

Finanzierung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz Finanzierungsdebatte und Literaturtipp „Bahn-Plan 2050“

Die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) will den öffentlichen Verkehr umfassender fördern als dies der Bundesrat vorgeschlagen hatte. Statt 3,5 Milliarden sind gemäss KVF-S 6,4 Milliarden Franken für die erste Ausbautetappe bis 2025 zu reservieren. Die zusätzlichen Mittel sollen durch die Mehrwertsteuer gedeckt werden. Dagegen schlagen der VCS und die Allianz „JA zur Initiative für den öffentlichen Verkehr“ eine Finanzierung über die Mineralölsteuer vor, die sogar ein Budget von mehr als 10 Milliarden Franken für den Ausbau des ÖV bis 2030 ermöglichen würde. Über die Zielvorgaben des Bundes und der KVF-S hinaus geht auch Daniel Mange in seinem Buch „Bahn-Plan 2050“. In dieser Zukunftsvision soll das Schweizer Bahnnetz etappenweise ausgebaut und ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz integriert werden. In der ersten Etappe „Takt“ erfolgt die Vollendung des integralen Stundentakts (Konzept Bahn 2000). Im zweiten Schritt „Frequenz“ wird auf den besonders stark befahrenen Strecken der Viertelstundentakt eingeführt. Gleichzeitig erhält der Regionalverkehr mehr Kapazitäten. Der Ausbau für die dritte Etappe „Tempo“ soll schliesslich den Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen auf den wichtigsten Achsen ermöglichen. (Sprache de)

Weitere Informationen:

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) www.parlament.ch > Legislativkommissionen
Initiative für den öffentlichen Verkehr www.aufgleisen.ch
Buch „Bahn-Plan 2050“, Rüegger Verlag (ISBN: 978-3-7253-0994-8) www.rueggerverlag.ch

Financement et renforcement des transports publics en Suisse Débat sur le financement et conseil lecture «Plan Rail 2050»

La Commission des transports du Conseil des Etats (CTT-E) veut promouvoir les transports publics de manière plus complète que ce qu'a proposé le Conseil fédéral. Selon la CTT-E, c'est 6.4 milliards de francs plutôt que 3.5 milliards qui devraient être réservés pour la première étape d'aménagement jusqu'à 2025. Les crédits supplémentaires devraient être couverts par la TVA. A contrario, l'ATE et l'alliance «OUI à l'initiative des transports publics» proposent un financement à travers l'impôt sur les huiles minérales, qui permettrait même un budget de plus de 10 milliards de francs pour l'extension de l'offre jusqu'en 2030. Dans son livre «Plan Rail 2050», Daniel Mange va au-delà des objectifs de la Confédération et de la CTT-E. Dans sa vision de l'avenir, il veut étendre le réseau ferroviaire suisse par étapes, et l'intégrer dans le réseau à grande vitesse européen. La première étape, «Cadence», réalise l'horaire cadencé coordonné (concept Rail 2000). Dans la deuxième étape, «Fréquence», introduit un horaire au quart d'heure sur les tronçons les plus chargés et octroie en même temps davantage de capacité au trafic régional. Finalement, dans la troisième étape, «Vitesse», les axes Est-Ouest et Nord-Sud sont entièrement équipés pour la mise en place de trains à grandes vitesses. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Commissions des transports et des télécom. (CTT) www.parlement.ch > Commissions législatives
Initiative pour les transports publics www.envoituresvp.ch
Livre „Plan Rail 2050“, Le savoir suisse (ISBN: 978-2-88074-872-2) www.lesavoirsuisse.ch

06.11.2012

Medienmitteilung KVF-S

Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI

Ein erster Ausbauschritt von 6,4 Milliarden Franken, ein rascher zweiter Ausbauschritt, beides finanziert durch eine befristete und moderate Erhöhung der Mehrwertsteuer.

