



# Swiss Railvolution

## Bahnstrategie statt Giesskanne Bahn 2000 plus beschleunigt auch den Güterverkehr

Bahnjournalisten Schweiz

Informationstag für Medienschaffende, Meinungsbildner & Logistiker

Guido Schoch



# Der Marktanteil der Bahnen stagniert trotz Milliarden-Investitionen

- Der **Modalsplit stagniert im Personenverkehr seit 2007**
- Der **Güterverkehr ebenfalls**. Aber: Wachstum im Transitverkehr dank NEAT, konnte die Verluste im Binnenverkehr kompensieren
- Investitionssumme heute bis 2035: 27 Milliarden Franken
- weitere grosse Investitionen mit Bahn 2050
- **Ziel Bundesrat: Steigerung Modalsplit mit Bahn 2050:**  
G: 2 Prozentpunkte / P: 3 Prozentpunkte,  
▶ **d.h. das Wachstum findet hauptsächlich auf der Strasse statt**
- Der Bund glaubt so einen maximalen Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Ziele des Bundes, z.B. im Bereich der Klimapolitik, Umwelt oder Raumplanung zu leisten.

**Was läuft da falsch?**

# Konzeptlose Ausbauten erzielen keine Wirkung

## Aussagen des BAV zur aktuellen Fahrplanstabilität

- *„Die technisch geplanten Fahrzeiten sind in den Planungstools zu wenig realitätsnah hinterlegt, d.h. die geplanten Fahrzeiten sind zu wenig nahe an den im operativen Betrieb erreichbaren Fahrzeiten.*
- *Die Zugfolgezeiten sind in den Planungstools zu knapp hinterlegt*
- *Die Infrastrukturen in den grossen Knoten sind mit zu viel Angebot beplant, d.h. in den Knoten weist die geplante Gleisbelegung zu wenig Reserven zur Abdeckung von ungeplanten Abweichungen im operativen Betrieb aus.*
- *Die Einbruchsverspätungen von internationalen Verkehren aus dem Ausland sind nicht genug berücksichtigt.“* Quelle: Dokumentation Planungsgrundlagen für die Erarbeitung der Botschaft 2026, S. 8f
- **Diese Punkte haben auch massive Einflüsse auf Kapazitäten und Verlässlichkeit im Güterverkehr.**
- **Dabei handelt es sich um elementares Fachwissen für den Betrieb einer Eisenbahn. Wenn dies weder SBB noch BAV rechtzeitig bemerkt haben, ist dies alarmierend.**

## Beispiele für gescheiterte nationale Projekte

- **Bahnhof Lausanne:** 14 Jahre Planung: Kapazität von Perrons und Bahnanlagen ungenügend
- **Fahrplan 2025 Westschweiz:** Wichtige Errungenschaften von Bahn 2000 gehen verloren;
- **EC Zürich – München:** 2022: 80% bei Abfahrt in St. Gallen in Richtung Zürich verspätet.
- **Angebotskonzept 2035 ist eine Bankrotterklärung für die bisherige Ausbaupolitik**
- **Zimmerbergtunnel 1:** Keine Verlängerung bis Region Baar für 400 Mio obwohl schon damals bekannt, dass Ausbau erforderlich und später viel teurer. Kosten heute mehr als 1,5 Mrd.
- **Zimmerbergtunnel 2:** aus Budgetgründen: Reduktion Vmax 160 km/h, Verzicht Vorarbeiten Anschluss Meilibach. Keine Aussagen zu Auswirkungen, obwohl späterer Ausbau nicht mehr möglich
- **Lötschbergbasistunnel**
- **Ausbauten verschiedener Bahnhöfe**
- **Unprofessionelle Beschaffung von Fahrzeugen**

# Ursachen für die erfolglose Ausbaupolitik

## Vorgehen des Bundes und der meisten Kantone

- **Kampf um Infrastrukturen statt Angebotskonzepte:** Jede Region stellt Forderungen nach Infrastrukturausbauten in der eigenen Region ohne genaue Kenntnis der Auswirkungen auf den nationalen Güter- und Personenverkehr.
- **Die Politik und das BAV müssen erkennen, dass sie nicht hauptsächlich über Infrastrukturen diskutieren müssen, sondern über Angebote.**
- **Planung von unten nach oben:** BAV plant in mehreren Planungsregionen. Eine gesamtschweizerische Sicht kommt nicht zustande: der Verkehr endet nicht an den Kantons Grenzen
- **Wir leben von den Visionen der Vergangenheit:** Taktfahrplan, Bahn 2000, Neat.

