

Medienmitteilung, 4. Oktober 2017

Ausbau Bahninfrastruktur 2035: Der VöV unterstützt grundsätzlich den Vorschlag des Bundesrates

Mit dem Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 hat der Bundesrat letzten Freitag das grösste Eisenbahn-Ausbauprojekt der Geschichte in die Vernehmlassung gegeben. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) unterstützt grundsätzlich den Vorschlag des Bundesrates, das Bahnnetz bis 2035 auszubauen. Für den VöV ist das Angebotskonzept massgebend, Infrastrukturausbauten sind die Folge. Die Bahninfrastruktur soll dort ausgebaut werden, wo der grösste Nutzen für Kunden im Personen- und im Güterverkehr entsteht. Der VöV verlangt jedoch bis zum definitiven Entscheid des Parlaments weitere Optimierungen im Ausbauschnitt 2035, um die Wirtschaftlichkeit zu verbessern und die Vervollständigung des Konzepts durch den Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels zu ermöglichen.

Seit den 1980er-Jahren kennen die Kundinnen und Kunden den integralen Taktfahrplan. Zusätzlich brachte Bahn 2000 eine Steigerung der Verbindungen auf den Halbstundentakt in den grossen Knoten der Schweiz. Bis heute basiert das Schweizer Bahnangebot weitgehend auf diesem Konzept. Aber bereits heute sind wieder zahlreiche Strecken sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Gleichzeitig steigt die Nachfrage gemäss Verkehrsperspektiven des Bundes im Personenverkehr von 2010 bis 2040 um 51 Prozent, im Güterverkehr um 45 Prozent.

Um diese Nachfrage auch in Zukunft in hoher Qualität abdecken zu können, muss das Angebot im gesamten öffentlichen Verkehr der Schweiz deutlich ausgebaut werden. Der Bundesrat schlägt deshalb vor, die Bahninfrastruktur bis 2035 im Umfang von 11,5 Milliarden Franken auszubauen. Den entsprechenden Vorschlag hat er am Freitag in die Vernehmlassung gegeben. Der VöV unterstützt den Vorschlag des Bundesrats grundsätzlich, wie der öV-Branchenverband an einer Medienorientierung am Mittwoch ausführte.

Ausbauen, wo der grösste Kundennutzen entsteht

Für den VöV ist das Angebotskonzept massgebend. Er fordert eine Verdichtung des Fahrplanangebots auf grösstenteils Halbstundentakt, auf Strecken mit grosser Nachfrage sogar auf Viertelstundentakt. Für den Güterverkehr sollen zudem landesweit Expresszustellungen möglich sein.

Für den VöV ist dabei klar: Das Fahrplanangebot ist massgebend, die Infrastrukturausbauten sind die Folge. Die Bahninfrastruktur soll dort ausgebaut werden, wo der grösste Nutzen für Kunden im Personen- und im Güterverkehr entsteht. «Die Bahn soll aber für die Kundinnen und Kunden im Personen- und Güterverkehr sowie die Besteller Bund und Kantone bezahlbar bleiben», sagte Philippe Gauderon, Präsident des VöV-Forums Langfristige Angebots- und Netzentwicklung und Leiter von SBB Infrastruktur. Die Berechnung der Folgekosten für Infrastruktur und Regionalverkehr müsse deshalb bis zu den definitiven politischen Entscheiden vorliegen und geregelt werden.

Die Branche verlangt, dass die Teilprojekte des Ausbaus schrittweise bezüglich Kosten und Effizienz bis zur Realisierung weiter optimiert werden. Neben den vom Bundesrat vorgeschlagenen Infrastrukturprojekten will der VöV, dass der Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT) im optimierten Konzept enthalten ist. Der Teilausbau des LBT darf aber nicht zu Lasten der anderen Objekte gehen. Der LBT bringt eine Produktivitätssteigerung im Güterverkehr, erhöht die Flexibilität bei den Fahrbahnerneuerungen bis 2040 und stellt die Basis für den Halbstundentakt Bern–Brig dar. «Wir sind überzeugt, dass unser fachlich fundierter und konstruktiver Vorschlag auch politisch mehrheitsfähig ist», sagte VöV-Direktor Ueli Stückelberger an der Medienkonferenz.

Für die Branche ist jedoch auch klar, dass mit diesem Ausbaus schrittweise 2035 nur die dringendsten Kapazitäts- und Nachfrageprobleme entspannt werden können. Weitere flächendeckende Kapazitätssteigerungen können nur durch den Einsatz neuer digitaler Technologien erreicht werden. Damit diese neuen Technologien zeitgerecht zur Verfügung stehen, hat sich die Branche mit dem Projekt SmartRail 4.0 ambitionierte Ziele gesetzt.

Mit FABI und dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) ist die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes langfristig sichergestellt. Die technologischen Kapazitätsausbauten können jedoch nicht im Rahmen des Ausbaus schrittweise 2035 finanziert werden. Es ist daher nötig, zeitnah eine nachhaltige Finanzierung für den Ersatz der bestehenden durch neue kapazitätssteigernde Technologien zu finden.

«Die Branche hat eine fundierte und seriöse Bewertung der bestehenden Engpässe und der Verkehrsprognosen vorgenommen. Die Branche steht geschlossen hinter den heute präsentierten Forderungen und ist von deren Notwendigkeit überzeugt», sagte Thomas Kuchler, Präsident der VöV-Kommission Infrastruktur und Vorsitzender der Geschäftsleitung der Südostbahn (SOB) an der Medienkonferenz.

Für weitere Auskünfte

Ueli Stückelberger, Direktor VöV | 031 359 23 35 | 079 613 77 01
Andreas Keller, Kommunikation VöV | 031 359 23 14 | 079 755 83 37