

Anzeige



NZZ Online

Mittwoch, 26. Mai 2010, 14:48:42 Uhr, NZZ Online

Nachrichten > Schweiz

23. Mai 2010, NZZ am Sonntag

«Die Schweiz ist zu klein für Schnellbahnen»

Max Friedli, der abtretende Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), will höhere Kapazitäten statt schnellere Züge

NZZ am Sonntag: Herr Friedli, woher soll das viele Geld kommen, das die Bahnen in den nächsten Jahren für Unterhalt, Betrieb und Neubauten fordern?

Max Friedli: Das Geld kommt einerseits aus dem allgemeinen Bundeshaushalt oder aus zweckgebundenen Mitteln. Aber auch die Kunden werden über die Billettpreise etwas beitragen müssen.

Heisst das, dass es bei den SBB weitere Preiserhöhungen geben wird?

Das ist so. Das werden die SBB und die anderen Bahn- und Busunternehmen in den nächsten Jahren sicher nicht vermeiden können.

Was sagen Sie denn zur Idee der Bundesbahnen, Aufschläge zu automatisieren und Jahr für Jahr fix einzuplanen?

Davon halte ich nichts. Ich bin gegen jegliche Automatisierung und Indexierung, das ist volkswirtschaftlich wenig sinnvoll. Hingegen sollte man sich künftig darüber im Klaren sein, wofür Preiserhöhungen eingesetzt werden. Das zusätzliche Geld könnte zum Beispiel auch für Infrastrukturprojekte verwendet werden.

Was heisst denn das für die Billettpreise?

Um eine fünf- bis zehnpromtente Erhöhung werden die SBB in den nächsten Jahren kaum herumkommen.

Die SBB machen beim Unterhalt grossen Nachholbedarf geltend. Wie konnten sich überhaupt derartige Kosten anhäufen?

Heute kann man sagen, dass die Unterhaltskosten von den SBB unterschätzt wurden. Doch weil die Steigerung der Nachfrage nicht vorauszusehen ist, erweist sich eine Prognose als schwierig. 2006 erachteten die SBB die finanziellen Mittel für den Unterhalt noch als ausreichend.

Wie gross ist denn der Nachholbedarf inzwischen?

Die SBB möchten jährlich 850 Millionen Franken mehr, um ihr Netz zu unterhalten. Wir haben nun eine Studie veranlasst, um den Bedarf von unabhängiger Seite eruieren zu lassen.

Mit welchem Ergebnis?

Die Expertise liegt noch nicht definitiv vor, aber der Betrag dürfte weniger hoch sein.

Das Bundesamt für Verkehr hat die Versäumnisse im Unterhalt als Aufsichtsbehörde offensichtlich nicht frühzeitig erkannt. Fehlt die nötige Distanz zu den SBB?

Diese glauben viel eher, wir mischten uns zu viel in ihre Belange ein. Wir kontrollieren, ob etwa die Gleise sicher sind. Ob zum Beispiel der Unterhalt aufgeschoben wird, prüfen wir dagegen nicht. Das ist nicht unsere Aufgabe, das liegt in der Verantwortung der Unternehmen.

Für das Projekt Bahn 2030 gibt es zwei Varianten, die teurere kostet 21 Milliarden Franken, die günstigere 12. Ist die reduzierte Version überhaupt eine Option, wenn Sie in Betracht ziehen, wie viele geplante Aus- und Neubauten damit nicht realisiert werden könnten?

Verkehrstechnisch ist die günstigere Variante aus meiner Sicht nicht genügend. Es braucht die grössere, aber es bedarf auch der politischen Bereitschaft, Zusatzmittel zu sprechen.

Geht es demnach nur mit 21 Milliarden?

Mit Blick auf das ganze Bahnnetz gesprochen, könnte man das so sagen, ja. Der Ausbau wäre unvollständig. Aber es ist ein politischer Entscheid. Zwar kann man auch mit 12 Milliarden etwas Gescheites bauen. Doch man würde mit der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen Neat bildlich gesprochen einen Abschnitt Autobahn erstellen, der an beiden Enden von Feldwegen erschlossen ist.

Sie beurteilen die Verlagerungspolitik als einen Ihrer Erfolge. Das verfassungsmässige Ziel, die alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650 000 zu reduzieren, wird aber nicht erreicht.

Das ist so. Wir haben jedoch mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA ein Instrumentarium, das den Strassentransport belastet. Doch es sind zusätzliche Anreize für den Bahntransport nötig. Eines ist aber sicher: Ohne die 2001 eingeführten flankierenden Massnahmen für die Verlagerung wäre die Zahl der Lastwagenfahrten viel höher.

Trotz allen Bemühungen sind Sie noch weit vom Ziel der Alpeninitiative entfernt: Wird es jemals erreicht?

Mit den erwähnten Instrumenten LSVA und Subventionen können wir den Grad der Verlagerung wohl etwa auf dem heutigen Stand halten.

Die Zahl der Fahrten auf unter eine Million zu drücken, ist aber sehr ambitiös.

Braucht es dafür die Alpentransit-Börse?

Das ist das Steuerungsinstrument für den Schwerverkehr, das zurzeit am weitesten entwickelt ist. In der Verkehrsministerkonferenz der Alpenländer prüfen wir unter Einbezug der EU-Kommission zudem das System eines Emissionshandels, bei dem der CO₂-Ausstoss begrenzt wird und die Transporteure Emissions-Kontingente kaufen können. Eine andere Variante sind weiter ausdifferenzierte steuerliche Massnahmen.

Wird die Alpentransitbörse dann in die Realität umgesetzt?

Oder ein anderes System. Es ist aber schon ein Erfolg, dass sich alle diese Länder an der Studie beteiligen und mitbezahlen, wenn auch nicht alle mit Begeisterung.

Ein Zukunftsprojekt ist etwa für SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi auch der Bau einer Schnellbahn zwischen Bern und Zürich. Was halten Sie von dieser Idee?

Die Geschwindigkeit ist auf absehbare Zeit sicher nicht das Problem der Bahn. Viel wichtiger ist der Ausbau der Kapazitäten, so dass alle einen Sitzplatz haben. Kommt hinzu, dass eine solche Schnellbahn einen ungeheuren Landverschleiss mit sich bringen würde.

Ist denn die Zeit der grossen Würfe im Eisenbahnbau vorbei?

Jetzt muss man das bestehende Netz unterhalten und gezielt verbessern. Die Schweiz ist zu klein für Schnellbahnen. Bis ein Zug zwischen Bern und Zürich auf Tempo 300 beschleunigt hat, muss er schon wieder mit Bremsen beginnen.

Sie haben unter Verkehrsminister Adolf Ogi als BAV-Direktor begonnen, dann hat 1995 Moritz Leuenberger das Departement übernommen. Was hat sich für Sie damit geändert?

Es sind völlig verschiedene Charaktere: der extravertierte Ogi und der zurückhaltende, scharfsinnig-intellektuelle Leuenberger. Die ersten eineinhalb Jahre unter Ogi waren überschattet durch den Kleinkrieg Otto Stichs gegen Ogi, als Finanzminister Stich jedes noch so mickrige Projekt in den Bundesrat zerzte, um darüber abstimmen zu lassen.

Und wie beschreiben Sie Ihr Verhältnis zu Leuenberger?

Es ist sachlich. Interview: Stefan Bühler, Andreas Schmid

((info-box))

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/nachrichten/schweiz/die_schweiz_ist_zu_klein_fuer_schnellbahnen_1.5781115.html

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung oder Wiederveröffentlichung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von NZZ Online ist nicht gestattet.
