

Großprojekte zwischen Wunsch und Realität – Zu viele Baustellen im Netz

Schweiz Der Schein trügt: Auch in der Schweiz läuft beim Ausbau des Bahnnetzes nicht alles nach Plan. Großprojekte sind verspätet, werden teurer und müssen teils ergänzt werden. Von der Seite der Bahnunternehmen wird zunehmend Kritik an den politischen Forderungen laut. Selbst für SBB-CEO Vincent Ducrot ist die Zahl der Baustellen zu hoch, monierte er vergangene Woche auf dem Bahnkongress in Basel. Fünf Großprojekte behindern im Moment den Verkehrsfluss und den Komfort für Zugreisende im Land:

- Ausbau der Doppelspur im St. Galler Rheintal (91,6 Mio. CHF)
- Doppelspurausbau im Laufental (123,9 Mio. CHF)
- Leistungssteigerung Bahnhof Basel SBB (148,7 Mio. CHF)
- Entflechtung Basel Ost–MuttENZ für den Güterverkehr (294,3 Mio. CHF)
- Neuer Doppelspurtunnel am Jurasüdfuß Ligerz–Twann (415 Mio. CHF)

Zurzeit sind insgesamt mehr als 300 Ausbauprojekte in der Realisierung. Soll der laufende Betrieb und die Pünktlichkeit nicht über ein erträgliches Maß beeinträchtigt werden, so scheint die gegenwärtige Anzahl an Baustellen ihre Grenzen zu erreichen. Bei laufenden Projekten wie dem Ausbau der Bahnknoten Bern, Lausanne und Genf zeichnen sich zudem aus unterschiedlichen Gründen Verspätungen ab: Planungsmängel, Einsparungen, bauliche Herausforderungen.

Projekte in Prüfung

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) prüft im Auftrag des Parlaments neue Großprojekte. Am meisten Publizität genießt im Moment das Projekt des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL). Einerseits, weil es spektakuläre bauliche Maßnahmen erfordert (Details hierzu in der kommenden *Rail Business* 21), andererseits weil die Zentralschweiz immer mehr vom nationalen und internationalen Bahnverkehr abgehängt wird.

Aktuell fährt kein einziger Zug aus Luzern über eine Schweizer Grenze und an den Züricher Flughafen. Mit dem umstrittenen Angebotskonzept 2035 des BAV müssten Luzerner Fahrgäste für in-

nerschweizerische Reisen zudem deutlich häufiger umsteigen. Entsprechend engagieren sich nun Politik und Verbände für die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern.

Landesweite Konkurrenz zum DBL

Bereits 2019 hatte das Parlament der Regierung mit dem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2025 den Auftrag erteilt, für die nächste Ausbau-Botschaft im Jahr 2026 fünf Großprojekte zu prüfen, die zeitlich und finanziell über mehrere Ausbauschnitte umzusetzen sind. Die Gesamtkosten dieser Projekte belaufen sich auf über 20 Mrd. CHF. Im nationalen Bahninfrastrukturfonds BIF stehen zwar genügend Mittel zur Verfügung, doch können im dicht befahrenen Bahnnetz der Schweiz nicht gleichzeitig unbegrenzt viele Baustellen laufen. Daher steht der DBL bereits heute im Wettbewerb mit:

- Aarau–Zürich: Kapazitätsausbau
- Knoten Basel „Herzstück“: Kapazitätsausbau
- Lausanne–Bern: Beschleunigung und Kapazitätsausbau
- Winterthur–St. Gallen: Beschleunigung

Weitere Großprojekte

Kommt dazu, dass im Ausbauschnitt 2035 weitere Großprojekte mit Kosten in der Größenordnung von 10 Mrd. CHF vorgesehen sind, die zwischen 2034 und 2043 in Betrieb genommen werden sollen. Dazu gehören:

- der Ausbau der Strecke Zürich–Winterthur mit dem Brüttener Tunnel,
- die Doppelspur des Lötschberg-Basistunnels,
- der Bau des Zimmerberg-Basistunnels II zwischen Zürich und Zug – er ist Voraussetzung für den Bau des DBL,
- der Tunnel am Jurafuß zwischen Lausanne und Genf,
- die Direktverbindung von Neuchâtel nach La Chaux-de-Fonds mit einem Juradurchstich,
- das 4. Gleis im Bahnhof Zürich Stadelhofen und schließlich
- der Meterspur-Tunnel von Täsch nach Zermatt für die Wintersicherheit des Weltkurorts. RB 13.5.24 (km)

Verkehrsexpertin wird neue Verkehrssenatorin

Berlin Die Juristin Ute Bonde (55/CDU) wird neue Verkehrssenatorin in Berlin.



Bonde soll am 23.05.2024 auf der nächsten Sitzung des Abgeordnetenhauses vereidigt werden. Bonde ist seit Mai 2023 Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds

Ute Bonde Berlin-Brandenburg (VBB). Zuvor war sie

seit 2009 bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) Leitung der Konzernrechtsabteilung und parallel dort seit 2019 auch Prokuristin. Begonnen hat Bonde ihre Laufbahn in der Berliner Verwaltung: von 1995 bis 2005 Senatsverwaltung für Finanzen und dann bei der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen, wo sie für die Anstalten öffentlichen Rechts zuständig war. RB 13.5.24 (cm)

Mobilitätsdatengesetz: BAST und BALM eingebunden

BMDV Im Sommer 2023 hat das Bundesverkehrsministerium (BMDV) die Eckpunkte für ein Mobilitätsdatengesetz (MDG) vorgestellt (*Rail Business* 31/23). Es soll die freie Zugänglichkeit von Verkehrsdaten sicherstellen, um nahtlose Reiseketten zu ermöglichen.

Nun hat das Ministerium den Entwurf des MDG in die Ressortabstimmung gegeben. Danach soll die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) als „Bundeskordinator“ regeln, wie die Daten (Spezifikationen, Standards, Anforderungen und Formate) zur Verfügung gestellt werden sollen. Das Gesetz soll wegen schneller technischer Fortschritte hier keine Vorgaben machen. Die Behörde soll dafür 22 Stellen erhalten. Die Kontrolle und Aufsicht über die Daten soll beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) angesiedelt sein, das dafür vier Stellen erhält. Das BALM soll die Bußgelder von bis zu 10 000 EUR verhängen, sollten Unternehmen ihre Daten nicht teilen. Das Gesetz könnte laut Medienberichten Ende 2024/Anfang 2025 in Kraft treten. RB 13.5.24 (cm)