



Der Schritt zum schweizweiten Halbstunden- und nachfragebezogenen Viertelstundentakt soll mit dem Ausbauschnitt 2030/35 vollzogen werden.

Schweiz

Mit Ausbauschnitt 2030/35 zum „Metrosystem“

Gemäß Verkehrsperspektiven des Bundes bis 2040 werden der Personen- wie der Güterverkehr in der Größenordnung von 45 bis 50 Prozent wachsen. Die Planungen für den nächsten Ausbauschnitt 2030/35 laufen seit 2014. Künftig sollen schweizweit alle Züge systematisiert im Halbstundentakt verkehren.

Das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) des Bundes sieht vor, dass rund alle fünf Jahre ein Ausbauschnitt umgesetzt wird. Die Kantone hatten im Rahmen ihrer sechs Planungsregionen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) 2014 ihre Konzepte eingereicht. Diese umfassen das öffentliche Verkehrsangebot im regionalen Personenverkehr, das die Planungsregionen bis 2030/35 anstreben.

Das BAV fasste die eingereichten Angebote in regionale Module zusammen. Gemeinsam mit den Planungsregionen und den Bahnen wurden die Module geprüft und optimiert. Anschließend wurden diese nach folgenden Kriterien bewertet:

- Beitrag zum Abbau von Engpässen (Überlast-Abbau);
- positive Wirkung auf das gesamte Netz (Netzwerk statt regionale Vorteile);

- Kosten-Nutzen-Verhältnis;
- Übereinstimmung mit den Kriterien der Raumentwicklung Schweiz.

Der Bundesrat hat die konkreten Projekte des Ausbauschnitts 2035 am 15. Januar 2018 in die Vernehmlassung (Umfrage) geschickt. Die definitiven Anträge werden voraussichtlich Ende 2018 vom Schweizerischen Bundesrat an das Parlament überwiesen. Dieses entscheidet in der Folge über die konkreten Projekte. Falls das Referendum ergriffen wird, hat das Stimmvolk das letzte Wort. Angestrebt wird, dass die Kunden von Reiseketten profitieren, die alle 30 Minuten gleich sind.

Sinkender Grenznutzen

Die weitgehend stündliche Fahrplanstruktur hat zur Folge, dass die vorhandenen Infrastrukturkapazitäten nicht optimal genutzt werden können. Die weitverbreiteten „Hinketak-

te“, wo Züge alle 25 beziehungsweise dann 35 Minuten anstelle der exakten 30 Minuten fahren, führen zu mehr Kapazitätsbedarf als notwendig. Die dadurch steigende Anzahl der Abhängigkeiten hat mittlerweile ein Ausmaß erreicht, dass das System äußerst sensitiv auf Störungen reagiert. Wird an der Fahrplanstruktur nichts geändert, bedeutet dies immer teurere Infrastrukturmaßnahmen für verhältnismäßig wenig Zusatznutzen. Auch sind die Kosten der Bahn im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern überproportional gestiegen: Stetig höhere Fahrpreise sind die Folge. Auch mit dem Ausbauschnitt 2025 kann diese Entwicklung nicht gestoppt werden. Die SBB setzen deswegen alles daran, die Systemkosten wieder zu senken. Ob hier den SBB die „Quadratur des Kreises“ gelingt, bleibt allerdings offen. Einer höheren Rollmaterialnutzung – und dadurch gleichmäßigerem, nutzenbringendem Personaleinsatz – stehen höhere variable Kosten wie Verschleißerscheinung von Infrastruktur und Rollmaterial sowie ein höherer Energiebedarf gegenüber. Bei einem Ausbauschnitt

von beispielsweise einem Stunden-takt auf einen Halbstundentakt fällt anfänglich der Auslastungsgrad, der erst mit einer höheren Nachfrage später wieder steigt. Somit fallen höhere Betriebskosten sofort an, der Ertrag wird mit den zusätzlich generierten Fahrkarten hingegen erst allmählich erwirtschaftet.

Fernverkehr im Viertelstundentakt

In der Schweiz gibt es drei Regionen, in denen die Nachfrage überdurchschnittlich zunimmt:

- Großraum Genf–Lausanne–Yverdon;
- Freiburg–Bern–Zürich respektive –Thun;
- Großraum Zürich mit den umliegenden Kantonen Aargau, Zug, Luzern und St. Gallen.

Hier planen die SBB erstmals einen Fernverkehr im durchgehenden Viertelstundentakt. Der Viertelstundentakt ergibt sich immer aus zwei einander überlagernden Halbstundentakten, teilweise mit leicht abweichender Haltepolitik. Der Viertelstundentakt ist so aufgebaut, dass er in Tagesrandzeiten ausgedünnt werden kann, ohne dass Transportketten entfallen.

Güterverkehrsnetz

Für den Güterverkehr sieht das Konzept ein Expressnetz auf den Schweizer Hauptachsen vor. Diese schnellen Trassen ermöglichen Fahrzeitreduktionen von bis zu 25 Prozent, da sie in der Lage sind, unmittelbar hinter dem Fernverkehr herzufahren. Die bis zu 400 Meter langen Expresszüge beschleunigen dabei auf bis zu 120 Kilometer pro Stunde.

