

Flüchtlingskrise und Heterogenität:
Bewährungsproben für die Strukturen Europas SEITE 10

Mauricio Macri, der neue Präsident Argentiniens,
steht vor enormen Herausforderungen SEITE 11

Ein Ideenwettbewerb für die Bahn

Die Inbetriebnahme der Zürcher Durchmesserlinie auch für den nationalen Verkehr führt vor Augen, wie zufällig in der Schweiz am Liniennetz der Eisenbahn gestrickt wird. Nötig ist ein Denken und Handeln in Alternativen. Von Paul Schneeberger

Am 13. Dezember ist es so weit. Die Zürcher Durchmesserlinie (DML), gemessen an den täglichen Passagierfrequenzen das bedeutendste Ausbauprojekt der Eisenbahn in der Schweiz in diesem Jahrzehnt, wird ihre volle Wirkung entfalten. Dann werden pro Tag 460 Züge in diesem vierten Teil des Zürcher Hauptbahnhofs Station machen. 140 davon werden solche des nationalen Verkehrs sein. Sowohl die Genese des Projekts als auch sein nationaler Effekt machen deutlich, wie sehr die weitere Entwicklung des Bahnangebots einer fundamentalen Überprüfung bedarf.

Ursprünglich aufgegleist durch den Willen des Volks als Vorhaben des Kantons Zürich für den regionalen Verkehr in der grössten Metropolitanregion des Landes, mauserte sich die DML zu einem Schlüsselement auch für den nationalen Verkehr. Im Verkehr mit der Ostschweiz sollte der Hauptbahnhof Zürich nicht mehr Sackbahnhof sein, sondern nurmehr Haltestelle. Der Schachzug der SBB zog eine grössere Dimensionierung der Anlage nach sich und eine höhere Beteiligung des Bundes an den Kosten von zwei Milliarden Franken. Die Idee, die hinter der ursprünglich nicht vorgesehenen Vermengung von regionalem und nationalem Verkehr stand, ist achtenswert: Der Verzicht auf das Wenden der Züge auf der West-Ost-Achse reduziert den Betriebsaufwand, und die schlankere Ausfahrt Richtung Oerlikon trägt zu einer weiteren Annäherung an die Verkürzung der Reisezeit zwischen Zürich und St. Gallen auf unter eine Stunde bei. Aber ein nationales Fahrplankonzept, das diesen Namen verdient und Veränderungen im Reiseverhalten Rechnung tragen würde, lag der Schlaufe unter der Stadt Zürich nicht zugrunde.

Mehr vom Gleichen

Künftig wird es stündlich einen Intercity geben, der St. Gallen auf 62 Minuten an Zürich heranführt, und ab Bern wird die Reise in die grösste Stadt der Ostschweiz um 10 Minuten reduziert. Ein neuer, dritter Zug pro Stunde sorgt dafür, dass Wil, Uzwil, Flawil und Gossau gleich oft wie bisher bedient werden. Abgesehen davon, dass sich die Wirtschaftlichkeit dieses Ansatzes noch erweisen muss, illustriert der dritte Fernverkehrszug pro Stunde auf dieser Achse, wie am SBB-Fahrplan ohne konzeptionelle Überlegungen weitergestrickt wird. Der zusätzliche Zug nach St. Gallen wird in Zürich mit dem Interregio von und nach Lenzburg–Basel verknüpft, einfach weil sich die Konstellation des Fahrplans dazu eignet. Vier Mal pro Tag verkehrt in dieser Fahrplanlage sogar der Eurocity Zürich–München, der durch diese Verlangsamung gegenüber der starken Konkurrenz auf der Strasse einen noch schwereren Stand haben wird.

Auch die Angebotskonzepte für die nächsten Ausbauschritte im nationalen Verkehr 2025 und 2030 zeigen keinen neuen Ansatz, der dem prognostizierten überproportionalen Bevölkerungswachstum in den kleinen und mittleren Zentren und deren zunehmender Interaktion Rechnung tragen würde. Auf den Grafiken wird ungeachtet der dezentralen Verteilung des Bevölkerungswachstums vor allem die direkte Linie Bern–Zürich immer dicker. Dabei wären längst fundamentale Fragen zu klären: Müssen wirklich alle Linien und Fahrten über die immer komplexeren, immer teureren Hauptbahnhöfe der grossen Städte führen? Lassen sich Anschlüsse nicht «dezentralisieren»? Wie kann es gelingen, den Verkehr über (Pendler-)Distanzen von 50 Kilometern attraktiver zu machen? Heute nehmen Fahrten von Baden nach Winterthur oder von Zug nach Wetzikon rund eine Stunde in Anspruch, gleich viel, wie Reisen über die 100 Kilometer von Zürich nach Basel oder Bern dauern. Wie soll die Bahn der Auslagerung von Arbeitsplätzen aus Stadtzentren in Aussenquartiere (etwa Zürich Altstetten und Oerlikon, Bern Wankdorf, Luzern Nord) Rechnung tragen? Oder: In welchem Masse soll sie die tangentialen Verkehrsströme um die grossen Städte herum auffangen, die sich heute auf die Autobahnen ergiessen und dort die Stausituation verschärfen?

