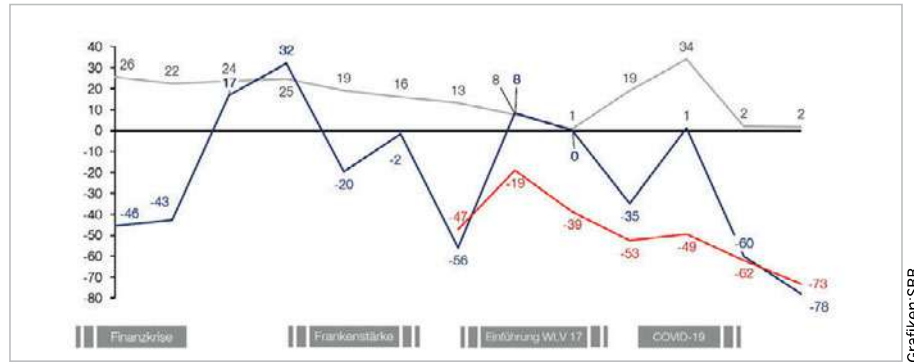


Produktion mit zweimaliger Bedienung:  
Rot das Tagesnetz, Blau das Nachtnetz

Fortsetzung von Seite 9

### Neues Produktionsmodell im EWL

Im EWLV war die vergangene Dekade geprägt von rückläufigen Mengen und hohen Fixkosten. SBB C schreibt rote Zahlen und hat ein strukturelles Defizit (siehe Grafik rechts). Das Angebot ist an konjunkturelle Schwankungen nicht anpassbar.



Performance im EWL (grau: Abgeltung durch öffentliche Hand; blau: Ergebnis SBB Cargo vor Wertberichtigung; rot = Ergebnis EWLV inkl. KV-Mengen im EWL in Mio. CHF)

Grafiken: SBB

Bis 2033 möchte die SBB C im EWLV wieder die Reinvestitionsfähigkeit erreichen (siehe Grafik Seite 9). Dazu finden gegenwärtig Kundengespräche zur Effizienzsteigerung und Preisanpassungen statt. Außerdem soll ein neues Produktionsmodell sowie die automatische Bremsprobe mit Prüfflogik zur Anwendung gelangen. Ab 2029 kommen die neuen Loks und Güterwagen zum

Einsatz. Das neue Produktionsmodell sieht im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) je ein Tages- und Nachtnetz vor. Im Tagesnetz erfolgt die Abholung bis 12:00 h und die Zustellung am Folgetag bis 12:00 h. Im Nachtnetz erfolgt die Abholung bis 18:00 h und die Zustellung bis 06:00 h (siehe Grafik links). Für beide Netze sind Bedienzeitfenster definiert. RB 24.2.25 (lüt)

## Ausbauprojekte werden neu überprüft und priorisiert

**Infrastruktur** Der Schweizer Verkehrsminister Albert Rösti lässt die geplanten Ausbauten von Schiene und Straße überprüfen. Nach der Ablehnung von sechs Autobahn-Abschnitten mit Kosten von geschätzten 4,9 Mrd. CHF des Bundesamtes für Straßen durch die Schweizer Stimmberechtigten im November 2024 gab kurz darauf das Bundesamt für Verkehr (BAV) gewaltige Mehrkosten für das Angebotskonzept 2035 der Bahnen mit 60 neuen Viertel- und Halbstundentakten und 20% mehr Sitzplätzen bekannt: Statt der vom Parlament bewilligten 16 Mrd. CHF soll dieses nun 30 Mrd. CHF kosten. Dazu kommt noch, dass der Bund ab 2027 jährlich 200 Mio. CHF weniger in den Fonds für die Bahninfrastruktur einzahlen will, als Beitrag an das angekündigte Spar-Entlastungspaket. Das entspricht rund 3,5% der Gesamteinnahmen des Fonds.

Ende Januar verfügte Bundesrat Rösti nun einen Stopp: Alle geplanten Ausbauprojekte der verschiedenen Verkehrsträger werden überprüft und priorisiert. Der entsprechende Auftrag ging an Ulrich Weidmann von der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) in Zürich

– als ordentlicher Professor für Verkehrssysteme ein ausgewiesener Experte. Im Bahnbereich hat er den Auftrag erhalten, bis zum Herbst dieses Jahres sämtliche schon beschlossenen Ausbauprojekte, für die noch keine Baubewilligung vorliegt, sowie die zusätzlichen Maßnahmen, die für die vollständige Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 nötig wären, und weitere sechs im darauffolgenden Ausbauschritt geplanten Bauten zu überprüfen.

