

GRV - Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • 45014 Essen • www.grv-ev.de • redaktion@grv-nachrichten.de

Zugleich Mitteilungsblatt der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI — AdI)



**Leitartikel: Berlin – München
unter vier Stunden | Seite 3**

23. Weltklimagipfel in Bonn | Seite 6

**Ist die staatliche Förderung von Elektro-
und Hybridautos sinnvoll? | Seite 8**

**Schienengüterverkehrskorridor
Nordsee – Mittelmeer (RFC 2) | Seite 16**

**Zwischenruf: Ist die Fahrradmitnahme
im Zug in der HVZ rational? | Seite 20**

**Schweizer Bahninfrastruktur: Gestalten
statt nur Verwalten | Seite 23**

**Fernverkehrskonzession der SBB wird
um zwei Jahre verlängert | Seite 25**

**Fernbus-Linien:
Konkurrenz oder Ergänzung? | Seite 25**

Fahrrad-Monitor 2017 vorgestellt

Am September 2017 hat das Bundesverkehrsministerium den Fahrrad-Monitor 2017 vorgestellt. In seinem Auftrag hatte das Marktforschungsinstitut Sinus im Juni 2017 eine repräsentative Online-Befragung „Fahrrad-Monitor Deutschland 2017“ durchgeführt und 3156 Personen zwischen 14 und 69 Jahren befragt.

Einige wesentliche Ergebnisse:

- Jeder dritte Bundesbürger (34 Prozent) nutzt das Fahrrad regelmäßig, aber die Hälfte aller Radfahrenden (47 Prozent) fühlt sich dabei nicht sicher.
- 87 Prozent sind der Meinung, dass die Bundesregierung zu wenig für den Radverkehr tut.
- 85 Prozent fühlen sich beim Fahren auf der Kfz-Fahrbahn nicht sicher.
- 63 Prozent befürworten den Bau von mehr Radwegen.

Der Geschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs ADFC Burkhard Stork erwartet vom nächsten Bundesverkehrsminister „ein großdimensioniertes Förderpaket für den Radverkehr und verbindliche Qualitätsstandards für Radwege, die diesen Namen auch verdienen!“

Alle Forderungen des ADFC:
www.radlandjetzt.de.

Verkehr in der Schweiz

11,5 Milliarden Franken für das Bahnnetz bis 2035

Der Bundesrat hat am 29. September 2017 entschieden, für den Ausbauschnitt des Bahnnetzes bis 2035 (AS STEP 2035, Strategisches Entwicklungsprogramm) Investitionen im Umfang von 11,5 Milliarden Franken vorzuschlagen. Die Vorlage ging bis zum 15. Januar 2018 in die Vernehmlassung. Bis Ende 2018 will der Bundesrat dem Parlament die Botschaft zum Bahnausbau 2030/2035 vorlegen.

Mit dem Ausbauschnitt 2035 soll das Angebot auf überlasteten Strecken sowohl im Fern- als auch im S-Bahnverkehr weiter verdichtet werden. Zwischen Bern und Zürich kann dann der Viertelstundentakt eingeführt werden. Auf weiteren intensiv genutzten Strecken sollen die geplanten Investitionen den Halbstundentakt ermöglichen, so zum Beispiel zwischen Basel und Biel, Bern und Interlaken oder Luzern und Engelberg.

Insgesamt sind rund 200 Infrastrukturmaßnahmen für rund 11,5 Milliarden Franken vorgesehen. Als Großprojekte sind der Brüttener Tunnel zwischen Zürich und Winterthur, der Ausbau des Bahnhofs Zürich-Stadelhofen sowie der Zimmerberg-Basistunnel II vorgesehen. Weitere große Maßnahmen sind der Ausbau der Jura-süd-Strasse zwischen Yverdon, Lausanne und Genf sowie die Modernisierung der Strecke Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds. Dazu kommen Ausbauten bei den Privatbahnen. Weitere, schweizweite Ausbauten sollen ein Güterverkehrsexpressnetz ermöglichen; neue Terminals und Rangieranlagen sollen Engpässe beseitigen und die Produktivität erhöhen.

