sollen, zwecks Stabilisierung des Taktfahrplanes, teils an der Grenze gebrochen werden. Ob damit Umsteiger von der Straße und vom Flugzeug zu motivieren sind bleibt offen. Gleichzeitig spricht man von neuen Investitionen für Tiefbahnhöfe in Basel, Luzern, Lausanne und Genf.

Der Bundesrat will handeln

Mit den Ausbausritten 2025 und 2035 sowie dem 2009 verabschiedeten Programm ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur als Nachfolgeprogramm von „Bahn 2000“) hat das Parlament über 300 Bahnausbau-Projekte im Umfang von rund 25 Milliarden Franken (26 Milliarden Euro) beschlossen. Davon ist ein Drittel in Betrieb, der Rest befindet sich im Bau oder in der Projektierung. Die Bahn soll in Zukunft weiter gestärkt werden. Der Bundesrat hat dafür an seiner Sitzung vom 16. August 2023 die neue Langfriststrategie „Perspektive BAHN 2050“ verabschiedet. Er beantragt dem

Parlament für die Erweiterung wichtiger Ausbauprojekte sowie für Mehrkosten zusätzliche 2,6 Milliarden Franken aus dem Bahninfrastrukturfonds. Im Weiteren hat er bei den laufenden Ausbauprogrammen einige Anpassungen beschlossen: Ein Streckenausbau Lausanne – Genf, der Lötschberg-Basistunnel soll durchgehend statt nur teilweise auf zwei Spuren ausgebaut werden, zusätzliche Mittel sind für den Ausbau der Bahnknoten Genf und Olten und für die Kapazitätssteigerungen im Raum Zürich vorgesehen. Die Planung für den Schmalspurnetz-Lückenschluss Zentralschweiz mit der Achse Wallis-Graubünden (Grimselprojekt) soll weitergeführt werden (siehe Grafik).

Insgesamt (ZEB, AS 2025, AS 2035) soll der Bund damit bis 2035 über 27 Milliarden Franken in den Ausbau des Bahnnetzes investieren.

Nicht zielführende Strategie?

Der Fahrgastverband Pro Bahn hält in einer Stellungnahme zur „Perspektive BAHN 2050“ folgendes fest: „Der Bundesrat wollte den Marktanteil der Bahn verdoppeln. Die Menschen sollten auch zwischen den großen Agglomerationen auf längeren Strecken vom Auto und vom Flugzeug auf die Bahn umsteigen. Was ist von diesen Zielen geblieben? Die Konzentration auf kurze und mittlere Strecken und eine Steigerung des Marktanteils der Bahn um ganze drei Prozent! Die Fahrzeit von Tür zu Tür ist das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. Die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs sind auf vielen Relationen nicht konkurrenzfähig. Pro Bahn fordert daher



Gemäß Antrag des Bundesrates an das Parlament sollen neben Anpassungen an den laufenden Ausbauprogrammen auch neue Projekte aufgenommen werden (hier rot dargestellt).

unter anderem den Bau eines Verkehrskreuzes Schweiz mit HGV-Strecken auf der Ost-West und der Nord-Süd Achse. Damit können nicht nur konkurrenzfähige Fahrzeiten zwischen St. Gallen und Genf angeboten, sondern auch die wichtigen europäischen Knoten wie Lyon, Mailand, München sowie Frankfurt angebunden werden.“

Fazit

Fachleute bezweifeln, dass mit den geplanten Maßnahmen das Bahn-Vorzeigeland Bestand haben kann. Denn ohne ein übergeordnetes Konzept über Angebote, Reisezeitverkürzungen, Kapazitäts- und Trassen-Bedarfe zu einem Fahrplan-Entwurf zu kommen scheint fragwürdig. Infrastruktur-Projekte scheinen das Mass aller Überlegungen zu sein, dies jedoch ohne je Rechenschaft über die betrieblichen Mehrkosten abzulegen.

Peider Trippi