Wie im Personenverkehr wird auch der Güterverkehr grundsätzlich halbstündlich systematisiert. Insbesondere zwischen den Rangierbahnhöfen Lausanne und Limmattal (bei Zürich) ist der durchgehende Halbstundentakt sowohl im Express- als auch im Standardnetz geplant. Ab Limmattal in die Ostschweiz und Richtung Schaffhausen (Anbindung Singen/Deutschland) sind ebenfalls Halbstundentakte geplant. Dank der Systematisierung des Personenverkehrs gibt es auf allen wichtigen Güterverkehrskorridoren keine Einschränkungen

in den Hauptverkehrszeiten mehr. Damit wird der immer stärker verbreiteten 24-stündlichen Logistikkette und der als Folge geforderten ganztägigen Trassenverfügbarkeit Rechnung getragen.

Dem Güterverkehr steht mit dem Ausbausritt 2030/35 erstmals ein durchgängiges Expressnetz, auch in den Hauptverkehrszeiten, zur Verfügung (grün, siehe Grafik).

Partikularinteressen

Die ersten Reaktionen aus den Regionen auf die Anhörung fielen teilweise recht heftig aus: Die Regierungen der Kantone St. Gallen und Aargau wie auch die Stadt Luzern sehen sich desavouiert: „Kein St. Galler Projekt fand Eingang in die Vorlage“, „Aargau befürchtet, unter die Räder zu kommen, und kann die Nachfrage bei Weitem nicht abdecken“. Luzern kämpft seit Jahren für einen neuen Durchgangsbahnhof und geht wieder leer aus. Die größte Partei der Schweiz, die SVP, sieht Fehlinvestitionen und proklamiert, dass die Mobilität in eine ganz andere Richtung geht. Hieraus wird ersichtlich, dass der geplante Ausbausritt noch zu heftigen Auseinandersetzungen führen wird.

Weitblick – weit gefehlt?

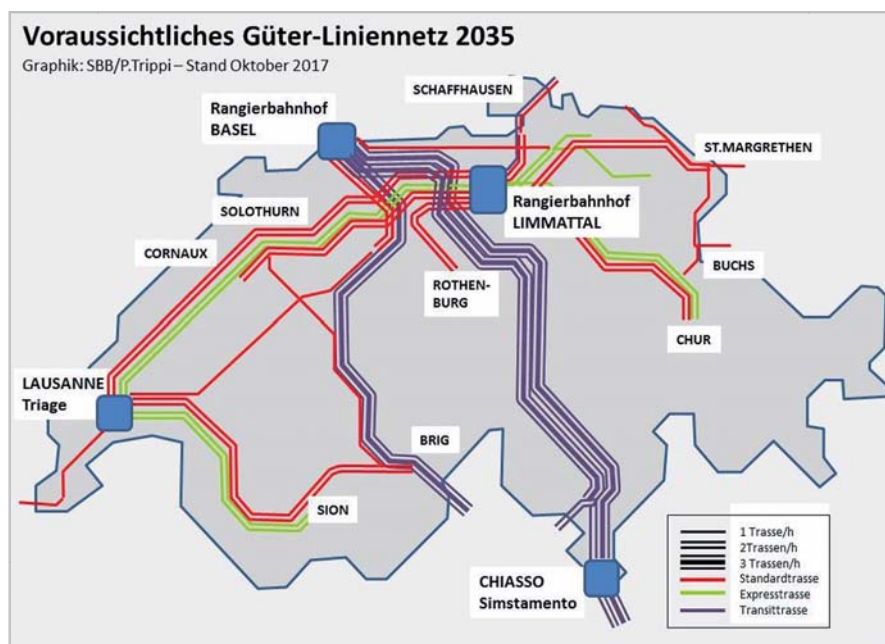
Ein Konsortium von privaten Handels-

ketten, Banken und Logistikdienstleistern hat für ein unterirdisches Transportsystem, das die heutigen Gütertransport- und Logistiksysteme entlasten und ergänzen soll, die notwendigen 100 Millionen Franken (85 Millionen Euro) seit Januar 2018 als Planungskredit „Güter-U-Bahn“ zusammen. Eine erste Strecke zwischen Härkingen und Zürich soll 2030 in Betrieb gehen.

Im Personenverkehrsbereich vermisst die Interessengemeinschaft SwissMetro-NG (NG = Neue Generation) eine Berücksichtigung. Im Ausbausritt 2030/35 ist keine Machbarkeits- respektive Zweckmäßigkeitstudie vorgesehen.

Die Technologie des Magnetantriebes in einer Vakuumröhre ist energiesparend und liegt damit eigentlich in der Linie des Energie-Konzeptes 2050. Sie erlaubt hohe Geschwindigkeiten von 500 Kilometern pro Stunde und eine dichte Zugfolge auf den Hauptachsen St. Gallen/Basel – Zürich – Luzern – Bern – Lausanne – Genf.

Die oberirdischen Schienenwege werden spätestens 2040 „am Anschlag“ sein. Und schon heute pflanzen sich kleine Störungen im Standardnetz dominoartig fort. Ob BAV respektive Bundesrat doch noch einsichtig werden? Das darf gehofft werden, es steht aber noch auf keinem Blatt geschrieben. pt



Dem Güterverkehr steht mit dem Ausbausritt 2030/35 erstmals ein durchgängiges Expressnetz, auch in den Hauptverkehrszeiten, zur Verfügung (grün).