



Zum Thema

Kurt Metz zur Diskussion um Infrastrukturausbau

Das Signal blinkt orange

Im ÖV-Vorzeigeland Schweiz brodelt es: Die Erkenntnisse und Vorschläge der Expertengruppe „Prometheus“

stießen auf Zustimmung wie Ablehnung: positive Medienberichte und wohlwollende Leserbriefe, vehemente Proteste und harsche Kritik bei Politikern und in der Verwaltung. Der Direktor des Bundesamts für Verkehr erachtete in einem Interview der NZZ am Sonntag die Forderung nach einem Moratorium „als völlig verfehlt“.

Dabei läuteten bereits in der Bilanzmedienkonferenz der SBB im März die Alarmglocken, als VR-Präsidentin

Monika Ribar und CEO Vincent Ducrot vor den kaum realisierbaren Forderungen der Politik zum überladenen Investitionsprogramm warnten. Ducrot doppelte noch vor dem Referat von ex-CEO Weibel in der Westschweizer Presse nach, in dem er fehlende Angebotskonzepte für die Investitionsfinanzierung beklagte. Gleichzeitig sah er erhebliche Kapazitäten im Netz aufgrund „weicher Massnahmen“. Wirkt „Prometheus“ bereits im Hause SBB?

RB 8.7.24

Ein Moratorium für Schweizer Bahnausbauten?

Infrastruktur Die Wogen gingen hoch nach dem Referat zum Eintritt der Bahn ins dritte Jahrhundert von SBB ex-CEO Benedikt Weibel Anfang Juni im Verkehrshaus der Schweiz. Weibel präsentierte eine kritische Analyse des heutigen Zustands des Schweizer Bahnsystems und seinen Leistungen. Diese war von einem Team von ehemaligen und aktiven Bahnspezialisten unter dem Codenamen „Prometheus“ in anderthalbjähriger Arbeit auf freiwilliger Basis entstanden und wurde erstmals vor einem breiten Publikum präsentiert.

Drei Ansätze

Ausgehend von der unbestrittenen Feststellung, dass trotz der bedeutenden Investitionen in die Bahninfrastruktur sich der Modalsplit nicht zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verändert hat, sondern bloss zu höheren, jährlichen Systemkosten von 7% pro investiertem Schweizer Franken führt, stellen die Experten fest:

- Mehr als 25 Städte und Agglomerationsgemeinden mit über 10 000 Einwohnern sind nicht an das überregionale Bahnnetz angebunden. Der Marktanteil des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Agglomerationen ist bedeutend tiefer als in den Kernstädten.
- Der Anschluss ans europäische HGV-Netz ist Richtung Frankreich und Spanien sowie nach Deutschland und Osteuropa ungenügend mit dem Resultat, dass Marktanteile an den Strassen- und Luftverkehr verloren gehen.
- Die Redundanz der Ost-/Westachse (Bodensee-Genfersee) ist geringer als die der alpenquerenden Nord-/Süd-

achse, obwohl die Verkehrsströme zwischen Genf und Lausanne und Olten – Aarau stärker sind.

Zweite West-Ost-Achse

Das Konzept der Gruppe Prometheus „adressiert die Mängel des heutigen Systems, entspricht der wirtschaftlichen und bevölkerungsmässigen Entwicklung und hat ausserdem das Potenzial, stark belastete Netzknoten zu entlasten.“ Es schlägt vor:

- Bau einer zweiten West-Ost-Achse zwischen Genfersee, Bern, Luzern und der Ostschweiz via Zug
- Bau neuer Agglomerationsbahnhöfe für den Anschluss grosser Teile der Bevölkerung ans nationale Bahnnetz
- Schaffen neuer Anschlüsse Richtung Lyon und München mit dem Ziel, zum Luftverkehr konkurrenzfähige Verbindungen nach Berlin und Barcelona (und darüber hinaus) zu verschaffen.

Infrastruktur besser nutzen

Um die aktuellen Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen und den Marktanteil des ÖV zu erhöhen, gilt es rasch neue Angebote zu kreieren und nicht auf Infrastrukturausbauten in 25 Jahren zu warten. Die Recherchen der Experten und des auf Entwicklungen von Mobilitätslösungen spezialisierten Beratungsunternehmens Otimon in Luzern des ehemaligen SBB Fernverkehr-Angebotsplaners Philipp Morf zeigen eine Vielfalt von Möglichkeiten, die bestehende Infrastruktur und Produktionsmittel effizienter einzusetzen. Dazu gehören die Harmonisierung der Geschwindigkeiten durch eine neue Haltepolitik und

die Sortierung der Züge nach Geschwindigkeit sowie alternative Zugläufe. Beim Rollmaterial heissen die entscheidenden Faktoren möglichst viele Sitzplätze, optimale Eingangsbereiche für beschleunigten Fahrgastwechsel kombiniert mit rasch agierenden Türsystemen, hohes Beschleunigungs- und Bremsverhalten der Züge und Unterstützung der Lokführer durch Automatisierung (ATO). Dann kann durch die Optimierung von Gleislayouts in den Bahnhöfen viel Kapazität gewonnen werden, indem beispielsweise Kreuzungskonflikte vermieden werden. Schliesslich liegt ein grosses Potenzial in der Digitalisierung der Zugsteuerung, um kürzere Zugfolgen zu ermöglichen.

Denkpause für Ausbauprojekte

Detaillierte Fahrplanstudien zeigen, dass mit derartigen Massnahmen – und noch ohne Digitalisierung der Zugsteuerung – auf dem bestehenden Netz gut ein Viertel mehr Zugkilometer angeboten werden könnten. Die Ziele der Ausbauschritte 2035 – zusätzliche Kapazitäten, Viertelstundentakte, Direktverbindungen – liessen sich damit ohne grössere Infrastrukturausbauten realisieren.

Die Schlussfolgerung der Gruppe Prometheus heisst: „Wir brauchen ein Moratorium bei den Ausbauprojekten.“ Als Begründung fügt sie an: Sie sind in ihrer heutigen Form mangels Angebotskonzept nicht gesetzeskonform, sie kommen als Massnahmen gegen den Klimawandel zu spät und führen zu einem nicht mehr finanzierbaren Bahnsystem.

RB 8.7.24 (km)