Das sind Fragen, die in den zehn Jahren seit der letzten konzeptionellen Überarbeitung des Fahr-



Ab 13. Dezember passé: Der «Flugzug» Basel–Zürich Flughafen zieht auf dem Käferbergviadukt zwischen Altstetten und Oerlikon am HB vorbei. KARIN HOFFER

Es ist ein Wettbewerb für
Konzepte zum Ausbau der
Eisenbahn im Kontext von
Raumentwicklung und
Demografie auszuschreiben.

plans aufgekommen sind und die im Hinblick auf die nächsten Ausbauschritte beantwortet werden müssen. Das Bundesamt für Verkehr, welches das Zepher der Planung führt, und die SBB versinken demgegenüber immer gleich in der Tiefe der minutengenauen Fahrplangrafiken. Weder Amt noch Bundesbahnen kümmern sich ernsthaft um landesplanerische Perspektiven. Ersteres administriert den Ausgleich von Regional-, Schnell- und Güterzügen, Letztere sind auf (Betriebs-)Wirtschaftlichkeit aus. Das ist umso bedauerlicher, als die Eisenbahn im verstärkenden Land wegen ihres geringen Raumbedarfs bei der Abwicklung der Mobilität künftig eine noch grössere Rolle zu spielen hat.

Der «Flugzug» als Beispiel

Der Fahrplan 2016 setzt Akzente, die in die Gegenrichtung dessen weisen, was die Perspektiven von Verkehrsnachfrage und Siedlungsentwicklung nahelegen: Tangentiallinien um die Hauptbahnhöfe der grossen Städte herum werden nicht ausgebaut, sondern geschwächt. Der «Flugzug», der Basel, die Mittelzentren Rheinfelden, Frick, Brugg, Baden, Dietikon und den Zürcher Vorbahnhof Altstetten direkt mit Zürich Flughafen verbindet, wird neu über den Hauptbahnhof geführt, was seine Fahrzeit um fast 10 Minuten verlängert und der Entflechtung von Verkehrsströmen entgegenwirkt. Das ist schade, zumal der «Flugzug» in seiner bisherigen Form eines tangential verkehrenden Eilzugs beispielhaft aufzeigt, wie das Eisenbahnnetz der Tendenz zur weiteren Dezentralisierung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums gerecht werden könnte. Auch die Tangente Basel–Westschweiz verliert am 13. Dezember an Bedeutung. Die direkte Verbindung via Delsberg wird geschwächt, indem die Züge auf dieser Achse nur noch bis Biel und nicht mehr direkt an den Genfersee verkehren. Da-

durch werden mehr Reisende auf die belasteten Linien im Mittelland geleitet.

Damit nicht länger auf Dauer teurer Pragmatismus dominiert, ist es höchste Zeit, qualifiziert und begründet zu klären, wie das Liniennetz der Bahn von morgen aussehen soll. Als Mittel dafür empfiehlt sich, was sich in der Architektur längst eingebürgert hat, wenn es darum geht, optimale Lösungen zu finden: ein institutionalisierter Wettbewerb der Ideen. Verkehrs- und Raumplaner sollten vom Bund eingeladen werden, Konzepte für die Weiterentwicklung der Eisenbahn in der Schweiz auszuarbeiten, zu begründen und in den Kontext der Szenarien von Bevölkerungs- und Raumentwicklung zu stellen. Nicht, dass es an Ideen fehlen würde, wie den konzeptionellen Defiziten zu begegnen wäre; wesentlich aber ist, dass diese verbindlich und seriös gegeneinander abgewogen werden. Anhand einer fachlichen Beurteilung der Ansätze könnte die Politik dann einen Grundsatzentscheid fällen, dessen Basis sachlich begründet wäre und nicht nur regionalpolitisch motiviert.

Wettbewerbe liessen sich auch auf einzelne Um- oder Ausbauschritte anwenden. Die Kosten solcher Verfahren von einigen hunderttausend Franken lassen sich angesichts baulicher Milliardeninvestitionen mehr als nur amortisieren, wenn sie die Effizienz der Lösungen steigern. Wäre schon bis anhin so vorgegangen worden, hätte das da und dort geeigneteren und bezogen auf ihren Gesamtnutzen günstigeren Aus- und Umbauvarianten zum Durchbruch verholfen. Ob die Zürcher DML in einem solchen Verfahren gegenüber anderen Optionen, etwa einer direkten Tangente Altstetten–Oerlikon, obenaus geschwungen hätte, ist zumindest fraglich. – Der Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes verdient im Interesse einer optimalen Abstimmung auf landesplanerische Perspektiven und einer höchstmöglichen Effizienz des Mitteleinsatzes einen ernsthaften Wettbewerb konzeptioneller Ideen.