## Es braucht Kunden- statt Infrastruktursicht

Die zentrale Frage lautet:

**Wie können wir jeden Franken möglichst effizient zur Verlagerung von Gütern und Personen auf die Bahn investieren?**

**Planung Top down** nach dem bei Bahn 2000 bewährten Muster:

1. **Kundenbedürfnisse** klären im Güter- als auch Personenverkehr  
**Das Potential misst sich in Tkm und Pkm und nicht in Anzahl Wegen**
2. Gesamtschweizerisches **Angebotskonzept** (Fahrplan für Personen und Güter) für die Befriedigung der Kundenbedürfnisse
3. Daraus folgt erst der Ausbau der **Infrastruktur**

## Zentrale Grundlagen für einen weiteren Ausbau fehlen

- **Ein langfristiges Fahrplankonzept fehlt.** Es gibt keine Antwort auf Fragen wie:
  - In welchen Bahnhöfen befinden sich die zukünftigen **Knoten**?
  - Welche **Anschlüsse** sind erforderlich, welche nicht? (z.B. weil ein sehr dichter Takt besteht)
  - Welche **Fahrzeiten** (i.e. Geschwindigkeiten) zwischen den Knotenbahnhöfen sind erforderlich, dass die Anschlüsse klappen?
  - Wie viele **Gleise** ergeben sich daraus in den Knotenbahnhöfen?
  - Welche **Kapazitäten** brauchen die einzelnen Zulaufstrecken zu den Knotenbahnhöfen?
  - Wie kann auf langfristige Veränderungen reagiert werden? (**Aufwärtskompatibilität**)
  - Was sind die **Bedürfnisse des Güterverkehrs**?
- Man spricht von riesigen Investitionen in Tiefbahnhöfe in Basel, Luzern, Lausanne, Genf
  - Solange obige Fragen nicht beantwortet sind, wäre es eher Zufall, wenn die Kapazitäten richtig bemessen sind und die Anschlüsse funktionieren (s. Bahnhof Lausanne) ...
- **So ist es auch nicht erstaunlich, wenn der Güterverkehr die letzte Priorität erhält. Kein Politiker will bei seinen Wählern den Abbau im Personenverkehr vertreten**

# Organisatorische Probleme

## Das BAV übernimmt immer mehr Rollen -> Corporate Governance Problem

- Strategische Ausbauplanung beim BAV trotz fehlendem Know-How
  - Fehlende Risikobereitschaft -> sich hinter Normen verstecken
    - Stetig steigende Normenflut
    - Warten auf europäische Vorgaben, die zu 120% erfüllt werden.
      - Die Schweiz, einst Vorreiterin der europäischen Entwicklungen, wird zur braven Nachahmerin
  - Immer mehr finanzielle und normative Vorgaben an die Unternehmen
    - Faktische Führung der Unternehmen durch das BAV
- Fehlende Gewaltentrennung: BAV ist Legislative, Exekutive und Judikative in einer Person



## Neues Denken erforderlich

### Planung Top down nach dem bei Bahn 2000 bewährten Muster:

1. **Kundenbedürfnisse** klären im Güter- und Personenverkehr
2. Gesamtschweizerisches **Angebotskonzept** (Fahrplan für Personen und Güter) für die Befriedigung der Kundenbedürfnisse
3. Daraus folgt erst der Ausbau der **Infrastruktur**

