

Tempo für die Bahn in 20 Jahren

Der Termin liegt noch in weiter Ferne. Dennoch planen Daria Martinoni und ihr Projektteam für «Bahn 2030», als würde der dritte Teil von Bahn 2000 bereits nächstes Jahr gebaut. Ein Blick in die Werkstatt.

Vor Weihnachten gings Schlag auf Schlag. Am 17. Dezember bewilligte der Nationalrat das «ZEB»-Paket (siehe Grafik) im Wert von 5,4 Milliarden Franken und bestellte eine Vorlage für die Fortsetzung. Zwei Tage darauf beschloss der Bundesrat, dass diese dritte Ausbaustufe des Schienennetzes Bahn 2030 heissen und ein Infrastrukturpaket in zwei Varianten enthalten soll, im Umfang von 12 oder 21 Milliarden Franken.

Das eindeutige Ja des Nationalrats mit 163 zu 11 Stimmen und das vorherige des Ständerats sind ein Signal für den Weiterausbau des Bahnangebots. Die Nachfrage im Personenverkehr nimmt kontinuierlich zu, im Güterverkehr bei konjunkturbedingten Schwankungen ebenfalls. Deshalb herrscht weitgehend Konsenz, dass «Bahn 2000 1. Etappe» von 2004 und die Neat ihre Fortsetzung finden müssen – in Form des Kernangebots von ZEB, die nun eben Bahn 2030 heisst.

Entsprechend glücklich wirkt Daria Martinoni. Die studierte Geografin ist seit vergangenem September bei der SBB als Projektleiterin für ZEB und das Nachfolgeprojekt Bahn 2030 zuständig. Vorher leitete sie die langfristige Angebotsplanung im Personenverkehr. Für sie ist klar, dass etwas geschehen muss: «Der wachsende Verkehr und die damit verbundenen Kapazitätsengpässe zeigen das überdeutlich.»

Je später, desto eiliger

Für die Zürcherin und ihr fünfköpfiges Kernteam sowie ein gutes Dutzend weiterer Vertreter der Divisionen mündet die Freude sehr rasch auch in Arbeit. In viel Arbeit. Geleitet wird das Projekt vom Bund und dem Bundesamt für Verkehr. Den planerischen Knochenjob leistet aber die SBB. Martinoni schildert die Aufgabe so: «Erstens planen wir jetzt die Umsetzung von ZEB. Zweitens wollen wir für Bahn 2030 eine nachvollziehbare, überzeugende Entscheidungsgrundlage erarbeiten.»

Bei ZEB geht es darum, das 5,4-Milliarden-Programm zu staffeln und mehrere durchdachte Angebotspakete zu schnüren – wie bereits bei Bahn 2000. Den ersten Angebotsschritt veranschlagt Martinoni auf das Jahr 2020. Ohne Vor-

finanzierung durch einzelne Kantone oder aus anderen Quellen würde es sogar 2025. Unsicherheiten in der Finanzierung belasten das Projekt.

Bahn 2030 ist noch weiter entfernt und drängt doch schon. Der Bund will bereits im Frühling 2010 eine Vernehmlassungsvorlage ausgearbeitet haben. «Dieses Jahr muss unsere Arbeit stehen», folgert Martinoni. Sie konnte sich nicht lange im Voraus auf diese Aufgabe einstellen – der politische Auftrag, zwei unterschiedlich umfangreiche Varianten zu planen, kam kurzfristig. Sie nimmt ihn dennoch dankbar an. Bietet er ihrer Ansicht nach doch die Chance, die nationale Sicht auf das Vorhaben zu stärken.

Das Angebot zuoberst Zünmerberg II, Wisenberg oder Lötschberg-Vollausbau? Auf Diskussionen zu einzelnen Tunnelprojekten lässt sich Daria Martinoni nicht ein. Sie ist von Haus aus Angebotsplanerin und weiss: Zuerst kommen Nachfrage und Verkehrsbedürfnisse, erst danach die Bauerei. Diese Sicht- und Vorgehensweise möchte sie auch im Fall von Bahn 2030 beibehalten.

Martinoni ist freilich Realistin genug, zu wissen, dass die übernächste Bahnausbaustufe Regionalpolitiker aus allen Landesteilen beflügeln wird. In der ZEB-Debatte siegte die nationale Optik; regionale Wünsche summieren sich aber zu einer Liste von 14 Massnahmen, die nun für Bahn 2030 zu prüfen sind. «Zu prüfen», darauf legt Martinoni Wert:

Bahnprojekte für 2020 («ZEB») und mögliche Ausbauten ab 2030 («Bahn 2030»)



Für Daria Martinoni bedeutet planerisches Know-How auch: «Zuerst kommen Nachfrage und Verkehrsbedürfnisse, erst dann die Bauerei.»