Wegen nicht ausreichender Mittel wird der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels für die Diskussion um den nächsten Ausbauschnitt voraussichtlich in acht Jahren vorgemerkt und zwei Kantone dürfen selbst das Herzstück in Basel und die Durchmesselinie in Luzern finanzieren, jedoch ohne Garantie für eine nachträgliche Erstattung durch den Bund. Im Rahmen eines weiteren Ausbauschnitts kann das Parlament aber die nachträgliche Kostenübernahme beschließen.

Die Arbeiten für diesen Ausbauschnitt wurden erstmals nach den neuen Grundsätzen erarbeitet, welche das Volk mit FABI (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, *siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 21*) im Januar 2014 beschlossen hat.

Die **Hauptstadtregion Schweiz** (Kantone Bern, Neuenburg, Freiburg, Solothurn und Wallis sowie zahlreiche Städte, Gemeinden und Regionalorganisationen) begrüßte noch am

29. September grundsätzlich die Vorlage, sieht aber notwendige Anpassungen für die Stärkung ihrer Rolle als Verkehrsdrehscheibe und verlangt eine Erhöhung der Mittel auf 12 Milliarden Franken.

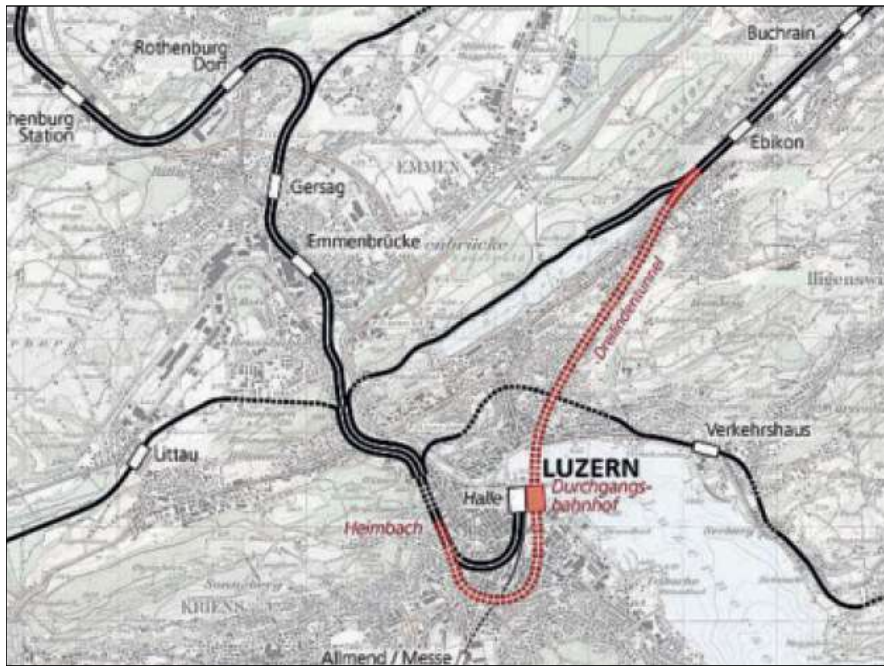
Am 09. November 2017 hat die **SBB ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage** eingereicht. SBB-Chef Andreas Meyer informierte Medienvertreter über die Position der SBB, um auch in Zukunft die Bedürfnisse der Kunden zu decken. Die SBB hat die Vorlage aktiv mitgestaltet und unterstützt die darin enthaltenen Großprojekte. Meyer plädierte für eine Optimierung des Angebotskonzepts und der Infrastruktur, um aus dem bisherigen modularen, regionalen Ansatz ein schweizweites Angebot zu gestalten. Auch im Hinblick auf die Folgekosten (jährlich 4 Millionen Franken je 100 Millionen Franken Investitionssumme) sollen die Großprojekte unmittelbar vor Baubeginn nochmals überprüft werden. Die Stellungnahme der SBB findet sich unter: www.sbb.ch.

Der langjährige Eisenbahn-Systemplaner **Werner Stohler** und ehemaliger Verkehrsberater des Gotthard-Komitees bemängelt das Fehlen einer expliziten technisch / politisch / finanziell abgestimmten Gesamtstrategie (*siehe folgenden Beitrag*).

Ausbau der Bahn- infrastruktur 2030 / 2035: Gestalten statt nur Verwalten

Von Dipl. Ing. ETH Werner Stohler,
Zug.

