

# Häufiger, schneller, direkter

**Wie mehr Züge fahren könnten** 25 Prozent mehr Züge, kürzere Reisezeiten, mehr Direktverbindungen: Ein Verkehrsplaner hat berechnet, wie das Schweizer Bahnnetz mit einem besseren Fahrplan ohne teure Ausbauten besser genutzt werden könnte.

## Peter Burkhardt

Der Alarmruf des früheren SBB-Chefs Benedikt Weibel, wonach die Schweiz mit 25 Milliarden teuren Ausbauten ihre Bahn an die Wand fährt, hat hohe Wellen geschlagen. Weibel sagt, dass 25 Prozent mehr Züge fahren könnten – ohne einen einzigen Franken in Beton und Stahl zu stecken.

Wie ist das möglich? Die Antwort gibt ein Angebots- und Fahrplankonzept, das Weibels Arbeitsgruppe in Auftrag gab, die aus prominenten Bahnspezialisten besteht. Das Ergebnis: Mit dem bestehenden Schienennetz kann die Bahn häufiger, schneller und direkter fahren, damit dem Strassenverkehr rasch Marktanteile abjagen, einen Beitrag zum Umweltschutz leisten und zugleich ihre Wirtschaftlichkeit verbessern.

Die Federführung hatte Philipp Morf, der von 2011 bis 2015 bei den SBB für die Angebotsplanung auf den Fernverkehrslinien im Raum Zürich, in der Ost- und der Zentralschweiz sowie im Tessin verantwortlich war, bevor er sich mit der Verkehrsplanungsfirma Otimon GmbH selbstständig machte. Diese berät SBB, BLS, Südostbahn, Rhätische Bahn und mehrere Kantone bei der Erstellung von Angebotskonzepten.

Morf untersuchte das Marktpotenzial der bestehenden und neuer Verbindungen, durchleuchtete die Kapazitäten aller Strecken und Knoten und errechnete dann für alle Normalspurstrecken der Schweiz einen auf sechs Sekunden genauen Fahrplan. Das wichtigste Ergebnis: Auf allen Strecken kann neu ein Halbstundentakt

eingeführt werden und auf den wichtigsten sogar ein Viertelstundentakt – ohne jegliche Ausbauten, nur, indem das bestehende Netz besser genutzt wird.

## Drei konkrete Beispiele

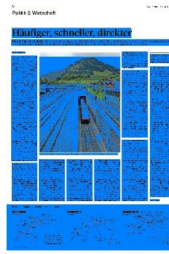
Politisch brisant ist die Erkenntnis, dass der Halbstundentakt zwischen Bern und Brig auch ohne den 1,7 Milliarden Franken teuren Ausbau des Lötschberg-Basistunnels auf durchgehend zwei Röhren möglich ist. Oder dass der Viertelstundentakt zwischen Lausanne und Genf möglich wäre ohne den vorgesehenen 1,3 Milliarden teuren Tunnel. Das Gleiche gilt auf der Strecke Zürich–St. Gallen für den dort geplanten, 2,8 Milliarden Franken teuren Tunnel. Möglich ist das, indem das Bahnnetz geschickter genutzt wird als heute: Die Unterschiede zwischen Schnell-, Regional- und Güterzügen bei der Reisegeschwindigkeit werden verkleinert. Die Züge werden nach Geschwindigkeit sortiert. Die Zwischenhalte werden anders angeordnet. Das bestehende Rollmaterial wird anders eingesetzt. Und neue direkte Verbindungen werden eingebaut.

Drei konkrete Beispiele: Heute hält die S8 der Zürcher S-Bahn zwischen Thalwil und Pfäffikon SZ an allen Stationen. Neu würden aus der S8 zwei S-Bahnen: Die eine würde nur noch die Haltestellen zwischen Thalwil und Wädenswil bedienen und ab Wädenswil ohne Halt bis Pfäffikon weiterfahren. Bei der anderen wäre es umgekehrt. Das würde die Reisezeit von 25 auf 20 Mi-

nuten verkürzen und die Kapazität der Strecke um vier zusätzliche Züge pro Stunde erhöhen. Das wiederum würde neue Angebote ermöglichen, etwa eine Verbindung von Zürich über Pfäffikon SZ und Rapperswil SG nach Uznach. Der Hauptort der Linthebene erhielte damit eine direkte Verbindung nach Zürich. Und Rapperswil wäre von Zürich aus neu in 28 statt 35 Minuten erreichbar.