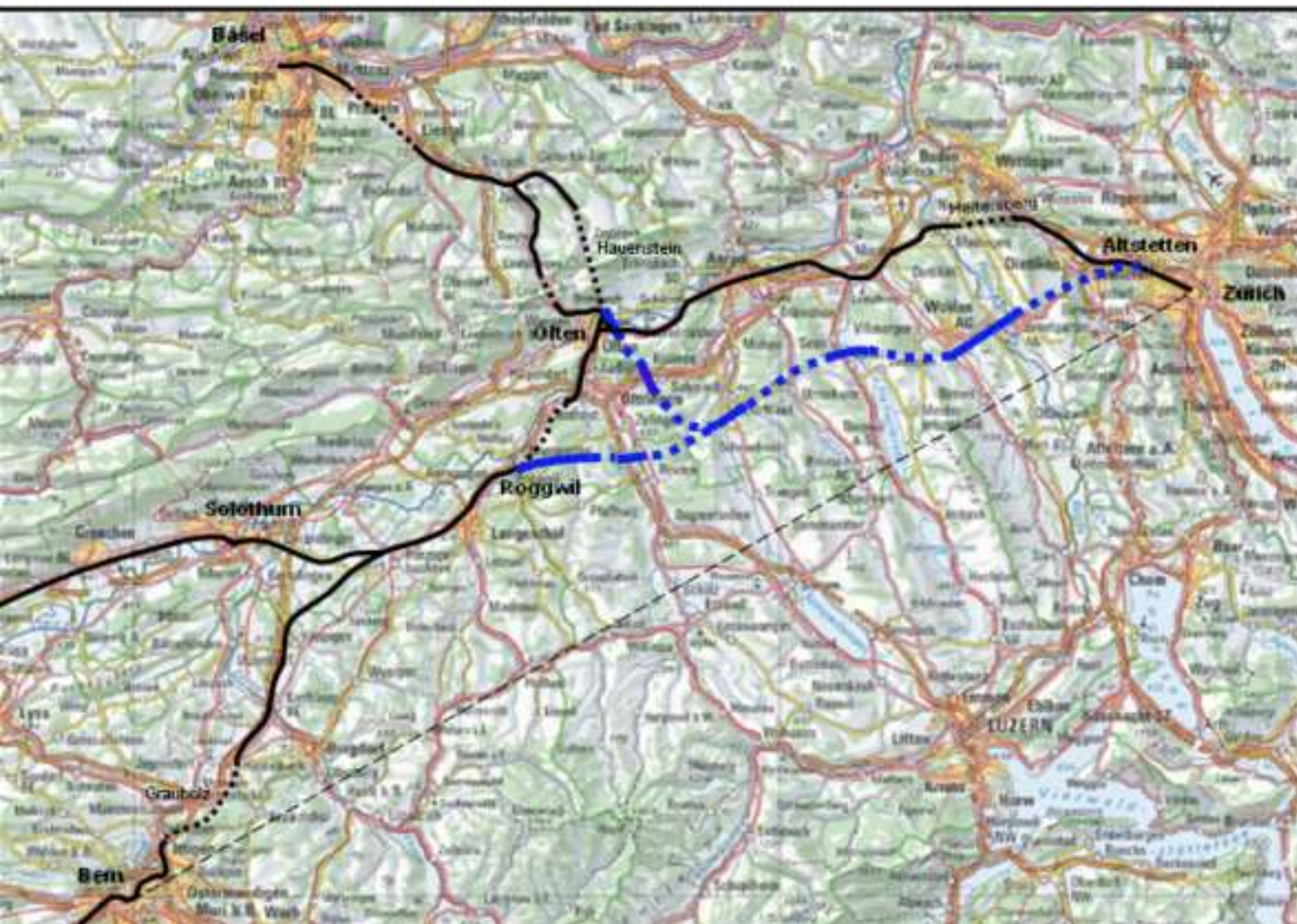
**Abbau von unnötigen Vorschriften und Normen, die wenig Nutzen stiften, aber viel kosten**

**Gesamtheitliche Lösungen statt Flickwerk**

## Ein Beispiel: Tunnel Zürich – Aarau, zu teuer und nicht zu Ende gedacht

- Tunnel Zürich Altstetten – Aarau: 30 km, geschätzte Kosten über 7 Mrd. Franken (ca. CHF 250 Mio/km)
- Der Tunnel leitet zum Knoten Olten, der bereits heute stark überlastet ist. Zusätzliche Kosten vermutlich mehr als 1 Mrd. Franken
- **Zwischen Rapperswil und Olten gibt es keine Umfahrungsmöglichkeit.** Störungen haben einen Einfluss auf dem gesamten Ost-West- und z.T. auch Nord-Süd-Verkehr. **Der Knoten Olten ist diesbezüglich der kritischste Punkt im Schweizer Eisenbahnnetz.**
- Fahrzeit Zürich – Bern mit Tunnel 50'
  - Wird an den Knoten Zürich und Bern festgehalten? 50' Fahrzeit führt zu Problemen
  - Entweder künstliche Verlangsamung oder lange Wartezeiten in Zürich und Bern, wo vermutlich die Gleise dafür fehlen -> weitere massive Folgekosten