Die Schweiz verfügt über eines der weltweit besten Systeme des öffentlichen Verkehrs. Es ist deshalb nicht erstaunlich, dass die Nachfrage über das Bevölkerungswachstum hinauslaufend zunimmt. Eine einzigartige, der Langfristigkeit der Eisenbahn entsprechende Finanzierung mit einem Bahn-Infrastrukturfonds BIF erlaubt es, Angebot und Netz-Infrastruktur der steigenden Nachfrage anzupassen. Selbstverständlich gibt es Obergrenzen, bei der Finanzierung ebenso wie bei den personellen Ressourcen für Planung und Ausführung.



Übersichtsplan der Durchmesserlinie Luzern;
Quelle: Planungsbericht des Kantons Luzern.

Es sind also Prioritäten zu setzen, die zahlreiche übergeordnete politische, finanzielle und technische Randbedingungen erfüllen müssen. Sie sind im erläuternden Bericht des Schweizerischen Bundesrates zu STEP 2030 / 2035 zusammenfassend formuliert. Leider entsprechen sie nicht den hohen Erwartungen, die man zu Recht an die Planung zu einem derartigen Investitionsprogramm und -Volumen stellen muss.

Das expressis verbis formulierte Oberziel ist der Abbau von Überlast und damit die Vergrößerung von Kapazitäten für den Personenverkehr und Güterverkehr. „Nicht vordringlich ist die Verkürzung von Reisezeiten, da dies die Zersiedelung der Schweiz begünstigt und die Nachfrage zusätzlich steigert“. Eine eigenartige Formulierung, weiß man doch heute, dass auch jeder Kapazitätsausbau auf Straße und Schiene zu vermehrter Nachfrage führt. Salopp zusammengefasst schwebt über der ganzen Planung die Devise: „**Mehr vom Gleichen**“, bei weitgehend gleichen Fahrzeiten wie heute.

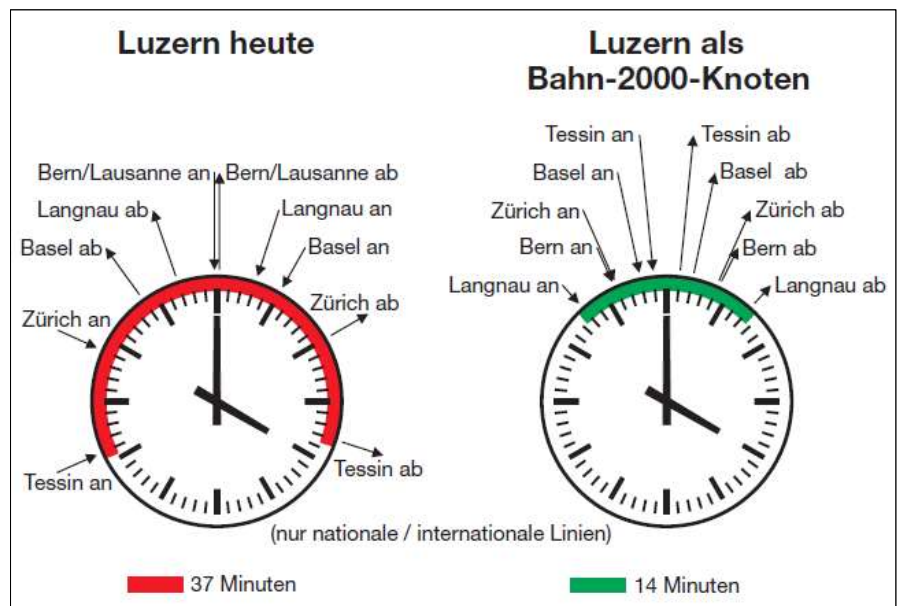
Diese Zielformulierung widerspricht fundamental dem der föderalen politischen Kultur der Schweiz entsprechenden Prinzip „**So rasch als nötig**“, das der Bahn2000-Botschaft im Jahre