Sekretariat der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen
CH-3003 Bern
www.parlament.ch
kvf.ctt@parl.admin.ch

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates

Die Kommission hat sich für einen grossen ersten Ausbauschritt in der Höhe von 6,4 Milliarden Franken ausgesprochen. Die im Ausbauschritt 2025 beschlossenen Massnahmen stärken die Kapazität im ganzen Netz. Für die Projektierung und Planung aller weiteren wichtigen Massnahmen hat die Kommission gut ausgestattete Kredite (400 Millionen) vorgesehen. Im Sinn einer Gesamtsicht verlangt die Kommission vom Bundesrat, den Ausbauschritt 2030 bis 2018 vorzulegen. Zur Finanzierung dieser zusätzlichen Massnahmen beantragt die Kommission den Normalsatz der Mehrwertsteuer befristet von 2018 bis 2030 um ein Promille anzuheben.

Die FABI-Vorlage ist ein Gegenvorschlag zur Volksinitiative (**12.016**) "Für den öffentlichen Verkehr". Sie umfasst Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Politische Kernelemente sind das strategische Entwicklungsprogramm (STEP), das in einzelne Ausbauschritte unterteilt ist, und dessen Finanzierung. Die Botschaft des Bundesrats vom 18. Januar 2012 hat den deutlichen Wunsch nach einem grösseren ersten Ausbauschritt, nach einer breiteren regionalen Verteilung der Projekte und nach zusätzlichen finanziellen Mitteln nach sich gezogen. So hat die KVF-S bereits im Juni festgehalten, dass sie die Vorschläge des Bundesrats unterstützt, sich im Grundsatz aber für einen grösseren ersten Ausbauschritt ausspricht. Sie hat damals einstimmig entschieden, auf alle vier Erlassentwürfe des Bundesrates, also auch auf den direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative, einzutreten. Die Verwaltung hat im Auftrag der Kommission zahlreiche zusätzliche Abklärungen getroffen und insgesamt zwölf Zusatzberichte erstellt, namentlich zu Finanzierungsmassnahmen für einen grösseren ersten Ausbauschritt. Nach Würdigung dieser Unterlagen hat die Kommission bereits die wichtigen Entscheide gefällt, in Bezug auf die Grösse des ersten Ausbauschrittes, dessen Finanzierung und der Liste der Projekte. Die Kommission wird das Geschäft an ihrer November-Sitzung abschliessen und dann die GesamtAbstimmungen zu allen Erlassen durchführen. Die FABI-Vorlage wird damit in der Wintersession 2012 im Ständerat behandelt werden können.

Abgelehnt hat es die Kommission 11 zu 1 Stimmen, die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ von den restlichen Vorlagen zu trennen und dem Volk ohne Gegenentwurf vorzulegen.

Bestätigt hat die Kommission einstimmig ihren Grundsatzentscheid, den ersten Ausbauschritt (2025) grosszügiger auszugestalten als der Bundesrat dies beantragt hat. Der von der Kommission beschlossene Ausbauschritt orientiert sich an dem bereits in der Botschaft des Bundesrates aufgezeigten, aber von diesem verworfenen, so genannten umfassenderen Ausbauschritt. Einstimmig ergänzt hat die Kommission die Leistungssteigerung St. Gallen-Chur (ca. 180 Millionen), weil sich dort aufgrund der grenznahen Lage und der eine lange Zeit gehemmten Entwicklung eines grenzüberschreitenden öV-Systems eine besondere Lage präsentiert. Ebenfalls ergänzt hat die Kommission den Auftrag und die Mittel für die Vorbereitung und Planung von weiteren wichtigen und dringlichen Projekten. (**Antrag der Kommission zum Art. 1 des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2025**).

zu einem zweiten Ausbauschritt (2030) zu verpflichten. Der Bundesrat soll die entsprechende Botschaft bis spätestens 2018 vorlegen. Damit spricht sich die Kommission für ein ganzheitliches Konzept aus, das sich insbesondere an der Netzwirkung von Projekten orientiert, das aber ebenfalls den Planungsstand der Projekte berücksichtigt und das finanziell verkraftbar ist.

