

Umsteigen, bitte!

Der Bund will mehr Autofahrer in den öV locken und den Marktanteil von Zug und Bus bis 2050 verdoppeln



PIERRE ADENIS / LAIF / KEYSSTONE

Auch für den Tourismus sind bessere Verbindungen gefordert: Die Rhätische Bahn vor dem Morteratsch-Gletscher.

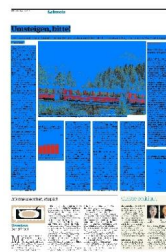
Daniel Friedli

Zug um Zug baut die Schweiz ihr Bahnnetz aus. Vor zwei Jahren hat das Parlament den sogenannten Ausbauschnitt 2035 beschlossen und dabei bereits auch eine Perspektive für die nächsten Etappen verlangt. Mittlerweile liegen dazu erste Vorarbeiten vor, und diese zeigen, dass der Bund sich hohe Ziele setzt: Er will den Anteil des öffentlichen Verkehrs bis zum Jahr 2050 verdoppeln. So lautet einer von acht Kernsätzen, die das Bundesamt für Verkehr

(BAV) der neuen Perspektive «Bahn 2050» zugrunde legen will. In der Praxis würde dies bedeuten, dass die Schweizer dann zumal über 40 Prozent aller Personenkilometer im Zug oder Bus zurücklegen, heute sind es 21 Prozent (siehe Grafik).

Begründet wird die Vorgabe massgeblich mit der Klimapolitik. Der Bundesrat hat 2019 beschlossen, dass die Schweiz ebenfalls per 2050 klimaneutral werden soll. Und auf dem Weg

dahin ist der Umstieg von der Strasse auf die Schiene ein zentrales Element. «Eine Verkehrsverlagerung zugunsten der Bahn trägt erheblich zur Reduktion der Treibhausgasemissionen sowie zu einer verträglichen Raumentwicklung bei», schreibt das Bundesamt in seinen Unterlagen. Und diese Verlagerung soll darum nicht einfach den erwarteten Neuverkehr auffangen, sondern auch die Diesel- und Benzinfahrer von heute betreffen.



Fahrplan fürs Wochenende

Selbst die Experten des Bundes räumen indes ein, dass diese Zielvorgabe «sehr ambitioniert» sei. Der Blick zurück zeigt, wieso: Trotz allem Ausbau stagniert der Anteil des öffentlichen Verkehrs seit Jahren, immer noch legen die Schweizer fast 80 Prozent der Strecken mit dem privaten Auto oder Töff zurück. Darum lässt der Bund nun in mehreren Studien abklären, wie realistisch seine erklärte Vorgabe effektiv ist, wie man sie erreichen könnte und welches dabei die finanziellen Folgen für die Nutzer wären. «Ziel ist es, fundierte Grundlagen zu erhalten, damit anschliessend auf politischer Ebene die Stossrichtungen für die Perspektive «Bahn 2050» festgelegt werden können», sagt Amtssprecher Andreas Windlinger.

Hilfe bekommt der Bund dabei aus der ÖV-Branche. «Wir unterstützen das Ziel einer Verdoppelung, auch wenn es ziemlich kühn ist», sagt Ueli Stückelberger, der Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VÖV). Mehr noch: Er und sein Verband wollen Ende Juni eine detaillierte Studie dazu vorlegen, wie man diese Vorgabe erreichen könnte. «Wichtig dabei ist, dass wir auf mehreren Ebenen ansetzen», sagt Stückelberger.

Wo genau, dazu gibt es in der Branche schon etliche Ideen: flächendeckender Ausbau, mehr Nachtzüge, moderne Verkehrsdrehscheiben in den Agglomerationen zum Umsteigen vom Auto auf den Zug und vor allem auch bessere Freizeitverbindungen. «Wir möchten vermehrt Freizeitzüge anbieten, die von den Zentren direkt in die Wander- und Skigebiete fahren», sagt Stückelberger. Dazu passt auch, was SBB-Chef Vincent Ducrot anstrebt. «Am Wochenende soll es einen

anderen Fahrplan geben als unter der Woche», sagte er jüngst dem «Beobachter». So wäre man werktags stark auf die Pendler ausgerichtet und am Wochenende dann auf die Ausflügler.

Für ihr Ziel macht die ÖV-Branche auch im Parlament Druck. Im Verbund mit Kollegen von SP, Grünen und GLP verlangt Mittemationalrat Martin Candinas vom Bundesrat, dass er einen Aktionsplan zur Steigerung des öffentlichen Verkehrs vorlegt. Selber schlägt der Präsident des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr (Litra) dazu folgende Ideen vor: die Nachtzuschläge landesweit streichen, neue Buslinien auf Abruf einführen oder die sogenannte letzte Meile ausbauen. «Dafür wäre es gut, auch Busverbindungen zu touristisch unbewohnten Ausflugsorten ins subventionierte Angebot des Regionalverkehrs aufzunehmen», sagt Candinas.

