

# Bahnen schmieden Allianz für Aggloverkehr

Finanzierung bereits geplant – jetzt sucht der Verband im Parlament Unterstützung



## Erweiterungspaket der Bahnen von 2,5 Milliarden

- 1 15-Minutentakt der S-Bahn in Basel durch Ausbauten im Bereich Pratteln
- 2 15-Minutentakt der S-Bahn Bern durch Ausbauten im Aaretal
- 3 Verbesserung des S-Bahn-Angebotes in Genf
- 4 Verkürzung der Fahrzeit Bern–Lausanne auf unter 1 Stunde

## Ausbaukonzept des Bundesrates von 3,5 Milliarden

- 5 15-Minutentakt auf den Linien: Zürich–Chur
- 6 Bern–Luzern
- 7 Verbindungen ins Tessin
- 8 Ausbau der Jurasüdfusslinie
- 9 Ausbau im Bereich Bern
- 10 Leistungssteigerung in Basel
- 11 Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr auf der Linie Lausanne–Genf



VON DENIS VON BURG

**BERN** Die im Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) zusammengeschlossenen Bahnen haben sich Anfang Woche auf ein Ausbaukonzept für die Eisenbahninfrastruktur bis 2025 geeinigt, welches weit über die Pläne von Verkehrsministerin Doris Leuthard hinausgeht.

Für 6 statt 3,5 Milliarden Franken wollen die Bahnen nicht nur, wie Leuthard am Mittwoch erläutert hatte, Fern- und Güterverkehrsangebote verbessern, sondern zusätzlich auch massive Ausbauten der S-Bahn-Systeme von Bern, Basel und Genf-Lausanne vornehmen. Ziel ist der Viertelstundentakt. Zudem soll die Fahrzeit für die Pendlerverbindung Bern-Lausanne auf unter eine Stunde gesenkt werden. «Wir haben uns auf ein gemeinsames Konzept geeinigt, damit der Ausbau nicht am Streit

der Regionen scheitert,» bestätigt VÖV-Direktor Ueli Stückelberger.

### Kantonale Verkehrsdirektoren stehen hinter Projekt

In der Tat legen die Bahnen mit ihrer Vorwärtsstrategie die Basis für eine breite Allianz für einen beschleunigten Ausbau des Eisenbahnnetzes. Dieser ist bis jetzt am regionalen Streit um die richtigen Projekte gescheitert. Nach dem Entscheid der Bahnen stellt sich die Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektoren (KÖV) demonstrativ hinter das Projekt. KÖV-Direktor Benjamin Wittwer: «Der Bedarf für das von den Bahnen vorgelegte Konzept ist klar ausgewiesen. Zum Glück haben sich die Bahnen gefunden. Jetzt können wir diesen Vorschlag unterstützen.»

Mit dem Projekt werden Agglomerationen und die einflussreichen Lötschberg-Einzugsgebiete Bern, Nordwestschweiz und West-

### «Politische Mehrheit für das Paket sehr realistisch»

#### Herr Stückelberger, warum braucht es einen grösseren Ausbauschritt im ÖV?

Der öffentliche Verkehr platzt aus allen Nähten und ist Opfer seines eigenen Erfolgs. Für eine nachhaltige Verkehrspolitik ist es notwendig, über genügend Kapazitäten auf der Schiene zu verfügen, namentlich in den Agglomerationen. Ein gut abgestimmter und grosser Ausbauschritt ermöglicht ein besseres Angebot, von dem sehr viele Kunden Nutzen ziehen werden. Zudem kann damit die Akzeptanz der Vorlage bei der anstehenden Volksabstimmung erhöht werden. **Sehen Sie eine politische Mehrheit für Ihren Vorschlag?** Ein moderat grösserer erster Ausbauschritt bringt vielen Landesteilen Vorteile, vorab in

den Regionen Genf-Lausanne, Bern und Basel. Zudem verkürzt sich die Reisezeit zwischen Lausanne und Bern, wodurch die ganze Ost-West-Achse profitiert. Da sich die grossen Transportunternehmen inhaltlich einig sind, wird es wohl kaum Diskussionen um einzelne Projekte geben. Deshalb erachte ich eine politische Mehrheit für das inhaltlich stimmige Paket als sehr realistisch, zumal es realistische Finanzierungsmöglichkeiten dafür gibt. **Sie sind in Gesprächen mit den Kantonen. Wie ist das Echo?** Die Kantone setzen sich klar für eine grössere erste Ausbaustufe ein. Ich erhielt viele Rückmeldungen, die begrüssen, dass die Bahnen nun über den Inhalt einig sind.

DENIS VON BURG

schweiz ins Boot geholt. Die Berner Verkehrsdirektorin Barbara Egger-Jenzer, welche die Lötschberg-Kantone im VÖV-Vorstand vertritt, macht klar. «Nach der Einigung der Bahnen werden wir versuchen, diesen zum Durchbruch zu verhelfen.»

Linke und grüne Parteien werden dem ambitionierten Ausbauprogramm ohnehin zustimmen. VCS-Präsidentin Franziska Teuscher, deren Verband mit einer Initiative Druck auf einen beschleunigten Bahnausbau macht, signalisiert Zustimmung. Teuscher: «Die Stossrichtung stimmt.»

Der Vorschlag der Bahnen überzeugt auch bürgerliche Verkehrspolitikern. Peter Bieri präsidiert den grossen überparteilichen ÖV-Lobbyverband Litra, vertritt aber als Zuger CVP-Ständerat und Finanzpolitiker auch finanzpolitische Interessen. Und für Bieri ist klar: «Das Projekt deckt einen tatsächlichen Bedarf

ab. Damit können auch Finanzpolitiker überzeugt werden.» Voraussetzung sei allerdings, dass man einen vernünftigen Finanzierungsmodus finde.

Auch den haben die Bahnen schon parat. Bahninfrastrukturbauten werden aus einem Fonds finanziert, der aus Verkehrsabgaben und Bundesdarlehen geäuft wird. Die Bahnen schlagen nun vor, dass der Bund auf die Verzinsung dieser Beiträge verzichtet oder die Rückzahlung erstreckt. Würde man auf die Zinsen verzichten oder die Rückzahlung um die Hälfte verlangsamen, gäbe dies pro Jahr 170 bis 180 Millionen Franken. Damit käme bis 2025 die notwendige Summe von 2,5 Milliarden zusammen.

Jetzt suchen Bahnen und Kantone Parlamentarier, die in den kommenden Parlamentsberatungen mit entsprechenden Anträgen Leuthards defensives Konzept ausbauen werden.