Das Konzept der Kommission beläuft sich kostenmässig auf 6,4 Milliarden Franken. Die Kommission hat sich mit grossem Mehr (11 zu 0 bei 2 Enthaltungen) entschieden, die Mehrkosten, welche dadurch gegenüber dem Antrag des Bundesrates entstehen, durch eine befristete Erhöhung der Mehrwertsteuer zu finanzieren: Der Normalsatz der MWST soll ab 2018 (nach dem Auslaufen der IV-Zusatzfinanzierung) bis 2030 um ein Promille angehoben werden.

Festgehalten hat die Kommission am bundesrätlichen Vorschlag, was die finanzielle Beteiligung der Kantone anbelangt. Diese sollen neu für die Publikumsanlagen zuständig sein und damit zusätzliche Kosten von 200 Millionen Franken tragen. Ein Antrag, die Kantone gestützt auf einen Verteilschlüssel pauschal mit 500 Millionen Franken (also zusätzlichen 200 Millionen Franken pro Jahr) an den Kosten zu beteiligen wurde mit 8 zu 4 Stimmen abgelehnt.

Einstimmig hat die Kommission zudem zwei Anträge angenommen, welche einen besseren Einbezug der Kantone bei den künftigen Planungen der Angebote gewährleisten soll. Insbesondere sollen die regionalen Planungen der Kantone im Prozess berücksichtigt werden. Auch die Eisenbahnunternehmen sind nach einstimmiger Meinung der Kommission miteinzubeziehen. Abgelehnt hat die Kommission es dagegen, den direkten Einbezug der Gemeinden und der Verlade auf Gesetzesstufe vorzusehen. Dagegen hat sich die Kommission einstimmig dafür ausgesprochen, eine bessere Verfügbarkeit von Trassen für den Güterverkehr im Gesetz festzuschreiben.

Bern, 12. Oktober 2012 Parlamentsdienste

Auskünfte

Claude Hêche, Kommissionspräsident, Tel: 032 422 33 72 / 079 457 32 89

Stefan Senn, Kommissionssekretär, Tel: 031 323 30 11

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Medienmitteilungen](#) > 2012 > [KVF-S: Ein erster Ausbauschritt von 6,4 Milliarden Franken, ein rascher zweiter Ausbauschritt, beides finanziert durch eine befristete und moderate Erhöhung der Mehrwertsteuer.](#)

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer

Freitag, 12. Oktober

Ausbau Eisenbahnnetz

Ständeratskommission will 6,4 Milliarden Franken ausgeben

Schweiz Freitag, 12. Oktober



Bis 2025 sollen 6,4 Milliarden Franken in den Ausbau des Bahnnetzes gesteckt werden. (Bild: NZZ)

Die Verkehrskommission des Ständerats will das Eisenbahnnetz rascher ausbauen, als es der Bundesrat vorgeschlagen hat. Bis 2025 will sie 6,4 Milliarden Franken dafür ausgeben. Der zusätzliche Ausbau soll über die Mehrwertsteuer finanziert werden.

sda Die Verkehrskommission (KVF) hiess die Projekte des Bundesrates in der Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Fabi) gut und beschloss einstimmig, weitere Vorhaben aufzunehmen, wie die Parlamentsdienste am Freitag mitteilten.

Sieht der Bundesrat total 3,5 Milliarden Franken vor, belaufen sich die Kosten aller Projekte nach dem Konzept der KVF auf 6,4 Milliarden Franken. Nebst einem Ausbau der Strecken Lausanne–Genf, Bern–Luzern oder Zürich–Chur sieht die KVF auch Projekte zwischen Lausanne und Bern, in Genf, Basel, zwischen Gümligen und Münsingen im Kanton Bern sowie zwischen dem aargauischen Rapperswil und dem Heitersberg vor.

Alle diese zusätzlichen Ausbauten hatte auch der Bundesrat geprüft, sie aber für den ersten Ausbauschnitt nicht berücksichtigt. Neu hinzugekommen in der KVF ist der Ausbau der Strecke St. Gallen–Chur (180 Millionen Franken) sowie

Kredite in der Höhe von rund 280 Millionen Franken, mit denen zukünftige Projekte geplant werden sollen.