Ein zweites Beispiel: Heute hält die S1 der Berner S-Bahn auf der Teilstrecke Bern–Thun an allen Stationen. Neu würde sie in zwei Varianten fahren: Die eine würde ab Münsingen ohne Halt bis Thun fahren, die andere zwischen Bern und Münsingen nicht halten. Das würde die Reisezeit von heute 30 auf 25 Minuten verkürzen und die Sitzplatzkapazität der Strecke deutlich erhöhen.

Ein drittes Beispiel, diesmal aus dem Fernverkehr: Heute halten die meisten Neigezüge auf der Strecke Zürich–Biel–Lausanne in vielen Städten. Neu würden sie nur noch in Solothurn, Biel und Neuenburg stoppen, aber nicht mehr in Aarau, Olten und Yverdon. Das würde die Fahrt von heute 2 Stunden 9 Minuten auf 1 Stunde 56 Minuten verkürzen – was es möglich macht, dass der Zug vor der jeweils vollen Stunde in Biel und Lausanne eintrifft. Somit wären neue Umsteigeanschlüsse in diesen beiden wichtigen Knoten gewährleistet. Als Ersatz gäbe es neue Verbindungen zwischen Zürich und Biel beziehungsweise Biel und Lausanne, mit Halt in allen grösseren Städten.



## 6 Prozent schneller

Morf hat bei den Berechnungen berücksichtigt, dass die SBB ab 2026 die neuen Interregio-Doppelstockzüge von Stadler Rail einsetzen. Sie erlauben mit ebenen Einstiegen und breiteren Türen schnelleres Ein- und Aussteigen, mit besserem Beschleunigungs- und Bremsvermögen kürzere Haltezeiten an den Bahnhöfen. Zudem bieten sie deutlich mehr Sitzplätze als einstöckige Züge.

Die Reisezeit zwischen den 50 grössten Schweizer Gemeinden würde nach Morfs Berechnungen im Durchschnitt um 6 Prozent schneller. Zum Teil wären die Fahrzeitgewinne enorm. Von St. Gallen nach Davos würde sich die Reisezeit um 18 Minuten verkürzen, von Aarau nach Lugano um 27 Minuten, von Genf-Flughafen nach Zermatt um 30 Minuten. Auch im Pendlerverkehr gäbe es eine deutliche Beschleunigung. Zum Beispiel würde sich die Fahrt von Spiez nach Bern-Wankdorf um 11 Minuten verkürzen, jene von Wohlen AG nach Zürich um 10 Minuten oder jene von Wil nach St. Gallen um 9 Minuten.

### «Das Potenzial ist gewaltig»

Gleichzeitig wäre es möglich, 40 Prozent mehr Direktverbindungen unter den 50 grössten Städten anzubieten. Für den Ausflugsverkehr beispielsweise von Bern nach Schaffhausen, von Basel nach Winterthur oder von Luzern über den Gotthard-Basistunnel nach Locarno. Und für den Pendlerverkehr unter anderem

von Langenthal nach Bern-Wankdorf, von Liestal nach Basel-Badischer Bahnhof oder von Einsiedeln SZ, Bad Zurzach AG und Wattwil SG nach Zürich.

«Das Potenzial ist gewaltig», lautet Philipp Morfs Fazit. «Auf dem bestehenden Streckennetz und mit dem ab 2026 bestehenden Rollmaterial ist es möglich, die Kapazität um 25 Prozent zu erhöhen. Es gibt in der Schweiz keine einzige Strecke, auf der grössere Infrastrukturausbauten nötig sind, um die angestrebte Taktverdichtung und Erhöhung der Sitzplatzkapazität zu ermöglichen – höchstens kleinere.»

