



Zum Thema

Kurt Metz zu den Plänen der SBB im Fernverkehr

International unverbindlich

Die SBB Spitze präsentierte an der Bilanzmedienkonferenz ein Potpourri an Ideen zur Entwicklung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs. Substanziell war allerdings nur die geplante Einführung von zwei Tageszügen nach Florenz-Livorno und Venedig. Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar verkündete die neue Doktrin, die vorsieht, Tageszüge von bisher vier auf

bis zu sechs Stunden Fahrzeit in Betracht zu ziehen. Um im gleichen Atemzug Verbindungen nach Rom und Barcelona von sieben Stunden und mehr anzukündigen. Nachtzüge – wie von Lobbyorganisationen gefordert – nach der Heiligen Stadt und Barcelona fallen implizit aus den Traktanden. Dafür soll nachts und nur saisonal die Langstrecke nach Kopenhagen wieder aufgelegt werden mit einer Verlängerung nach Malmö. Allerdings ist dafür altes Wagenmaterial von RDC vorgesehen, das bisher zwischen Zürich und Amsterdam pendelte und als „Pannenzug-Spitzenreiter“ unter den Nachtzugverbindungen gilt.

Dann will sich die SBB vom Kooperationsverkehr mit Partnerbahnen emanzipieren, also das bequeme „Clubmodell“ verlassen und selbst in 300

km/h-Hochgeschwindigkeitszüge investieren. Nur so kann sie auf den HGV-Strecken mit der Konkurrenz mithalten. Hoflieferant Stadler Rail führt aber kein entsprechendes Produkt in seiner breiten Palette. Fragt sich zudem, woher die hochverschuldete SBB die notwendigen Mittel dazu stemmen will. Krampfhaft wird an der Idee einer umsteigefreien Verbindung mit London gearbeitet, die „zwar technisch machbar sei, aber sehr anspruchsvoll zum Umsetzen“. Externe Bahnspezialisten warnen vor diesem Abenteuer und schlagen das Nutzen der bestehenden Infrastruktur in Lille Europe vor mit der Linienführung über Strasbourg und einer Verlängerung nach Brüssel, womit auch die Hauptstadt der EU endlich wieder direkt mit der Schweiz verbunden wäre.

RB 17.3.25

Breitere Förderung von Innovationsforschung im ÖV

Innovation Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat für die Förderprogramme „Energiesstrategie 2050 im öffentlichen Verkehr“, „Innovation im öffentlichen Personenverkehr“ und „Bahninfrastrukturforschung“ die Ziele, Schwerpunkte und Prioritäten für den Zeitraum 2025 – 2028 aufgelegt. Dafür stehen Mittel für Energie (2,5 Mio. CHF), Öffentlichen Verkehr ÖV (5 Mio. CHF) und Bahninfrastruktur (3,75 Mio. CHF) zur Verfügung – vorbehaltlich der jährlichen Budgetgenehmigung durch das Parlament.

Beim Programm Energiesstrategie im ÖV geht es um die in der vorangegangenen Legislaturplanung verknüpften Ziele zur Steigerung der Energieeffizienz und die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen auf Netto-Null bis 2025.

Das Programm zur Förderung von Innovationen im ÖV eröffnet konzessionierten Verkehrsunternehmen die Möglichkeit durch à-fonds-perdu-Finanzierungen innovative Projekte anzugehen. Dabei geht es um die langfristige Festigung des ÖV im gesamtschweizerischen Mobilitätssystem, um dessen Attraktivität und Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Neu ist dabei, dass sich alle Verkehrsarten für das Förderprogramm qualifizieren: Orts-, Regional- und Fernverkehr. Bisher war dies auf den Regio-

nalverkehr beschränkt. Die Öffnung des Anwendungsbereichs hat sich aufgedrängt, weil die Verbesserung der Effizienz und Qualität im öffentlichen Personenverkehr als Ganzes Sinn macht.

Die im Rahmen des Programms getesteten Lösungen sollen den Transportunternehmen (TU) und/oder den Nutzerinnen und Nutzer des ÖV einen Mehrwert bieten. Sie sollen zur vermehrten Nutzung des ÖV sowie zur Kostenreduktion beitragen. Erwartete Auswirkungen sind beispielsweise die Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr, eine höhere Rentabilität oder ein gesteigerter Selbstfinanzierungsanteil des ÖV sowie der kontrollierte Anstieg der Tarife. In der letzten Periode wurde beispielsweise „Glyphosat: Suche nach Alternativen“ gefördert.

Die unterstützte Forschung bei der Bahninfrastruktur hat zum Ziel Nutzen zu stiften für den Werterhalt sowie den effizienten, sicheren Betrieb und Unterhalt oder für den Ausbau der Bahninfrastruktur. In der neuen Periode soll dabei der Substanzerhalt in den Fokus gerückt werden. Neue Methoden und Ansätze sollen dabei helfen, die Wirtschaftlichkeit zu steigern und die Ressourcen optimal einzusetzen.

Die prioritären Bereiche des abgeschlossenen Forschungsprogramms

für den Zeitraum 2021 – 2024 betrafen Fahrzeugtechnik, Betrieb und Instandhaltung, Angebotskonzeption, Ticketing und Kundenerfahrung. Die Konsultation des BAV bei den Branchenvertreterinnen und -vertretern zeigt, dass diese Bereiche weiterhin aktuell sind und den im ÖV festgestellten Trends entsprechen. Daher werden sie beibehalten. Digitalisierung und Automatisierung dürften in diesen Bereichen weiter zunehmen.

Aufgrund der Ausweitung des Programms auf den gesamten ÖV wird das – künftig nicht mehr geeignete – Kriterium der Anwendbarkeit eines Projekts im Regionalen Personenverkehr durch das langfristige Kosten-Nutzen-Verhältnis ersetzt. Die Kosten-Nutzen-Analyse wurde zwar bereits bei der Lancierung des Programms im Jahr 2020 eingeführt, sie galt aber nicht als Kriterium für die Gesuchauswahl. Nach den positiven Erfahrungen in den letzten drei Jahren scheint es daher sinnvoll, das Kosten-Nutzen-Verhältnis stärker zu gewichten und als neues Eignungskriterium einzuführen. Im Programm 2025 – 2028 sind die folgenden vier Kriterien festgelegt und müssen kumulativ erfüllt werden: Innovation, öffentliches Interesse, langfristiges Kosten-Nutzen-Verhältnis und Risikosteuerung.

RB 17.3.25 (km)