Zu diesen gehört beispielsweise der Tiefbahnhof Luzern, der Zimmerberg- und der Brüttenertunnel oder der Ausbau des Lötschbergbasistunnels zwischen Ferden und Mitholz. Dass diese zukünftigen Vorhaben bereits im Kredit berücksichtigt werden, begrüsst die Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektoren.

0,1 Prozent Mehrwertsteuer

Finanziert werden sollen die zusätzlichen Ausgaben von rund 3 Milliarden Franken gegenüber dem Bundesratsvorschlag durch die Mehrwertsteuer. Dafür möchte die KVF die befristete Mehrwertsteuererhöhung zugunsten der IV teilweise weiterführen.

Die Erhöhung für die IV-Zusatzfinanzierung von 0,4 Prozent läuft 2018 aus. Danach soll 0,1 Prozent der Mehrwertsteuer für den Verkehr zur Verfügung stehen, was einen jährlichen Betrag von rund 300 Millionen Franken bedeutete.

Der Entscheid zur Finanzierung über die Mehrwertsteuer fiel mit 11 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen. Die Kommission prüfte auch andere Varianten. Die neue Befristung würde bis 2030 gelten.

Zweiten Ausbauschnitt bis 2018 vorlegen

Mit der Fabi-Vorlage will der Bundesrat die VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» bekämpfen, welche die Mineralölsteuer stärker als heute in den öffentlichen Verkehr stecken möchte. Die Regierung schlägt mit Fabi einen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zur Finanzierung und ein Entwicklungsprogramm (Step) zum Ausbau der Bahn vor.

Der Ausbauschnitt bis 2025 erfüllt nur einen kleinen Teil der Ausbauwünsche der Kantone und Bahnen. Schon in den nächsten Jahren will der Bundesrat einen weiteren, deutlich umfangreicheren Ausbau vorschlagen.

Dafür will die Kommission den Bundesrat stärker in die Pflicht nehmen. Sie verlangt deshalb explizit, dass der Bundesrat bis 2018 eine Botschaft für einen weiteren Ausbau vorlegt. Und sie macht auch gleich Vorgaben, welche Projekte enthalten sein sollen. Diese Ausbauten sollen bis 2030 umgesetzt werden.

Die Kommission wird die Behandlung der Fabi-Vorlage erst im November abschliessen. Nach ihren Angaben sollte es dennoch dafür reichen, dass der Ständerat das Geschäft in der Wintersession behandeln kann.



Medienmitteilung

Ständeratskommission zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Die Zeichen der Zeit erkannt

Bern, 12. Oktober 2012

Die «Allianz JA zur Initiative für den öffentlichen Verkehr» bedauert die Zurückhaltung, welche die ständerätliche Verkehrskommission gegenüber der Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» übt. Höchst erfreulich ist hingegen, dass die Kommission die Zeichen der Zeit erkannt hat. Sie will den öffentlichen Verkehr weitaus umfassender fördern, als dies der Bundesrat vorgeschlagen hat.

Die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» (öV-Initiative) zeigt einen Weg auf, wie der öffentliche Verkehr ohne zusätzliche Steuern rasch und umfassend ausgebaut werden kann. Gleichzeitig legt sie die Basis für eine Wende in der Verkehrspolitik: Schiene und Strasse würden endlich gleich lange Spiesse erhalten. Die Allianz «JA zur Initiative für den öffentlichen Verkehr» bedauert deshalb die Zurückhaltung der ständerätlichen Verkehrskommission (KVF-S) gegenüber der öV-Initiative.

Mit grosser Befriedigung nimmt die Allianz aber zur Kenntnis, dass auch die Kommission den dringenden Handlungsbedarf im öffentlichen Verkehr erkannt und den bundesrätlichen Gegenvorschlag «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) deutlich verbessert hat. Die KVF-S beschloss einstimmig, 6,4 Milliarden Franken für die erste Ausbautetappe bis 2025 zu reservieren statt nur deren 3,5 Milliarden wie der Bundesrat. 6,4 Milliarden sind jedoch notwendig, um auch nur die dringendsten Projekte umzusetzen.

