

Neuer Verband fordert «Revolution des Bahnverkehrs»

SwissRailvolution fordert einen massiven Entwicklungssprung im Schweizer Bahnverkehr. Das kommt nicht überall gut an.

Autor: Andreas Stüdl
2021-12-01 Schweizer Radio, SRF

Swiss Railvolution will die Schweizer Verkehrspolitik aufmischen – und dazu anregen, in grossen Dimensionen zu denken. Filippo Lombardi, ehemaliger CVP-Ständerat aus dem Kanton Tessin und Präsident des neuen Verbandes, sagt: «Bei den zwei grossen Projekten Bahn 2000 und Neat hatte man tatsächlich noch eine Strategie – danach hatte man einen Flickenteppich statt einer Strategie. Das ist nicht der beste Weg, um das Geld auszugeben.»

Bei den zwei grossen Projekten Bahn 2000 und Neat hatte man tatsächlich noch eine Strategie – danach hatte man einen Flickenteppich statt einer Strategie.

Autor: Filippo Lombardi, Präsident, Swiss Railvolution

Geht es nach den Plänen von SwissRailvolution, soll das Schweizer Bahnkreuz – gezogen aus der Ost-West-Achse und der Nord-Süd-Achse – priorisiert werden. Auf der Nord-Süd-Achse wurde 2016 der Gotthard-Basistunnel in Betrieb genommen – und zwischen Zürich und Bern fahren die Züge in engen Zeitabständen.

Mehr Miteinander statt Gegeneinander

Der Waadtländer Ständerat Olivier François sitzt im Vorstand des neuen Verbandes. Er stört sich daran, dass hinter Bern und Zürich die Züge massiv langsamer unterwegs sind. Zwischen St. Gallen und Winterthur werde nur im Durchschnitt mit 90 Kilometern pro Stunde gefahren, wie zwischen Bern und Lausanne. Zwischen Bern und Zürich seien die Züge aber 170 Stundenkilometer schnell.

Die genauen Pläne für einen Ausbau des Bahnnetzes liegen noch nicht vor. Sie sollen nächstes Jahr präsentiert werden. Daran mitarbeiten werden namhafte Verbandsmitglieder wie Pro Bahn, die IG ÖV, die Alpen-Initiative und auch der Zugbauer Stadler Rail.

Swiss Railvolution erhofft sich vom neuen Ansatz ein Ende der Verteilkämpfe unter den Kantonen im aktuellen Finanzierungsmodell. «Dann sind die Verteilkämpfe nur noch eine Frage der Etappierung. Wenn wir wissen, welche Prioritäten wir haben, geht es nur noch darum zu sagen, was wir in der ersten, zweiten und dritten Dekade machen wollen», sagt Lombardi. Und so würden die Kantone weniger gegeneinander kämpfen, sondern sich miteinander für ein besseres Schienennetz einsetzen.

Es braucht noch viel Überzeugungsarbeit

Diese Ansicht teilt der Schaffhauser SVP-Nationalrat und Verkehrspolitiker Thomas Hurter nicht. «Das ist Wunschdenken. Der Verteilungskampf wird auch in einer neuen Form weiterhin stattfinden, denn die Kantone haben unterschiedliche Interessen.» Hurter weist auch die Berechnungen von Swiss Railvolution zurück, wonach es für die Bahn mehr Mittel brauche.

Wir haben in den letzten 20 Jahren 67 Milliarden Franken in die Bahn investiert. Kein Land in Europa hat pro Kopf auch nur annähernd so viel gemacht.

Autor: Benedikt Weibel Ehemaliger Chef der SBB

In grossen Plänen denken im Schweizer Bahnverkehr – das kennt Benedikt Weibel. Er war dabei, als die Bahn 2000 und die Neat aufgegleist wurden. Bis 2006 stand er an der Spitze der SBB. Den Ruf nach mehr Investitionen kann er nicht mehr hören: «Wir haben in den letzten 20 Jahren 67 Milliarden Franken in die Bahn investiert. Kein Land in Europa hat pro Kopf auch nur annähernd so viel gemacht.»

Und dennoch seien die Züge nur zu rund einem Drittel voll. Deshalb müsse man da den Hebel ansetzen, sagt Weibel: «Wir haben so viel gemacht. Jetzt müssen wir das, was haben, besser auslasten. Das muss das Ziel sein.»

Die verlangte Revolution des Bahnverkehrs ist umstritten. Der neue Dachverband Swiss Railvolution muss noch viel Überzeugungsarbeit leisten, bevor die Signale auf freie Fahrt geschaltet werden.