## «Die Forderung schießt weit übers Ziel hinaus»

Der ehemalige SBB-Chef Benedikt Weibel verlangt ein Moratorium bei den Bahnausbauprojekten. Die Investitionen, warnt er, würden zu laufend höheren Systemkosten führen. In der Folge würden Züge gestrichen und Linien geschlossen. Die Forderung dürfte im Parlament kaum Chancen haben, wie Nachfragen bei Verkehrspolitikern zeigen. «Sie schießt weit übers Ziel hinaus», sagt Mitte-Nationalrat Martin Candinas. Zwar seien gut unterhaltene Bahninfrastrukturen der Schlüssel für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs. «Trotzdem braucht es auch in Zukunft noch bessere ÖV-Angebote durch gezielte, weitere Ausbauten.» Dabei gelte es, Augenmass zu wahren.

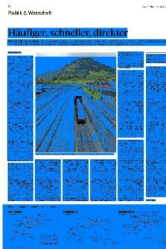
Michael Töngi findet: «Wir haben das klare Ziel, dass mehr Menschen mit dem ÖV reisen können», sagt der Grünen-Nationalrat. Dafür brauche es S-Bahnen im Viertelstundentakt und Fernverkehr im Halbstunden- oder Viertelstundentakt. «Das erreichen wir nur, wenn wir auch die Infrastruktur ausbauen.»

FDP-Präsident Thierry Burkart sagt, es gelte, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um das Schienennetz möglichst effizient zu nutzen. «Punktuellen Ausbauten im Infrastrukturbereich, insbesondere auf der Ost-West-Achse, sind jedoch notwendig.»

Nur: Was ist wirklich notwendig? «Solange die Regionen keinen Beitrag an Ausbauprojekte leisten müssen, wird grenzenloser Lobbyismus betrieben», sagt SVP-Nationalrat Benjamin Giezendanner. Sein Vorschlag: kein Moratorium, wie es Weibel fordert. Aber: Künftig sollen die Kantone bei grossen Projekten auf ihrem Gebiet in Vorkasse gehen; das soll den Hunger auf Ausbauprojekte bändigen. Geschieht das nicht, sollen diese Projekte in der Prioritätenliste des Bundes nach hinten rutschen. Zudem sollen die Kantone ihre Projekte basisdemokratisch legitimieren, also via Volksabstimmungen, bevor sie allenfalls Bundesgelder erhalten. Giezendanner verspricht sich davon auch mehr Akzeptanz und weniger Einsprachen.

**Stefan Häne**





Tages-Anzeiger  
8021 Zürich  
044/ 248 44 11  
<https://www.tagesanzeiger.ch/>

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 103'087  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

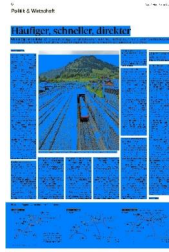
Seite: 6  
Fläche: 116'729 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 3007101  
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 92180442  
Ausschnitt Seite: 3/4



Müsste nach neuen Erkenntnissen gar nicht ausgebaut werden: Der Lötschberg-Basistunnel. Foto: Keystone



Tages-Anzeiger  
8021 Zürich  
044/ 248 44 11  
<https://www.tagesanzeiger.ch/>

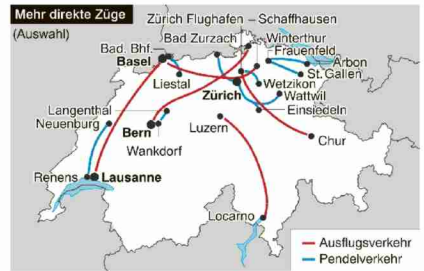
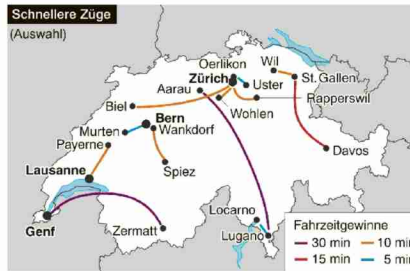
Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 103'087  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 6  
Fläche: 116'729 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 3007101  
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 92180442  
Ausschnitt Seite: 4/4

### Diese neuen Angebote wären ohne teure Ausbauten möglich



Grafik: mt / Quelle: Projektgruppe Prometheus