Gewisse Bedenken hat der VCS indes, die zusätzlich benötigten Mittel über das Mehrwertsteuer-Promille zu beschaffen. Diese Finanzierungsform belastet nämlich alle Leute gleich und nicht in Abhängigkeit von ihrem Mobilitätsverhalten. Demgegenüber zeigt die öV-Initiative einen Weg auf, die benötigten Gelder ohne zusätzliche Steuern zu beschaffen.

Die Allianz ist weiter erfreut, dass die KVF-S den Bundesrat bereits jetzt zu einem zweiten Ausbauschritt des Schienennetzes verpflichten will. Die geplante Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs befürwortet sie gleichfalls. Bis heute dürfen Autopendelnde höhere Fahrkosten in der Steuererklärung abziehen. Eine solche Subventionierung des Autofahrens ist ungerecht und ein umweltpolitischer Unfug.

Auch einer Beteiligung der Kantone an der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs steht die Allianz positiv gegenüber. Ebenso begrüsst sie, dass eine bessere Verfügbarkeit von Trassen für den Güterverkehr im Gesetz festgeschrieben werden soll.

Die Allianz wehrt sich jedoch entschieden gegen die geplante Erhöhung der Trassenpreise im Jahr 2017, die der Bundesrat im Alleingang beschliessen kann. Im Zeitalter von Peak Oil und Klimawandel ist es verkehrspolitischer Unsinn, wenn die Billettpreise auf diesem Weg indirekt angeheizt werden.

Weitere Informationen:

Franziska Teuscher, Präsidentin «JA zur Initiative für den öffentlichen Verkehr», Tel.: 079 608 91 03

Giorgio Tuti, Vizepräsident «JA zur Initiative für den öffentlichen Verkehr», Tel.: 079 221 45 64

Roger Nordmann, Vorstandsmitglied «JA zur Initiative für den öffentlichen Verkehr», Tel.: 079 290 06 74

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
Tel. 0848 611 611, Fax 0848 611 612, PC 49-1651-0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

VCS | MAGAZIN

FÜR ZEITGEMÄSSE MOBILITÄT



Das Tram

Vom Verkehrshindernis zum Hoffnungsträger

Interview
Wohin steuert der Güterverkehr?
Seite 24

Wanderung
In den Schluchten des Jura
Seite 28

Verkehrs-Club
der Schweiz



Mit dem Fabi-Projekt sollen die Kapazitäten auf der Ost-West-Achse erhöht werden. Die Fahrzeit zwischen Bern und Lausanne soll auf unter eine Stunde sinken.



© SBB

Der erste Schritt ist zu kurz

Der Bundesrat will das Schienennetz viel zu zögerlich ausbauen. Im ersten Schritt des Programms «Fabi» sind mindestens sechs statt der vorgesehenen 3,5 Milliarden Franken nötig.

Das Projekt «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (Fabi) ist trotz guter Ansätze mit Mängeln behaftet. In einer ersten Etappe will der Bundesrat bis ins Jahr 2025 nur 3,5 Franken in den Ausbau des Schienennetzes investieren. Das hat er mit der Veröffentlichung der Botschaft ans Parlament im Februar 2012 bekräftigt. Dieses Tempo genügt aber nicht, um die wichtigsten Engpässe zu beseitigen. Schon heute sind auf immer mehr Strecken die Züge in den Stosszeiten voll und das Sitzplatzangebot mangelhaft.

