



Ohne Bahnausbau keine Verkehrswende

Der frühere **SBB**-Generaldirektor *Benedikt Weibel* hat die überbordende Bautätigkeit der Bahn kritisiert. Man müsse vielmehr die Infrastruktur besser auslasten. Eine Replik.
Gastkommentar von **Ueli Stückelberger**



Schafft die Schweiz die Verkehrswende?

MANUEL GEISSER / IMAGO



Im Gastkommentar in der NZZ vom 26. Juli nimmt Benedikt Weibel, ehemaliger CEO **SBB**, kritisch zu einem weiteren Ausbau der Schiene Stellung. Die Sichtweise greift in dieser Absolutheit zu kurz. Viele der im Artikel von Benedikt Weibel geäußerten Ansichten teile ich zwar ganz: Namentlich die Kernaussage, dass ohne Verkehrswende die Klimaziele nicht zu erreichen sind, in den Folgerungen komme ich aber zu anderen Schlüssen. So ist das Thema Bahnausbau differenzierter zu betrachten. Die Stärken der Bahn – bzw. des öV schlechthin – sind ihre Zuverlässigkeit und ihr dichtes Netz: Nebst dem direkten Kundennutzen ist dies auch ein grosser volkswirtschaftlicher Nutzen. Weitere Stärken des öV sind seine Sauberkeit (CO₂-frei) und seine Energieeffizienz. Der öV ist Teil der Lösung.

Um eine CO₂-freie Mobilität zu erreichen, braucht es deshalb eine Stärkung des öV – dessen Anteil am Gesamtverkehr muss zunehmen. Dieses Ziel ist nicht nur ein Wunsch der ÖV-Branche, sondern auch ein politischer Auftrag. Es ist auch möglich, dies zu erreichen. Hierzu ist ein Bündel von Massnahmen notwendig, die einerseits den öV selbst betreffen, andererseits aber auch den motorisierten Individualverkehr. Ebenso ist es unabdingbar, die Verkehrs- und die Raumplanung gut aufeinander abzustimmen.

Die ÖV-Branche arbeitet zurzeit intensiv daran, mit welchen Massnahmen sie selbst zu einer Steigerung des ÖV-Anteils beitragen kann. Diesbezüglich gibt es einen Strauss von Möglichkeiten, die der Verband öffentlicher Verkehr demnächst vorstellen wird. Gerade bei der Jugend und im Freizeitverkehr gehen wir von einem heute noch ungenutzten Potenzial aus. Neue Direktzüge (In- und Ausland) sind nur ein Beispiel, das zu einer Erhöhung der Attraktivität des öV und somit zu neuen Kundinnen und Kunden führt.

Der integrierte Taktfahrplan mit guten Umsteigebeziehungen ist das Fundament unseres öV. Dieses attraktive Angebot wird von den Kundinnen und Kunden geschätzt – und auch genutzt. In wohl keinem andern Land verfügt wie in der Schweiz über die Hälfte der Bewohner über ein ÖV-Abonnement mit den Verbundabonnements, dem Halbtaxabonnement und dem GA.

Die positive «Kehrseite» ist, dass unser Schienennetz sehr gut ausgelastet ist. Im Güterverkehr gibt es sogar einen «Kampf» um gute Schienentrasen. Die ÖV-Branche ist bemüht, mit Sparbilletten und anderen Massnahmen die Spitzenbelastung so gut wie möglich besser über den Tag zu verteilen. Dies hat aber seine Grenzen. Denn verständlicherweise verfügen sehr viele Menschen betref-

end Ausbildungs- und Arbeitszeit nicht über unbeschränkte zeitliche Flexibilität. Ebenso ist der Freizeitverkehr z. B. an Konzerte, in die Berge oder an und auf die Seen sehr anlass- bzw. wetterabhängig – es wird also immer Spitzenbelastungen geben, die der öV bewältigen muss.

Dort, wo der öV heute schon an seine Kapazitätsgrenzen stösst, wird man nicht um einen gezielten Ausbau des Bahnnetzes herumkommen. Und diese Grenze erreicht der öV jetzt schon vielerorts, nicht nur aus Sicht des Personenverkehrs, sondern auch aus Sicht des ebenso bedeutenden Schienengüterverkehrs. Der öV muss auch in Zukunft für

Gerade bei der Jugend und im Freizeitverkehr gehen wir von einem heute noch ungenutzten Potenzial aus.

seine Kundinnen und Kunden bereit sein – sonst kann er seiner Bedeutung nicht gerecht werden.

«Bahnausbau» bedeutet jedoch nicht gleich «Bau von Schnellbaustrecken». Auch ist nicht jedes Objekt eine «Investitionsorgie». Zu einem vernünftigen Bahnausbau gehören auch die Modernisierung von z. T. sehr alten Bahnhöfen, der Bau von neuen Kreuzungs- und Überholstellen usw., was zu einer spürbaren Kapazitätssteigerung führen kann. Auch solche Bauvorhaben sind hochkomplex und lösen erhebliche Kosten aus. Fast unvermeidbar haben solche Bauvorhaben auf den bestehenden Fahrplan Einfluss und beeinträchtigen den Betrieb. Diese Feststellung von Benedikt Weibel ist zutreffend, nur: Gibt es eine Alternative? Man baut den Bahnhof Lausanne nun einmal in Lausanne um und nicht auf der grünen Wiese.

Ziel ist es – und da bin ich mit Benedikt Weibel völlig einverstanden –, möglichst viele Züge auf gleich vielen Gleisen verkehren zu lassen (einfache Umschreibung von «mehr Digitalisierung»). Die Erreichung einer Verkehrswende nur auf den bestehenden Gleisen wird kaum möglich sein. Deshalb wird die Schweiz nicht gänzlich um den Bau neuer Ausbauten herumkommen. Aber immer gilt: Jedes Bauwerk muss sinnvoll dimensioniert und geeignet sein, den ÖV-Anteil zu erhöhen – für den Personen- wie den Güterverkehr.

Augen verschliessen ist keine Lösung. Der vom Bund eingeschlagene Weg betreffend «Bahn 2050» geht in die richtige Richtung. Konsequenterweise wird bei der Planung des nächsten Ausbaus schrittweise der Stärkung des ÖV-Anteils grosses Gewicht bei-

Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
<https://www.nzz.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 87'908
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 19
Fläche: 71'679 mm²

Auftrag: 3005710
Themen-Nr.: 999.106

Referenz: 85095280
Ausschnitt Seite: 3/3

gemessen. Wichtig ist, diese Ansätze weiterzuverfolgen und jetzt unvoreingenommen zu planen. Denn unter Berücksichtigung der langen Planungsprozesse ist dies notwendig. Eine Planung zu stoppen – weil das Bauvorhaben später (im Idealfall) als nicht mehr notwendig betrachtet wird –, ist leicht möglich. Das Gegenteil nicht.

Ueli Stückelberger ist Direktor Verband öffentlicher Verkehr.