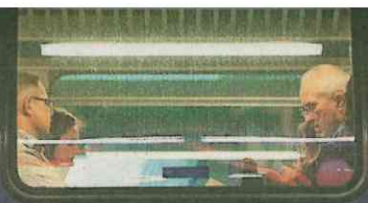


2



SBB CFF FFS



2



Noch mehr Passagiere: Der Bundesrat geht davon aus, dass die Nachfrage im öffentlichen Verkehr weiter steigt.

Bild: Gaëtan Bally/Keystone

WZ 30.09.17

Milliarden für den Bahnausbau

Verkehr Der Bundesrat hat sich für die teurere Variante entschieden: Er will 11,5 Milliarden Franken in den Ausbau des Bahnnetzes investieren. Die Kantone behalten sich dennoch vor, mehr Geld zu fordern.

Maja Briner

Volle Züge, keine freien Sitzplätze: Was auf manchen Strecken zur Hauptverkehrszeit heute Alltag ist, könnte in Zukunft noch häufiger vorkommen. Der Bund rechnet damit, dass die Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis 2040 um 50 Prozent zunehmen wird. Deshalb will der Bundesrat das Netz ausbauen: 11,5 Milliarden Franken sollen im Rahmen des nächsten Ausbaus bis 2035 investiert werden. «Es ist ein grosses Paket», sagte Verkehrsministerin Doris Leuthard gestern. Insgesamt sollen gemäss dem Vorschlag des Bundesrats 200 Infrastrukturmassnahmen unterstützt werden.

Die Wunschliste der Regionen wäre indes noch länger gewesen. Der Bundesrat musste eine Auswahl treffen. Den Fokus legte er auf die Ost-West-Achse. Zu den grössten Ausbauten, die er berücksichtigen will, zählen der Brüttener Tunnel zwischen Zürich und Winterthur, der Ausbau

des Bahnhofs Zürich-Stadelhofen sowie der Zimmerberg-Basistunnel II zwischen Thalwil und Zug. Allein für diese Projekte sind 6,2 Milliarden Franken eingeplant. Dank der Ausbauten kann auf mehreren Strecken der Viertelstundentakt eingeführt werden – unter anderem zwischen Zürich und Bern, Genf und Lausanne, Zürich und Frauenfeld sowie Zürich und Zug.

Regierung verwirft günstigere Variante

11,5 Milliarden sei eine grosse Zahl, sagte Leuthard. Aber: «Wir erachten diesen Schritt als nötig.» Der Bundesrat entschied sich für die teurere von zwei Varianten. Einen Ausbausritt von 7 Milliarden Franken bis 2030 lehnt er ab, weil nur ein Teil der Engpässe beseitigt werden könnte. Trotz der Wahl der teureren Variante bleiben einige Projekte auf der Strecke, welche die Kantone als dringlich einstufen. Nicht auf der Liste sind etwa der Ausbau des Lötschberg-Basistun-

nels, der Durchgangsbahnhof Luzern und das «Herzstück» der trinationalen S-Bahn Basel.

Die Konferenz der kantonalen ÖV-Direktoren zeigte sich teilweise zufrieden. Sie begrüsst, dass der Bundesrat sich für die teurere Variante entschieden hat. «Wir sehen aber noch nicht alle

«Wir erachten diesen Schritt als nötig.»

Doris Leuthard
Verkehrsministerin

Forderungen erfüllt», sagte Präsident Hans-Peter Wessels. Man werde das Paket nun genauer analysieren. «Wir behalten uns vor, einen höheren Betrag beliebt zu machen», sagte er. Eine Aufstockung verlangt auch die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete. Mit der Bundesratsvariante würden dringende Anliegen, insbesondere aus den Berggebieten, nicht erfüllt, kritisierte sie.

Leuthard vertröstet auf weitere Ausbauschritte

Leuthard erteilte einer Aufstockung indes eine Absage. Für viele Projekte gebe es gute Gründe – die Frage sei aber auch, was finanzierbar sei. Ausbauten könnten auch Auswirkungen auf Billettpreise haben. «Die Bürger beklagen sich schon heute über die hohen ÖV-Kosten, obwohl wir 50 Prozent subventionieren», sagte die Verkehrsministerin. Sie betonte, es handle sich um eine rollende Planung: «Es wird weitere Schritte geben.» Leuthard kann

indes nur Vorschläge machen, entscheiden wird das Parlament.