1987 zugrunde lag. Technisch formuliert heißt das: Fahrzeiten knapp unter einer Stunde (präziser: ganzzahlige Vielfache einer halben Stunde) zwischen den großen Umsteigebahnhöfen. Wenn diese Anforderungen erfüllt sind, entsteht ein Netz, das — vorerst unbedenken von der Nachfrage — dank guter Anschlüsse eine gleich hohe Erschließungsqualität aller Regionen garantiert. In einem nächsten Schritt kommen nachfragebedingte und / oder weitere landesplanerische Überlegungen dazu, also Kapazitäts-

ausbauten wie Signale für kürzere Zugfolgezeiten, zusätzliche Streckengleise, Überwerfungsbauwerke oder Ausbauten für neue Haltepunkte in neuen Entwicklungs-Schwerpunkten. Die regionale Naherschließung bettet sich danach organisch in ein solches Grundgerüst ein. Dabei dient ein Bauwerk meistens mehreren Zwecken gleichzeitig, weshalb die Planung zahlreiche Iterations-Schritte erfordert.

Die erste Etappe der Bahn2000 hat dieses Ziel mit der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist im Mittelland im Städtedreieck Basel / Zürich / Bern und weit darüber hinaus erreicht. Aus finanziellen Gründen zurückgestellt wurden damals die Fahrzeitverkürzungen zu den Knoten Lausanne, Sankt Gallen und Luzern.

Unter diesen drei hat der **Bahnhof Luzern eine strategische Scharnierfunktion**, weil er die Schnittstelle von Ost-West-Verbindungen und der Nord-Süd-Achse durch den Gotthard bildet. Um diese erfüllen zu können, ist ein konzeptionell abgestimmtes Bündel von Maßnahmen notwendig. Dazu gehört eine kleine Fahrzeitverkürzung zwischen Olten und Luzern sowie als „Ankerprojekt“ eine neue Durchmesserlinie mit einem tiefliegenden viergleisigen Bahnhofssteil. Dergestalt passt Luzern nicht nur in das nationale Bahn2000-Konzept, sondern dank einer insgesamt 30 Mi-



„Abfahrts-Uhr“ der Schnellzüge im Bahnhof Luzern, heute und gemäß Gotthard-Konzept 2035, Grafik: Werner Stohler.

nuten kürzeren Fahrzeit im Transit auch in die heute nicht vorhandene Fahrplan-Koordination zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien durch den neuen Gotthard-Basistunnel. Die Grafik auf der dritten Umschlagseite illustriert diese Zusammenhänge anhand der Verkürzung von „Zeitdistanzen“.

Der Bau des Tiefbahnhofs Luzern (siehe Übersichtsplan oben), der neben seiner Knotenfunktion auch kapazitätsmäßig begründet ist, muss deshalb am Anfang aller planerischen Überlegungen stehen. Doch ausgerechnet die national / international strategische Investition in eine Durchmesserlinie Luzern, die den größten in der weiteren Zukunft noch zu erwartenden Fahrplanwechsel der Schweiz auslösen wird (siehe Grafik unten), soll gemäß der Bundes-Vorlage der Kanton Luzern auf eigenes Risiko vorfinanzieren! Das löst nicht nur unter Fachleuten ein ungläubiges Kopfschütteln aus. Verkehrspolitik und eisenbahnerisches Systemdenken sind also dringend aufgerufen, die offensichtliche Planungslücke zu schließen und die definitive Vorlage technisch und finanziell zu überarbeiten.

Fernverkehrskonzession der SBB wird um zwei Jahre verlängert

Für den künftigen Betrieb des Fernverkehrs sind beim Bundesamt für Verkehr (BAV) Konzessionsgesuche von SBB und BLS eingegangen. Am 27. November 2017 hat das BAV entschieden, die bestehende Fernverkehrskonzession der SBB bis zum Fahrplanwechsel Ende 2019 zu verlängern.

Ende 2017 läuft die bestehende Fernverkehrskonzession der SBB größtenteils aus. Im Hinblick auf die Erneuerung der Konzession haben SBB und BLS am 08. September 2017 beim BAV Gesuche eingegeben, die sich ab dem Fahrplanwechsel Ende 2019 konkurrenzieren. Die SBB will, unter Einbezug der Südostbahn (SOB) auch künftig das gesamte Fernverkehrsnetz betreiben. Die BLS hat einen Antrag für den Betrieb eines Teilnetzes gestellt.