Ausbau ist dringend

Wenn der öffentliche Verkehr einen grösseren Anteil an der Mo-

bilität übernehmen soll, ist ein weiterer Ausbau der Infrastruktur dringend. Der VCS fordert in seiner Stellungnahme, dass das erste Paket zeitlich vorgezogen und auf mindestens 6 Milliarden Franken aufgestockt wird. Er ist damit in guter Gesellschaft. Auch der Verband öffentlicher Verkehr VöV «erwartet, dass die 1. Ausbauetappe auf knapp 6 Milliarden Franken vergrössert wird, damit Projekte in allen Regionen unterstützt werden können», wie er in einer Medienmitteilung schreibt. Ähnlich äussern sich die von CVP-Ständerat Peter Bieri präsidierte Litra (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr) sowie die Organisation Oustrail, in der die Westschwei-

zer Kantone zusammengeschlossen sind.

Das Projekt Fabi will einerseits die Finanzierung des Bahnausbaus auf eine neue Grundlage stellen. Gleichzeitig konkretisiert es diesen Ausbau durch das Strategische Entwicklungsprogramm (Step). Dieses will in erster Linie die Kapazität der Gleisanlagen, der Bahnhöfe und der Züge erhöhen. Ziel ist langfristig die Einführung des Viertelstundentakts auf Strecken mit hoher Nachfrage. Step löst inhaltlich das Projekt Bahn 2030 ab, verschiebt es aber auch um mindestens zehn Jahre nach hinten. In einer ersten «Dringlichkeitsstufe» sind bis 2040 Investitionen von 20 Milliarden Franken

vorgesehen, also umgerechnet knapp 700 Millionen Franken pro Jahr.

Negative Preiserhöhungen

Zur Finanzierung hebt der Bundesrat unter anderem die Transportpreise für die Bahn an, was zu massiv erhöhten Billettpreisen von gegen 27 Prozent innert sechs Jahren führen wird. Der VCS kritisiert diese Massnahme, weil die Preiserhöhung einseitig die Bahn betrifft. Das führt sowohl im Güter- wie im Personenverkehr zu einem Wettbewerbsnachteil gegenüber der Strasse. Das fällt umso mehr ins Gewicht, als der Bundesrat Konzessionen an die Autoverbände macht: Der so genannte «Neat-

Viertel» der Spezialfinanzierung Strassenverkehr soll ab etwa 2030 wieder allein für den Strassenbau verwendet werden. Parallel dazu will der Bundesrat im Rahmen der Engpassbeseitigung

einen umfassenden Ausbau des Autobahnnetzes forcieren.

Der Vorschlag des VCS

Fabi, das nun in die parlamentarische Beratung kommt, ist

auch der Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» des VCS und seiner Partnerorganisationen. Sie schlägt vor, die zweckgebundenen Treibstoffzollgelder je zur

Hälfte für den Ausbau der Bahn und der Strasse einzusetzen. Der Bahn würden so pro Jahr rund 850 Millionen Franken zusätzlich zur Verfügung stehen.

pk/com

Ein weiterer grosser Wurf?

Während der Bundesrat beim Ausbau des Bahnnetzes auf kleine Schritte setzt, schlagen Experten mit der Neubaustrecke Zürich–Roggwil einen grossen Wurf vor. Von deutlich kürzeren Reisezeiten versprechen sie sich eine Verlagerung auf die Bahn.

Wegen der starken und aus Sicht des öffentlichen Verkehrs erfreulichen Verkehrszunahme stösst die im Jahr 2004 definitiv eröffnete Bahn 2000 an manchen Stellen an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Folgeprogramme ZEB und Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) wollen diese mittel- und langfristig in kleinen Schritten beheben. ZEB ist bereits beschlossen, das Projekt Fabi kommt nun ins Parlament. Die Frage, wie die Bahninfrastruktur in den nächsten 20, 30 Jahren ausgebaut wird, tritt in eine entscheidende Phase.

Nadelöhr Zürich–Olten

Eines der Nadelöhere betrifft die Strecke Zürich–Olten. Sie ist eine der wichtigsten Bahnstrecken der Schweiz. Sie dient gleichzeitig der Ost-/Westverbindung sowie auch der Verbindung zwischen Zürich und Basel. Auf der Vierspurstrecke verkehren nebst den Fernverkehrszügen Regional- und Güterzüge. Im Rahmen des Programms Fabi werden verschiedene Ausbamassnahmen studiert. Darunter vor allem der Chestenbergtunnel, der den bestehenden Heitersbergtunnel entlasten soll. Diese Ausbaussnahmen halten sich alle eng an die bestehende Linie.