Parkplätze verknappen

Die angestrebte Verlagerung setzt indes auch auf der anderen Seite an, worüber die Branche weniger laut spricht: Zur Attraktivitätssteigerung des Bahnverkehrs kämen auch Unannehmlichkeiten für den Autoverkehr. Der VÖV sieht etwa im Mobility-Pricing eine Massnahme, um «mit gewissen finanziellen Lenkungswirkungen eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öV zu erreichen». Und er denkt an eine stärkere Bewirtschaftung des Parkraums, wie sie etliche Städte bereits heute praktizieren: Dort, wo der ÖV stark präsent ist, sollte man den Parkraum verknappen oder verteuern und so einen Anreiz zum Umsteigen schaffen. Umgekehrt könnten an ausgebauten Verkehrsdrehscheiben, wo die Menschen umsteigen und

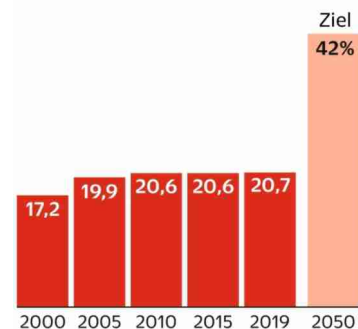
zum Beispiel auch noch einkaufen können, attraktivere Parkplätze entstehen. Laut Martin Candinas wäre auch denkbar, dass man künftig Zug- und Parktickets in einem lösen kann.

Es ist diese Seite, die Politiker auf der rechten Seite stört. SVP-Nationalrat Walter Wobmann sitzt wie Candinas im Vorstand der Litra, er lehnt die Pläne seines Kollegen aber ab. «Wir brauchen in der Schweiz alle Verkehrsträger, und alle haben ihre Berechtigung», sagt er. Doch die Entwicklung gehe leider dahin, dass man den öffentlichen Verkehr bis zum Gehtrichtmehrförderer, während die Autofahrer immer stärker behindert würden. «Das ist falsch», sagt Wobmann.

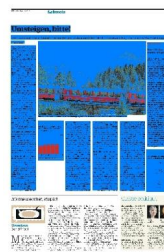
In diesem Spannungsfeld wird der Bundesrat agieren, wenn er sich voraussichtlich nächstes Jahr das erste Mal mit der neuen Perspektive «Bahn 2050» befasst. Spätestens bis 2026 soll die Regierung dann ihre strategischen Stossrichtungen beschliessen und diese auch in konkrete Ausbauprojekte ummünzen.

ÖV-Anteil stagniert

Anteil des Personenverkehrs, der im öffentlichen Verkehr zurückgelegt wird



Quelle: Bundesamt für Statistik



Bahnausbau

Eine Milliarde teurer als geplant

Während der Bahnausbau für 2050 erst angedacht wird, ist der Ausbauschnitt für 2035 bereits in Umsetzung. Dabei erlebte der Bund eine unangenehme Überraschung: Etliche Projekte werden teurer, als man anfangs gedacht hat. Das Parlament hat vor zwei Jahren für eine Liste von fast 200 Projekten insgesamt 12,9 Milliarden Franken bewilligt. Die seither erfolgten Planungsarbeiten haben nun gezeigt, dass dafür 14,1 Milliarden nötig wären, also 1,2 Milliarden mehr als geplant. Der grösste Teil dieser Mehrkosten ist auf den Zimmerbergtunnel II zurückzuführen. Allein dieses Bauwerk, das die Streckenkapazität zwischen Zürich und Zug erhöhen und die Fahrzeit um sechs Minuten verkürzen soll, kostet laut der ersten Machbarkeitsstudie 730 Millio-

nen Franken mehr als geschätzt. Zu den Gründen machen die SBB keine Angaben. Um das Kostendach des Ausbauschnitts einzuhalten, hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) nun eine Reduktionsstrategie definiert, die im äussersten Fall auch Redimensionierungen umfasst. Im Fall des Zimmerbergtunnels hat es

die SBB angewiesen, eine Variante im Rahmen der finanziellen Vorgaben zu erarbeiten, ohne dass das geplante Angebot reduziert wird. «Nach Vorliegen dieser Optimierungsstudie entscheidet das BAV über das weitere Vorgehen», heisst es dazu im letzten Projektbericht. (dli.)

Tunnel von Zürich nach Zug

Der Zimmerbergtunnel II soll von Thalwil bis Baar führen

