

Kritik an Ausbauplänen der SBB

Verkehr Die SBB stellen sich hinter den Bund, der in den nächsten 20 Jahren 11,5 Milliarden in die Bahninfrastruktur investieren will. Doch ein Experte glaubt, dass die Kapazitätserweiterungen günstiger zu haben wären.

Dominik Weingartner

Zugfahren wird auch in Zukunft attraktiv bleiben, davon gehen die SBB aus. Sie rechnen damit, dass 2040 täglich 2 Millionen Passagiere die Bahn nutzen werden – 50 Prozent mehr als heute. Kein Wunder also, dass die SBB erfreut darüber sind, dass der Bund 11,5 Milliarden Franken in den Ausbau der Bahninfrastruktur investieren will. «Wir stehen voll hinter diesem Bundesvorschlag», sagte SBB-Chef Andreas Meyer gestern am Hauptsitz der Bundesbahnen in Bern. Dort präsentierten die SBB ihre Stellungnahme zum Ausbauschnitt 2030/35, den Verkehrsministerin Doris Leuthard Anfang Oktober vorgestellt hatte. 11,5 Milliarden seien viel Geld, so Meyer: «Im Vergleich zu Bahnen im Ausland geht es uns sehr sehr gut.»

Kernstück der Pläne sind drei Grossprojekte (siehe Grafik). Zudem wollen die SBB im Fernverkehr möglichst flächendeckend einen Viertelstundentakt einführen. Damit komme man einer gesamtschweizerischen S-Bahn sehr nahe, sagte Meyer. «Das ist eine Weichenstellung für den öffentlichen Verkehr, aber auch für die Schweiz.» Gleichzeitig warnte der SBB-Chef vor den Folgen dieser Investitionen. Denn, so rechnete Meyer vor, 100 Millionen Franken Investitionen in die Infrastruktur hätten Unterhaltskosten von jährlich 4 Millionen Franken zur Folge. «Die Billette müssen weiter bezahlbar bleiben», sagte Meyer auch in Hinblick auf nationale Fernbusstrecken. Diese wollen bald in den Markt eintreten und werden voraussichtlich um einiges günstiger sein als die Eisenbahn.



11,5 Milliarden Franken sollen in die Bahninfrastruktur investiert werden. Das Bild zeigt Unterhaltsarbeiten der SBB.

Bild: Maria Schmid (Rotkreuz, 19. September 2017)

«Unnötige Megaprojekte»

Der St. Galler SP-Ständerat Paul Rechsteiner sagt: «Ich begrüsse, dass die Sensibilität der SBB bei den Billettpreisen gestiegen ist.» Das sei nicht immer so gewesen. Es sei eine «hochkritische Entwicklung», dass das Bahnfahren in den letzten Jahren stets teurer geworden sei. «Zugfahren muss für die breite Bevölkerung erschwinglich bleiben», fordert Rechsteiner.

Kritik an den SBB-Plänen übt der pensionierte Verkehrsplaner Paul Stopper. Er gilt als Vater der Zürcher Durchmesserlinie. Er sagt, die Ausbaupläne seien einseitig auf Zürich fokussiert, wo mit dem Brüttener-Tunnel und dem Zimmerberg-Basistunnel zwei Grossprojekte geplant seien, die laut Stopper «unnötig» sind. Den Engpass zwischen Zürich und Winterthur etwa könne man günstiger und wirtschaftlicher lösen, wenn man die heutige Doppelspur zwischen Effretikon und Winterthur auf vier Spuren erhöhen würde. Auch beim Zimmerberg könnte man mit der sogenannten Light-Variante viel Geld sparen, sagt Stopper. Stopper vermutet, dass hinter der Realisierung des Basis-

tunnels politische Motive stecken. «Die Kantone Zürich und Zug sind immer auf diesem Zimmerberg-Basistunnel herumgeritten», sagt er. Um die Gesamtvorlage politisch durchzubringen, mache man den Kantonen Konzessionen, so Stopper. Er findet das «unverantwortlich, schliesslich geht es um Milliarden».