Der Dachverband der ÖV-Unternehmen, der VöV, will sich erst kommende Woche detailliert zum Bundesratsvorschlag äussern. Direktor Ueli Stückelberger sagte gestern: «Wir unterstützen die Stossrichtung grundsätzlich.» In gewissen Punkten habe der VöV aber eine abweichende Haltung. Höhere Billettpreise sind laut VöV wegen des Ausbaus nicht zu befürchten: Die Vorlage stehe nicht im Zusammenhang mit Billettpreiserhöhungen. Finanziert wird der Ausbau aus dem Bahninfrastrukturfonds.

Eine grosse Frage bei der Planung ist, welche Auswirkungen die technische Entwicklung und die Digitalisierung auf die Mobilität haben. Leuthard sagte, trotz dieser Unsicherheiten müsse man bereits jetzt die Projekte anpacken – wegen der langen Planungs- und Bauzeit: «Wenn das Parlament den Kredit spricht, geht es noch fünf bis zehn Jahre, bis die Bagger auffahren.»

«Enttäuschend für die Ostschweiz»

Reaktionen Der Entwurf für den Bahn-Ausbau bis 2035 sieht in der Ostschweiz punktuelle Verbesserungen vor. Dazu gehören der Viertelstundentakt auf den Linien Zürich-Frauenfeld und Frauenfeld-Wil, der Halbstundentakt zwischen Weinfelden und Konstanz und neu je vier Fernverkehrszüge pro Stunde ab Zürich in Richtung St. Gallen und in Richtung Thurgau. Der Brüttener Tunnel ermöglicht kürzere Fahrzeiten zwischen Zürich und Winterthur. Für die Frauenfeld-Wil-Bahn ist eine neue Haltestelle in Wil West vorgesehen. Im Güterverkehr sollen sich die Fahrzeiten ab dem Rangierbahnhof Limmattal nach Frauenfeld,

Gossau und Chur dank Expressstrassen verkürzen.

In der Ostschweiz sind die Reaktionen gemischt. Enttäuscht zeigen sich St. Galler Bundesparlamentarier. «Das Ergebnis ist aus Ostschweizer Sicht äusserst dürftig», sagt SP-Ständerat Paul Rechsteiner. Gegen die geplanten Projekte sei nichts einzuwenden, doch sie seien viel zu bescheiden – die Ostschweiz habe fast gar nichts vom 11,5-Milliarden-Ausbau.

«Nochmals von vorn anfangen»

Rechsteiner warnt davor, etwa die Wirkung des Brüttener Tunnels zu überschätzen: «Der Tun-

nel bringt der Ostschweiz unmittelbar überhaupt nichts; er ist auf die Zürcher S-Bahn ausgerichtet.» Zwischen Zürich und St. Gallen müssten sich die Fahrzeiten endlich markant verkürzen. «Vor 40 Jahren gab es schnellere Verbindungen als heute.» Rechsteiner will nun zusammen mit Ratskollegin Karin Keller-Sutter (FDP) und Nationalrat Thomas Ammann (CVP) darauf hinwirken, dass der Bahnausbau 2035 für die Ostschweiz mehr bietet. «Wir müssen nochmals von vorn anfangen.»

Thomas Ammann pflichtet Rechsteiner bei: «Ich hätte mehr erwartet. Östlich von Winterthur ist praktisch kein Ausbau ge-

plant.» Das sei enttäuschend für die Ostschweiz. «Hier müssen wir uns noch stark ins Zeug legen.»

Manche Projekte laufen bereits

Auch Bruno Eberle von Pro Bahn Ostschweiz sagt: «Wenn man die Karte zum Ausbau 2035 anschaut, ist die Ostschweiz mehr oder weniger eine weisse Fläche.» Manches werde zudem bereits umgesetzt; so seien die Arbeiten zwischen Weinfelden und Kreuzlingen schon im Gang – «das ist kalter Kaffee». Der Brüttener Tunnel allerdings sei tatsächlich ein wichtiges Projekt: «Das bringt der Ostschweiz et-

was.» Wünschenswert wäre laut Eberle unter anderem auch ein Ausbau der Südostbahn-Linie St. Gallen-Arth-Goldau. Grundsätzlich jedoch sei es schwierig, schon heute pfannenfertige Ausbauprojekte bis 2035 zu planen.

Erfreut über die Pläne des Bundesrats zeigt sich die Thurgauer SP-Nationalrätin Edith Graf-Litscher. «Der Thurgau und St. Gallen können zufrieden sein.» Das Engagement der Kantone habe sich gelohnt. «Zentral ist nun, dass es bei den geplanten 11,5 Milliarden Franken bleibt und die Mittel nicht gekürzt werden.»

Adrian Vögele