Vorschlag gegen das «Stückwerk»

Für eine Expertengruppe um den ehemaligen NZZ-Redaktor Hans Bosshard und den ETH-Ingenieur Jürg Perrelet sind die offiziellen Pläne «Stückwerk». Die Gruppe präsentierte im Februar unter dem Titel «Bahn 2000 plus» einen Alternativvorschlag. Kernstück ist dabei eine 55 Kilometer lange Neubaustrecke vom bernischen Roggwil bis nach Altstetten vor den Toren des Zürcher Hauptbahnhofs. Es wäre sozusagen die «natürliche» Fortsetzung der Bahn-2000-Neubaustrecke (Mattstetten–Rothrist) in östlicher Richtung, wobei der Knoten Olten – ein weiterer Engpass – umfahren würde.



Statt die bestehende Linie auszubauen (grün), schlägt eine Expertengruppe vor, zwischen Zürich, Roggwil und Olten eine vollständig neue Strecke in der Form eines Ypsilon zu bauen (rote Strecke).

Diese Strecke wäre nicht nur erheblich kürzer, sie würde sich auch mit Tempo 200 befahren lassen. Die Reisezeit zwischen Bern und Zürich würde von heute 56 auf 42 Minuten verkürzt: eine ideale Zeit, um den Viertelstundentakt zu verwirklichen.

Ein zweites Element des Projektes Bahn 2000 plus ist eine Abzweigung Richtung Hauenstein und Basel, welche die Reisezeit zwischen Zürich und Basel von 53 auf 45 Minuten reduzieren würde. Die Reise von Zürich nach Solothurn könnte sogar von 52 auf 35 Minuten gesenkt werden (allerdings ohne Halt in Olten).

Mehr Kapazität und schneller

Der Vorschlag verbindet die Beseitigung der Engpässe mit einer Reduktion der Reisezeit, die in den bundesrätlichen Plänen nur eine untergeordnete Bedeutung hat. Laut der Meinung der Expertengruppe würde das die Marktposition der Bahn stärken und eine «erhebliche Verkehrsverlagerung von der Autobahn» bewerkstelligen. Mit zum Konzept gehört auch eine Reduktion der Reisezeit zwischen Bern und Lausanne (sie ist auch in den offiziellen Plänen vorgesehen). Insgesamt würde die Fahrt zwischen Lausanne und St.Gallen um drei Viertel Stunden schneller und statt heute $3\frac{1}{2}$ nur noch $2\frac{3}{4}$ Stunden in Anspruch nehmen. Das Beispiel der Bahn 2000 und des

Lötschberg-Basistunnels zeigen, dass kürzere Reisezeiten den Marktanteil der Bahn tatsächlich stark zu verbessern vermögen. Ausserdem lassen sich dadurch betriebliche Einsparungen erzielen und die Produktivität erhöhen, da die Züge und das Zugpersonal für die gleiche Strecke weniger lang unterwegs sind.

Welche Chancen?

Es ist unklar, wie gut die Chancen für einen weiteren grossen «Wurf» im Schweizer Bahnnetz stehen. Mit geschätzten Kosten von rund drei Milliarden Franken für die zwei Neubaustrecken scheint das Projekt realistischer zu sein als die 2010 lancierte Idee einer durchgehenden neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke, mit der die Reisezeit zwischen Bern und Zürich auf unter eine halbe Stunde hätte gesenkt werden sollen. Sicher ist, dass zwischen Zürich und Olten früher oder später Ausbauten nötig sind.

Eine entscheidende Rolle kommt wegen der zu erwartenden Einsparungen der Linienführung durch die Täler des Kantons Aargau zu. Die Promotoren verweisen darauf, dass fast ein Drittel durch Tunnel führt und keine grösseren Wohngebiete oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung tangiert werden.

(pk)