Das BAV hält eine vertiefte Abklärung bei beiden Gesuchstellern für nötig. Ab Anfang 2018 sollen auch die betroffenen Kantone, Verbände, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiber angehört werden. Der Erlass der Verfügung soll dann Mitte 2018 erfolgen.

Die SBB bedauerte am 23. Oktober, dass das BAV die neue Fernverkehrskonzession erst per Ende 2019 vergeben will und zunächst die bestehende SBB Konzession für zwei Jahre verlängert. Die SBB versicherte, den Fern- und Regionalverkehr ab Fahrplanwechsel 2017 gewohnt zuverlässig zu fahren. Die SBB wird die geplante Kooperation mit der SOB weiter vorantreiben und bleibt mit allen Beteiligten gesprächsbereit.

Hauptsächlicher Auslöser für das Begehren der BLS ist, dass die derzeit von der BLS im bezuschussten Regionalverkehr betriebene Linie Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds aus systemlogischen Erwägungen in den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr überführt werden soll. Würde diese von der BLS betrieben, hätte die BLS weiterhin die Kosten, aber geringere Einnahmen. Würde die Linie von der SBB übernommen, müsste die BLS ihre Fixkosten auf weniger Leistungen umlegen. Bis 2004 hatte die BLS die Fernverkehrskonzessionen für den über ihr Streckennetz fahrenden Anteil der IC-Züge nach Interlaken und Brig (damals noch über die Lötschberg-Bergstrecke). In einer Basisvereinbarung zwischen SBB und BLS wurde seinerzeit unter anderem vereinbart, dass die SBB die IC-Züge komplett übernimmt (und damit alleiniger SPFV-Anbieter in der Schweiz wurde), die BLS bekam zum Ausgleich die komplette S-Bahn Bern und die Regioexpress-Linie von Bern durchs Entlebuch nach Luzern. Der Fernverkehr von Bern nach Luzern geht seither über die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist und Zofingen.

Bisher wurden in der Schweiz solche Konflikte stets im Konsens gelöst. Man darf gespannt sein, wie diesmal die Lösung aussehen wird.

Fernbus-Linien: Konkurrenz oder Ergänzung?

Am 06. November 2017 haben die Schweizer Bahnjournalisten zu einer Konferenz über dieses Thema nach Zürich eingeladen. Kurt Metz hatte dafür eine gute Mischung aus 10 kompetenten Rednerinnen und Rednern organisiert. Während internationale Fernbusse fast einhellig begrüßt wurden, gab es zu Schweizer nationalen Fernbussen auch klare Ablehnung. Auf einige Referate wird kurz eingegangen.

Nach der Begrüßung durch den Bahnjournalisten-Präsidenten Daniel Felix, führte **Professor Widar von Arx** von der Hochschule für Wirtschaft Luzern in das Thema ein. Er wies auch auf die Fahrgastverluste der Bahn in Deutschland durch den Fernbus hin. Von Arx ist auch Mitverfasser der „Studie zum internationalen Personenverkehr (Bahn / Bus)“ für das Bundesamt für Verkehr (BAV) vom Februar 2017, sie kann heruntergeladen werden: www.bav.admin.ch.

Andreas Windlinger vom BAV ging auf den Bericht des Bundesrats vom 18. Oktober 2017 zum internationalen Personenverkehr ein, der auf der oben genannten Studie basiert. Die Schweiz lehnt im nationalen Busverkehr eine vollständige Liberalisierung ab. Im internationalen Verkehr befördert Flixbus jährlich eine Million Fahrgäste, bei den SBB sind es 12 Millionen.

Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) wies auf das Konzessionserfordernis für nationale Fernbusse hin; Voraussetzungen sind: keine wesentliche Konkurrenzierung des regionalen Personenverkehrs (RPV) und der Schienenfernverkehr (FV) darf nicht im Bestand gefährdet werden. Jedes Konzessionsgesuch sollte einzeln geprüft werden, der VöV fordert außerdem „Gleich lange Spieße für Fernbusse und RPV / FV“ (gleiche Wettbewerbsbedingungen).

Der Geschäftsführer von Flixbus D.A.CH. **Fabian Stenger** informierte über die Partnerschaft seines Unternehmens mit mittelständischen Familienbetrieben. In 26 Ländern Europas werden täglich mit über 1500 Bussen