«Wir gehen von den Bedürfnissen aus, nicht von einer Liste.»

Dass es hierzu auch andere Sichtweisen gibt, akzeptiert sie müheles: «Die SBB muss primär betriebswirtschaftlich denken, der Bund dagegen volkswirtschaftlich.» Ins Kapitel «Betriebswirtschaft» gehört für sie zudem die heikle Frage der Folgekosten. Investitionen von 10 oder gar 20 Milliarden Franken seien kein pures Geschenk der öffent-

chen Hand, sondern erzeugten bei der SBB jährliche Folgekosten in dreistelliger Millionenhöhe. Wie Investitionen und Unterhalt finanziert werden, sei daher eine Schlüsselfrage von Bahn 2030.

Diplomatie und Überzeugung

Ihren Job inmitten eines mit sehr viel Geld und sehr viel Politik verbundenen Projekts beschreibt Daria Martinoni zürcherisch nüchtern. Für den politi-

schen Prozess seien bei der SBB zuvorderst die Konzernleitung und der Verwaltungsrat zuständig. «Das Projektteam und ich benötigen vor allem planerisches Know-how. Aber integrierend zu wirken, gehört dazu, und ein wenig Verhandlungsgeschick ist von Vorteil.» Zunächst will das Projektteam in den kommenden Monaten die richtigen Angebotsziele bestimmen und daraus die notwendigen Investitionen ableiten.

Überzeugen muss das Resultat nicht nur das Bundesamt für Verkehr, den Bundesrat und das Parlament. Denn anders als ZEB wird Bahn 2030 nicht allein dem fakultativen Referendum unterstehen, sondern geht obligatorisch in die Volksabstimmung. Daria Martinoni weiss: «Wir müssen auch das Volk überzeugen.»

RUEDI EICHENBERGER (TEXT)
FRANÇOIS GRIBI (FOTO)
DORIS WYSSMANN (GRAFIK)

Plan für die Bahn in 20 Jahren

liegt noch in... Dennoch... Projektteam für... als würde... Teil von Bahn... nächstes... Ein Blick in...

Vor Weihnachten gings Schlag auf Schlag. Am 17. Dezember bewilligte der Nationalrat das «ZEB»-Paket (siehe Grafik) im Wert von 5,4 Milliarden Franken und bestellte eine Vorlage für die Fortsetzung. Zwei Tage darauf beschloss der Bundesrat, dass diese dritte Ausbaustufe des Schienennetzes Bahn 2030 heissen und ein Infrastrukturpaket in zwei Varianten enthalten soll, im Umfang von 12 oder 21 Milliarden Franken. Das eindeutige Ja des Nationalrats mit 163 zu 11 Stimmen und das vorherige des Ständerats sind ein Signal für den Weiterausbau des Bahnangebots. Die Nachfrage im Personenverkehr nimmt kontinuierlich zu, im Güterverkehr bei konjunkturbedingten Schwankungen ebenfalls. Deshalb herrscht weitgehend Konsens, dass «Bahn 2000 1. Etappe» von 2004 und die Neat ihre Fortsetzung finden müssen - in Form des Kernangebots von ZEB, die nun eben Bahn 2030 heisst. Entsprechend glücklich wirkt Daria Martinoni. Die studierte Geografin ist seit vergangem September bei der SBB als Projektleiterin für ZEB und das Nachfolgeprojekt Bahn 2030 zuständig. Vorher leitete sie die langfristige Angebotsplanung im Personenverkehr. Für sie ist klar, dass etwas geschehen muss: «Der wachsende Verkehr und die damit verbundenen Kapazitätsengpässe zeigen das überdeutlich.»

Je später, desto eiliger

Für die Zürcherin und ihr fünfköpfiges Kernteam sowie ein gutes Dutzend weiterer Vertreter der Divisionen mündet die Freude sehr rasch auch in Arbeit. In viel Arbeit. Geleitet wird das Projekt vom Bund und dem Bundesamt für Verkehr. Den planerischen Knochenjob leistet aber die SBB. Martinoni schildert die Aufgabe so: «Erstens planen wir jetzt die Umsetzung von ZEB. Zweitens wollen wir für Bahn 2030 eine nachvollziehbare, überzeugende Entscheidungsgrundlage erarbeiten.» Bei ZEB geht es darum, das 5,4-Milliarden-Programm zu staffeln und mehrere durchdachte Angebotspakete zu schnüren - wie bereits bei Bahn 2000. Den ersten Arbeitsschritt veranschlagt Martinoni auf das Jahr 2020. Ohne Vor-

finanzierung durch einzelne Kantone oder aus anderen Quellen würde es sogar 2025. Unsicherheiten in der Finanzierung belasten das Projekt. Bahn 2030 ist noch weiter entfernt und drängt doch schon. Der Bund will bereits im Frühling 2010 eine Vernehmlassungsvorlage ausgearbeitet haben. «Dieses Jahr muss unsere Arbeit stehen», folgert Martinoni. Sie konnte sich nicht lange im Voraus auf diese Aufgabe einstellen - der politische Auftrag, zwei unterschiedlich umfangreiche Varianten zu planen, kam kurzfristig. Sie nimmt ihn dennoch dankbar an. Bietet er ihrer Ansicht nach doch die Chance, die nationale Sicht auf das Vorhaben zu stärken.