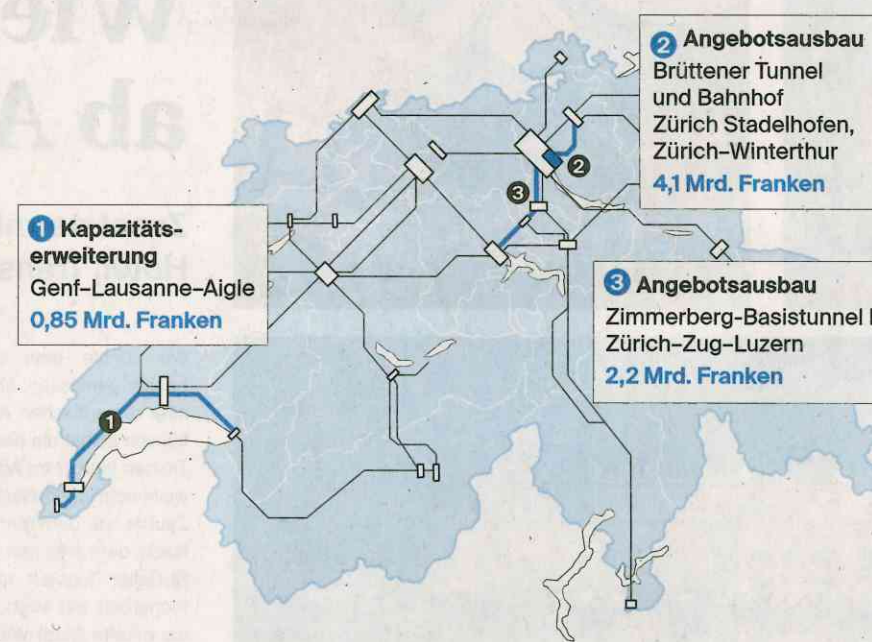
Geld für andere Projekte einsetzen

Stopper ist überzeugt, dass mit dem Verzicht auf «Megaprojekte», wie er es nennt, Geld frei würde für Investitionen in andere Strecken. «Auf der Ost-West-Achse zwischen Zürich und Bern braucht es zwei zusätzliche Gleise», namentlich im Aargau kurz vor Zürich. Auch die Situation in Olten sei problematisch. Das «Eisenbahnherz» der Schweiz brauche eine Südumfahrung. «Wenn Olten blockiert ist, ist die ganze Schweiz blockiert. Rastatt lässt grüssen», so Stopper.

Die Vernehmlassung des Ausbauschnittes 2030/35 dauert bis Mitte Januar 2018. 2019 soll die Vorlage ins Parlament kommen. Im Falle eines Referendums gäbe es voraussichtlich 2020 eine Volksabstimmung.

SBB-Grossprojekte

Geplant bis 2035



Quelle: SBB / Grafik: Oliver Marx

Weitere Ausbauten

Systematisierung Mittelland und 15-Minuten-Takt Zürich-Bern: 0,8 Mrd. Franken

Expressnetz Güterverkehr: 0,5 Mrd. Franken

Anlagen für Personen- und Güterverkehr sowie Planungsmittel: 1,5 Mrd. Franken

Ausbau zur Erhöhung der Gesamt-Netzstabilität: 0,2 Mrd. Franken

Ausbauten der Privatbahnen: 1,0 Mrd. Franken

Investitionen für weitere Projekte des Gesamtkonzeptes: 0,5 Mrd. Franken

(Grobkostenschätzung +/-50%)

«Im Vergleich zu Bahnen im Ausland geht es uns sehr sehr gut.»

Andreas Meyer

Ständerat zeigt sich zuversichtlich

Ostschweiz Gross war der Aufschrei der St. Galler Parteien, als der Bund Anfang Oktober den Ausbauschnitt 2030/35 für die Bahninfrastruktur vorstellte. In einer gemeinsamen Mitteilung der Kantonsratsfraktionen von SVP, FDP, CVP, GLP, SP und Grünen war von einem «Affront» gegenüber der Ostschweiz die Rede. Der Grund: Ausser dem Brüttener Tunnel gibt es im Ausbauschnitt kein grösseres Projekt für die Region. Und die Wirkung des Brüttener Tunnels auf die Ostschweiz sei gering, sagt der St. Galler SP-Ständerat Paul Rechsteiner. «Der Tunnel ist auf die

Ein Problem in der Ostschweiz ist die Verbindung von St. Gallen nach Zürich. Denn die Fahrt dauert länger als eine Stunde. Und so gilt das urbane Zentrum der Ostschweiz weiter nicht als Vollknotenpunkt im Schweizer Bahnsystem gemäss den Vorstellungen der Bahn 2000.

«Grosser Nachholbedarf»

Paul Rechsteiner spricht denn auch von einem «grossen Nachholbedarf in der Ostschweiz». Er hofft, dass das koordinierte Vorgehen zwischen dem St. Galler

lassung etwas bewirken kann. «Der Sinn der Vernehmlassung ist, dass die Regionen ihre Interessen einbringen können.» Beim letzten Ausbauschnitt ist es im Parlament gelungen, Verbesserungen für das Rheintal herauszuholen, zeigt sich Rechsteiner zuversichtlich.

Er mahnt, bei einer Vorlage von «so grosser Bedeutung» müssten die Bedürfnisse aller Landesteile berücksichtigt werden. Zürich habe zwar eine wichtige Rolle im Schweizer Verkehrssystem und er wolle auch keine «Anti-Zürich-Diskussion» führen, so Rechsteiner. Aber: «In

len ein wichtiges Zentrum, für das es gute Verkehrsverbindungen braucht.»

Verkehrsplaner Paul Stopper lobt die St. Galler Politiker, die mittlerweile begriffen hätten, dass der Brüttener Tunnel «ihnen nichts bringt». Er bringt eine alte Idee ins Spiel, nämlich die «Ostschweizer Spange mit internationalem Bezug» zwischen Chur, St. Galler Rheintal, St. Margrethen, Rorschach, Romanshorn, Konstanz, Schaffhausen/Singen und Basel. Diese war 1990 bei der Planung der neuen Alpentransversalen (Neat) vorgesehen. später aber aus Kostengründen