

Überladenes Fuder für die Bahn

Die Zukunft der Bahn in der Schweiz sollte mehr sein als das Fortschreiben der Vergangenheit, und die Folgekosten der Projekte sind zu beachten. Von Paul Schneeberger

Zukunftsentwürfe sollten sich nicht auf quantitative Extrapolationen der Vergangenheit beschränken. Just eine solche aber haben das Bundesamt für Verkehr und die SBB mit der Präsentation ihrer Vorstellungen für den übernächsten Schritt des Bahnausbaus in der Schweiz vorgelegt. Gewiss, ihr Ansatz, wonach bis 2040 jene Projekte realisiert werden sollen, die das beste Verhältnis von Kosten und Nutzen aufweisen, ist nicht nur ehrenwert und nachvollziehbar, sondern in Zeiten immer höherer Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr zwingend. Überlagert wird das freilich von den kommerziellen Interessen der SBB und von den zahlreichen kantonalen und regionalen Begehren.

Taktische Prioritäten

Aus alledem ist ein Katalog mit drei Kapiteln entstanden. Im dritten Kapitel, in dem kein Kostendach Ideen und Wünschen Grenzen setzt, ist alles aufgeführt, was regional gefordert wurde, nach Ansicht von BAV und SBB aber vorläufig nicht realisiert werden kann und soll. Im zweiten Kapitel ist festgehalten, was Behörden und Bundesbahnen für 21 Milliarden Franken für machbar halten und wofür sie politisch eine Mehrheit anstreben. Neben ihrem Kernanliegen, dem Ausbau der nationalen Korridore, führen sie dort auch rein regionale Anliegen auf – Ausbauten für S-Bahnen zum Beispiel. Ebenfalls dem Bestreben, regionale Interessen auszutariieren, dürfte es zuzuschreiben sein, dass mit dem Zimmerberg-Basistunnel II dort auch ein sekundäres GROSSprojekt Aufnahme fand, für das es eine kostengünstigere Alternative in Form des Ausbaus der bestehenden Strecke auf Doppelspur gäbe. Mit ihm, so das taktische Kalkül, liessen sich zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Zum einen würde eine Forderung der bisher beim Bahnausbau benachteiligten Zentralschweiz erfüllt. Zum anderen hoffen die SBB, durch die damit verbundene Beschleunigung der Konkurrenz auf der Strasse wieder Paroli bieten zu können, die dort durch die neue Autobahn zwischen Zug und Zürich jüngst gestärkt wurde.

Umgekehrt wollen Behörde und Bahn das am wenigsten umstrittene Tunnelprojekt, den dritten Juradurchstich (Wisenbergertunnel), auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschieben, obwohl er das gravierendste Nadelöhr entschärfen würde – jenes zwischen dem Mittelland und Basel, dem bedeutendsten Tor zur Schweiz. Ohne zusätzlichen Korridor kommt dort vor allem der Transit-Güterverkehr in die Bredouille, der überdies durch das lauwarme

Bekenntnis zum Ausbau der Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel gebremst wird. Und im internationalen Personenverkehr überlässt man die Beschleunigung den Nachbarn in Frankreich und Deutschland.

Das überladene Fuder aufteilen

Im ersten, durch ein Kostendach von 12 Milliarden Franken beschränkten Kapitel des Katalogs von BAV und SBB finden sich schliesslich nur noch Ausbauten, die Engpässe im unmittelbaren Umfeld von grossen Knoten wie Zürich, Bern, Basel, Lausanne oder Genf entschärfen. Basis des gesamten Katalogs waren fünf Leitideen, die letztlich auf dem Paradigma des schweizerischen Bahnausbaus in den vergangenen drei bis vier Jahrzehnten basieren, das da heisst: alle Priorität dem nationalen Personenverkehr, dem Goldesel der SBB. Nicht, dass dieser Verkehr im Land, in dem Bahnpassagiere auch Stimmbürger sind, gegenüber dem Güterverkehr oder dem internationalen Personenverkehr zurückgesetzt werden sollte oder dass den Bundesbahnen der geschäftliche Erfolg auf diesem Feld zu missgönnen wäre: Aber Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, die über Jahrzehnte angelegt sind, würden eine grundlegendere Auseinandersetzung verdienen mit der Frage, ob und wie man allen Verkehren besser gerecht werden könnte als bis anhin.

Insofern müsste das, was jetzt unter dem Titel Bahn 2030 als reichlich überladenes Fuder daherkommt, mit dem man es allem und allen recht machen will, zumindest etappiert werden. Eine erste, in absehbarer Zeit zu realisierende Tranche würde sinnvollerweise das erste Kapitel des Katalogs von BAV und SBB umfassen sowie Ausbauten auf den Zufahrten der Güterzüge zu den Basistunneln der Gotthardachse. Dem weiteren Ausbau, der noch nicht nächstes Jahr beschlossen werden muss, sollte eine Überprüfung der 30 bis 40 Jahre alten Grundprämissen des Eisenbahn-Ausbaus in der Schweiz vorausgehen. Zu klären wäre insbesondere, ob, wo und wie die Bahn den hierzulande noch brachliegenden Teil ihres Geschwindigkeitspotenzials ausschöpfen könnte und sollte.

Unabhängig davon, was aus dem Katalog der-einst in Gesetzesform gegossen wird, sind in jedem Fall nicht nur die jetzt angeführten blossen Investitionskosten zu berücksichtigen, sondern auch die Folgekosten und die Art und Weise, wie diese zu finanzieren sind. Es wäre inakzeptabel, wenn diese jüngste Lehre aus der Geschichte von Bahn 2000 ignoriert würde.