### Bereits in Realisierung

Trotz der Überprüfung wird an allen Projekten weitergeplant und -projektiert. Bauten, die bereits über eine Plangenehmigungsverfügung des BAV verfügen, sind von der Priorisierung durch Prof. Weidmann nicht betroffen. Dazu gehören zahlreiche Projekte aus früheren Ausbauprogrammen und folgende Projekte im Auftragswert von 1,8 Mrd. CHF aus dem jüngsten Ausbauprogramm, dem Ausbauschritt 2035:

- Doppelspur zwischen Basel und Biel für den Halbstundentakt
- Doppelspurausbau im Großraum des Zürcher Flughafens für den Viertelstundentakt
- Ausbau Badischer Bahnhof Basel

- Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels auf durchgehende Doppelspur
- Neubaustrecke Lugano–Bioggio der Tram-ähnlichen Meterspurbahn FLP
- Neue Haltestelle in Bellinzona Piazza Indipendente für die Tessiner S-Bahn
- Neue Kreuzungsstelle der meterspurigen Zentralbahn auf der Strecke Luzern–Interlaken

Eines der Projekte aus einem früheren Ausbauprogramm (Ausbauschritt 2025), das bereits über eine Baubewilligung verfügt und deshalb nicht mehr angetastet wird, ist die „Leistungssteigerung Bern West“. Sie enthält den neuen Bahnhof Europaplatz Nord, eine Passerelle und einen neuen Tunnel für den kreuzungsfreien Betrieb, was die Einführung des Viertelstundentakts im Großraum Bern und den Halbstundentakt nach Neuenburg ermöglicht. Die Anfang Februar gestarteten Bauarbeiten dauern voraussichtlich bis 2036, und die Kosten belaufen sich nach aktuellen Schätzungen auf 900 Mio. CHF.

### Auf der Kippe

In der Überprüfung mit dem Namen „Projekt '45“ stehen unter anderem das Weiter auf Seite 11

Fortsetzung von S.10

Herzstück in Basel, die Tiefbahnhöfe in Luzern und Genf, der Ausbau des Zürcher Stadtbahnhofs Stadelhofen, die Erweiterung des Brüttener Tunnels zwischen Zürich und Winterthur, der Zimmerberg-Basistunnel II zwischen Zürich und Zug wie auch der Juradurchstich zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds.

Die Perspektive, dass diese Vorhaben zeitlich verschoben oder gar fallen gelassen werden, kommt bei der regionalen Politik nicht gut an. Auslöser des Priorisierungs-Auftrags und der damit einhergehenden Verstimmung sind einerseits die Verteuerung der vom Parlament bewilligten Projekte und andererseits die von der SBB mit neuen Planungsgrundlagen unternommene Nachrechnung. Das einst versprochene Angebot lasse sich nämlich mit den vorgesehenen Ausbauten alleine nicht stabil produzieren – es drohe gemäss SBB „eine massive Verschlechterung der Pünktlichkeit“.

RB 24.2.25 (km)

## In 2025 knapp 1000 Extrazüge mehr

**Personenverkehr** 2025 ist für die Schweiz ein Jahr der Events. Insgesamt stehen 1400 nennenswerte Anlässe an. Darunter sind die beiden internationalen Großveranstaltungen der Uefa Women's Euro 2025 an verschiedenen Austragungsorten und der Eurovision Song Contest in Basel. Allein zu diesen beiden Events werden insgesamt 900 000 Besuchende erwartet.

Die SBB legt zusätzlich zu ihrem engen Taktfahrplan 1600 Extrazüge auf und setzt über 2000 Kundenbetreuende ein. Im Vorjahr waren es 650 Extrazüge, und es wurden 12 000 Zusatzstunden geleistet. Regelzüge werden zudem mit zusätzlichen Wagen verstärkt oder die Zugkompositionen verlängert. Vier Anlässe stechen aus der Vielzahl der Events mit außerordentlichen Leistungen des öffentlichen Verkehrs heraus:

- Eurovision Song Contest (Mai) in Basel, 250 000 Besuchende und 85 Extrazüge

- Eidgenössisches Turnfest (Juni) in Lausanne, 70 000 Teilnehmende und 50 Extrazüge
- Uefa Women's Euro (Juli): 650 000 Zuschauende und 300 Extrazüge und
- Eidgenössisches Schwing- und Älplerfest (Ende August) in Mollis (Kanton Glarus) mit 350 000 Besucherinnen und Besuchern und 160 Sonderzügen der SBB und der Schweizerischen Südostbahn SOB.

Auch die Beförderung der Akteure und Teilnehmenden zu den jährlich wiederkehrenden Anlässen wie die Street Parade in Zürich, die Swiss Skills in Bern, Open-Airs Stadionkonzerte und Volksfeste im ganzen Land werden mit Extrazügen sichergestellt. Zu den hohen Transportzahlen tragen preislich attraktive Angebote des ÖV bei. So ist bei den Matchtickets für die Fußballeuropameisterschaft der Frauen auch die Beförderung zu den Stadien und zurück inbegriffen.

RB 24.2.25 (km)



**Plasser**  **SERVICES**

**JETZT AUCH IN DER SCHWEIZ!**



**Vinzenz Bindschädler**  
CEO PRS Schweiz

**Sie brauchen Maschinen im Einsatz. Wir machen den Service.** Mit Vinzenz Bindschädler als CEO der PRS Schweiz AG bieten wir unseren Schweizer Kunden maßgeschneiderte Lösungen direkt vor Ort – für schnelleren, effizienteren und noch besseren Service.

[www.pr-services.com](http://www.pr-services.com)

 [pr-services.com/linkedin](https://pr-services.com/linkedin)

PRS ist ein Teil der ROBEL Gruppe.