Das Angebot zuoberst Zimmerberg II, Wisenberg oder Lötschberg-Vollausbau? Auf Diskussionen zu einzelnen Tunnelprojekten lässt sich Daria Martinoni nicht ein. Sie ist von Haus aus Angebotsplanerin und weiss: Zuerst kommen Nachfrage und Verkehrsbedürfnisse, erst danach die Bauerei. Diese Sicht- und Vorgehensweise möchte sie auch im Fall von Bahn 2030 beibehalten.

Martinoni ist freilich Realistin genug, zu wissen, dass die übernächste Bahnausbauetappe Regionalpolitiker aus allen Landesteilen beflügeln wird. In der ZEB-Debatte siegte die nationale Optik; regionale Wünsche summieren sich aber zu einer Liste von 14 Massnahmen, die nun für Bahn 2030 zu prüfen sind. «Zu prüfen», darauf legt Martinoni Wert:

Bahnprojekte für 2020 («ZEB») und mögliche Ausbauten ab 2030 («Bahn 2030»)



DIE BAHNAUSBAUPROJEKTE

Bahn 2000

Auch «Bahn 2000 1. Etappe» benannt: Angebotsausbau mit Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist und anderen Infrastrukturbauten. Umsetzung stufenweise 1997 (mit neuem Rollmaterial) bis 2004. Kosten 5,9 Milliarden Franken.

ZEB

Abkürzung für «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur», entspricht eigentlich der 2. Etappe von Bahn 2000. Von National- und Ständerat 2008 bewilligt, Bereinigung verbleibender Differenzen (vor allem Lärmschutz) 2009 geplant. Kostenrahmen 5,4 Milliarden Franken. Erster Ausbauschritt 2020 (mit Vorfinanzierung) oder 2025.

Bahn 2030

Folgeprojekt von ZEB, vorher auch als «Erweiterungsoptionen» oder «ZEB II» bezeichnet. Bildet Grundlage für zusätzliche Angebotsausbauten, die nach Realisierung von Neat und ZEB erforderlich sind. Planungsauftrag des Parlaments an den Bundesrat, Vernehmlassungsvorlage soll 2010 vorliegen. Kostenrahmen 12 bzw. 21 Milliarden Franken (zwei Varianten). Grosse Herausforderung ist die Finanzierung.

FinöV-Fonds

Abkürzung für Fonds zur Finanzierung der Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs. Gespeist aus Erträgen von Schwerverkehrsabgabe, Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer. Finanziert Neat, Bahn 2000 1. Etappe, ZEB, Hochgeschwindigkeitsanschlüsse und Lärmsanierung.

chen Hand, sondern erzeugten bei der SBB jährliche Folgekosten in dreistelliger Millionenhöhe. Wie Investitionen und Unterhalt finanziert werden, sei daher eine Schlüsselfrage von Bahn 2030.

Diplomatie und Überzeugung

Ihren Job inmitten eines mit sehr viel Geld und sehr viel Politik verbundenen Projekts beschreibt Daria Martinoni zürcherisch nüchtern. Für den politi-

schen Prozess seien bei der SBB zuvorderst die Konzernleitung und der Verwaltungsrat zuständig. «Das Projektteam und ich benötigen vor allem planerisches Know-how. Aber integrierend zu wirken, gehört dazu, und ein wenig Verhandlungsgeschick ist von Vorteil.» Zunächst will das Projektteam in den kommenden Monaten die richtigen Angebotsziele bestimmen und daraus die notwendigen Investitionen ableiten.

Überzeugen muss das Resultat nicht nur das Bundesamt für Verkehr, den Bundesrat und das Parlament. Denn anders als ZEB wird Bahn 2030 nicht allein dem fakultativen Referendum unterstehen, sondern geht obligatorisch in die Volksabstimmung. Daria Martinoni weiss: «Wir müssen auch das Volk überzeugen.»

RUEDI EICHENBERGER (TEXT)
FRANÇOIS GRIBI (FOTO)
DORIS WYSSMANN (GRAFIK)