## Bahn 2000 plus: Neubaustrecke zwischen Zürich Altstetten und Roggwil



2011 von einer Expertengruppe aus 30 unabhängigen Fachleuten erarbeitet



# Neubaustrecke *Bahn 2000 plus* Zürich Altstetten – Roggwil mit Umfahrung Olten

Diese Variante wurde vom BAV  
nie näher geprüft.



## Bahn 2000 plus

- **kürzt** die Distanz Roggwil–Altstetten **um 17%**,
  - dadurch **weniger Bau-, Personal-,Energie-, Fahrzeug- und Unterhaltsaufwand**.
  - Die Reisezeitreduktionen bringen durch Verlagerungen vom Auto Mehrerträge.
- **Kürzere Reisezeiten** (mit max. 200 km/h)
  - Bern–Zürich von 42 (bisher 56) Minuten,
  - Biel–Zürich 53 (70) und
  - Basel–Zürich 45 (53) Minuten.
  - Bei Ausbau auf 300 km/h wäre eine Fahrzeit Zürich-Bern von knapp 30' möglich
- Optimierung des Taktfahrplans
- **Umfahrungsmöglichkeit** bei Störungen und Ausfällen
- Schafft **zusätzliche Trassen für Personen- und Güterverkehr**



## Neubaustrecken häufig günstiger als Ausbau

- Die Neubaustrecke Bern – Olten von Bahn 2000 hatte 30 Mio Franken/km gekostet, die TGV-Strecke *Sud Europe Atlantique* nach Bordeaux 2018 nur 23 Mio Franken/km
- Für den Tunnel Zürich – Aarau ist inkl. Umbau Olten ist mit Kosten von 8-9 Milliarden Franken (ca. 250-300 Mio Franken/km) zu rechnen
- Neubaustrecken sind oft billiger als der Ausbau bestehender Strecken weil
  - **Kein Bau unter laufendem Betrieb** -> effizienteres Arbeiten
  - **Keine Störung des laufenden Betriebs** mit Zugsausfällen und Verspätungen
  - **Kein extrem teurer Umbau aller Bahnhöfe**, sondern nur sehr wenige Weichen und dadurch weniger komplexe neue Sicherungsanlagen, weniger Überwerfungen und Unterführungen
  - Grössere Leistungsfähigkeit der alten Anlagen, da **Züge mit ähnlichem Fahrprofil** auf der Strecke
  - **Keine** zusätzliche **Belastung der Ortszentren** durch grosse Baustellen und durchfahrende InterCity-Züge

# Bahnhof Liestal (Neubaustrecken können Ortschaften entlasten)



# Forderungen von SwissRailvolution

## Schluss mit dem Bahnausbau im Blindflug



1. In erster Priorität ist so schnell als möglich ein Angebotskonzept zu erstellen, welches aufzeigt, wie die **Abbaumassnahmen von 2035 vermieden** werden können. Die dazu nötigen Investitionen sind prioritär zu behandeln.
2. Es ist ein langfristiges **gesamtschweizerisches Angebotskonzept** wie bei Bahn 2000 für Güter- und Personenverkehr zu erstellen, welches als Grundlage für die weiteren Ausbauten dient - auch von Bahn 2050.
3. Die **langen Distanzen** sind wie in der Motion Verkehrskreuz gefordert, stärker zu berücksichtigen
4. Der Bau von **Neubaustrecken** ist vermehrt zu prüfen, sie sind oft günstiger im Bau und bieten grosse Vorteile gegenüber der komplexen Erweiterung bestehender Strecken



# Für eine Bahn mit Zukunft



**Reissen wir das Steuer herum, dass nicht weitere Investitionen wirkungslos verpuffen!**