

Mehr Züge und Sitzplätze, bessere Anschlüsse

2,7 Milliarden Franken für die nächste Tranche des Bahnausbaus

Bund und SBB konkretisieren die erste Stufe des vom Parlament beschlossenen Ausbaus im Schienennetz. Dichtere Verbindungen soll es im ganzen Land geben. Das Tempo hängt jedoch von der Finanzierung ab.

Beat Waber, Bern

Unter dem nicht gerade zugkräftigen Namen ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) fährt die zweite Etappe der Bahn 2000, seit jenes Grossprojekt aufgeteilt und anhand der Erfahrungen mit der ersten, abgeschlossenen Etappe neu definiert worden ist. Das Parlament hat dafür Projekte im Umfang von 5,4 Milliarden Franken beschlossen. Von Anfang an war jedoch klar, dass auch ZEB wieder in Etappen realisiert werden wird. Nun liegt die Planung für die erste Phase vor.

Beschleunigung ist sekundär

Sie umfasst rund 60 kleinere und mittlere Projekte im ganzen Land, welche die Hälfte des Gesamtkredits beanspruchen. Die meisten liegen auf der Ost-West-Achse Genf-Lausanne-Bern/Biel-Zürich-St. Gallen und auf der Gotthardachse Basel-Zug-Chiasso (siehe Karte). Ein Ziel von ZEB – die Verkürzung der Reisezeit zwischen Lausanne und St. Gallen um eine halbe Stunde – steht dabei (noch) nicht im Vordergrund. Wichtiger sei die Kapazitätserweiterung mit zusätzlichen Zügen und mehr Sitzplätzen, erklärten am Montag Max Friedli, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), und SBB-Chef Andreas Meyer. Die Nachfrage steige so stark, dass die ärgsten Engpässe möglichst rasch beseitigt werden müssten. Verbessert werden sollen zudem die Anschlüsse an den Knotenpunkten des Schienennetzes.

Viertelstundentakt in Stosszeit

Zu den wichtigsten Projekten gehören die Entflechtung von Bahnknoten (Bern Wylerfeld, Liestal), der Eppenbergtunnel zwischen Aarau und Olten, die Durchmesserlinie Zürich Oerlikon, die Zufahrten zum Gotthard-Basistunnel und das vierte Gleis Lausanne-Renens. Zwischen Bern und Zürich soll

Die wichtigsten Projekte in den Regionen

Mittelland/Nordwestschweiz/Bern

13 Projekte (1036 Mio. Fr.)

Zum Beispiel:
 > Eppenberg-Tunnel
 > Unterwerfung Liestal
 > Entflechtung Wylerfeld

Westschweiz

7 Projekte (262 Mio. Fr.)

Zum Beispiel:
 > 4. Gleis Lausanne-Renens
 > Diverse Zugfolgezeitverkürzungen

Ostschweiz/Zürich

21 Projekte (811 Mio. Fr.)

Zum Beispiel:
 > Durchmesserlinie Zürich
 > Ausbau Korridor Oerlikon-Winterthur

Gotthard und Zufahrten

22 Projekte (572 Mio. Fr.)

Zum Beispiel:
 > Massnahmen zur Zugfolgezeitverkürzung
 > Doppelspur Walchwil

QUELLE: BUNDESAMT FÜR VERKEHR

NZZ INFOGRAFIK/cha

in den Stosszeiten annähernd der Viertelstundentakt möglich werden. Verdichtet werden soll das Angebot auch zwischen Lausanne und Genf, Zürich und St. Gallen sowie, an Wochenenden und anderen Spitzentagen, auf der Gotthardlinie.

Geld bestimmt Tempo

Bewusst zurückgestellt wurde hingegen der Chestenbergtunnel im Raum Lenzburg, der allein etwa 1,3 Milliarden Franken kosten würde. Dieses und weitere Projekte werden mit den laufenden Vorarbeiten am ZEB-Nachfolgeprojekt «Bahn 2030» koordiniert. Dafür soll bis 2011 die Botschaft ans Parlament gehen. Der Bundesrat lässt gegenwärtig zwei Varianten im Umfang von 12 oder 21 Milliarden Franken vorbereiten. Zur Bahn 2030 werden voraussichtlich auch Grossprojekte wie der dritte Juradurchstich und das dritte Gleis Lausanne-Genf gehören.

Finanziert wird ZEB aus dem Finöf-Fonds, der aus der LSVA, der Mineral-

öl- und der Mehrwertsteuer gespeist wird. Die Finanzen bestimmen letztlich das Tempo der Realisierung. Der Fonds wird vorläufig noch vom Bau der Neat-Gotthardachse und von den Anschlüssen an ausländische Hochleistungsstrecken (HGV) beansprucht. Zudem hat der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts, wonach die letzte Erhöhung der LSVA unrechtmässig erfolgt sei, Unsicherheit über die verfügbaren Mittel geschaffen. Der Bund ficht den Entscheid vor Bundesgericht an. Für den Finöf-Fonds geht es um Einnahmen von rund 100 Millionen Franken jährlich.

Fragen durch Sparprogramm

Eine zweite Unsicherheit resultiert aus dem neuen Sparprogramm des Bundes. Wo und wie stark der öffentliche Verkehr betroffen ist, hängt von den weiteren Entscheiden von Regierung und Parlament ab. Bei den gegenwärtigen Rahmenbedingungen werde es 2025, bis die ZEB-Projekte gebaut seien, erklärte Max Friedli. Für Andreas Meyer ist dies

zu spät. Er setzt daher auf die Vorfinanzierung durch interessierte Kantone. Um die wichtigsten Projekte fünf Jahre früher realisieren zu können, seien Vorfinanzierungen im Umfang von 1,5 bis 2,1 Milliarden nötig. Er sei zuversichtlich, hätten doch mehrere Kantone bereits selber die Initiative dazu ergriffen.

300 Millionen mehr pro Jahr?

Mehr Geld brauche es auch für den Betrieb und Unterhalt der stark belasteten Infrastruktur, erklärte Meyer. Zurzeit erhalten die SBB vom Bund im Rahmen einer vierjährigen Leistungsvereinbarung 1,6 Milliarden pro Jahr. BAV und SBB haben sich nun geeinigt, für 2011 und 2012 um je 1,9 Milliarden zu ersuchen. Der Bundesrat entscheidet voraussichtlich noch dieses Jahr über seinen Antrag ans Parlament. Vor der Verkehrskommission des Nationalrats hatte Meyer kürzlich noch mehr begehrt. Dass mit überhöhten Forderungen eingestiegen wird, kommt eben nicht nur auf orientalischen Basaren vor.