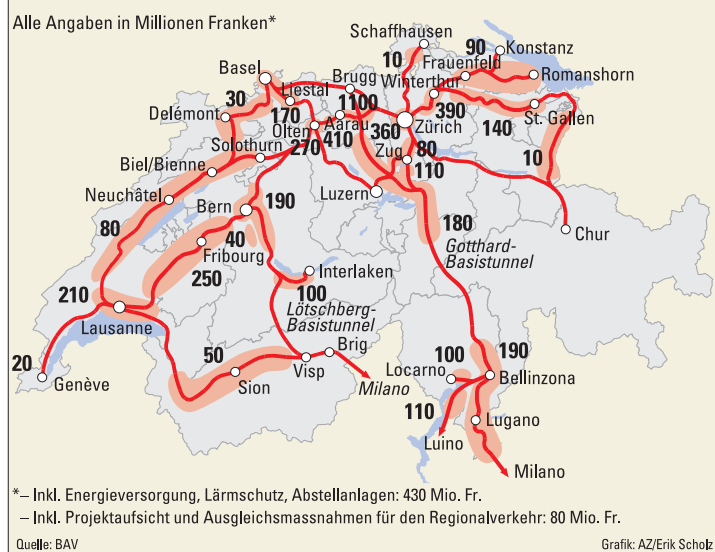
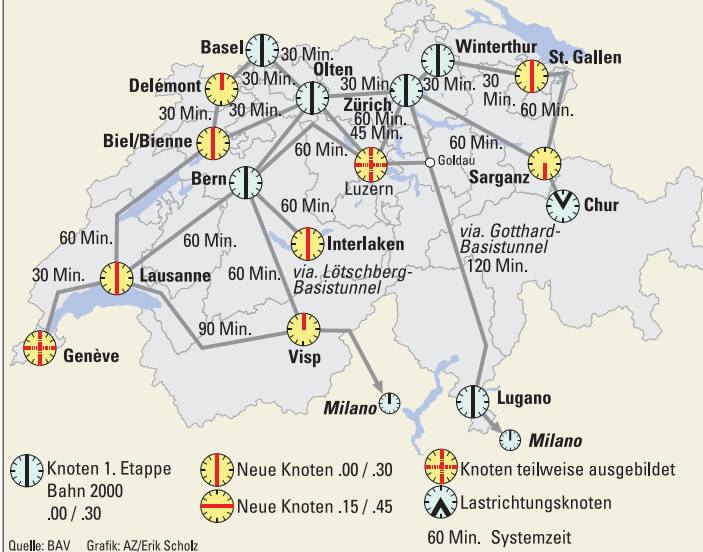


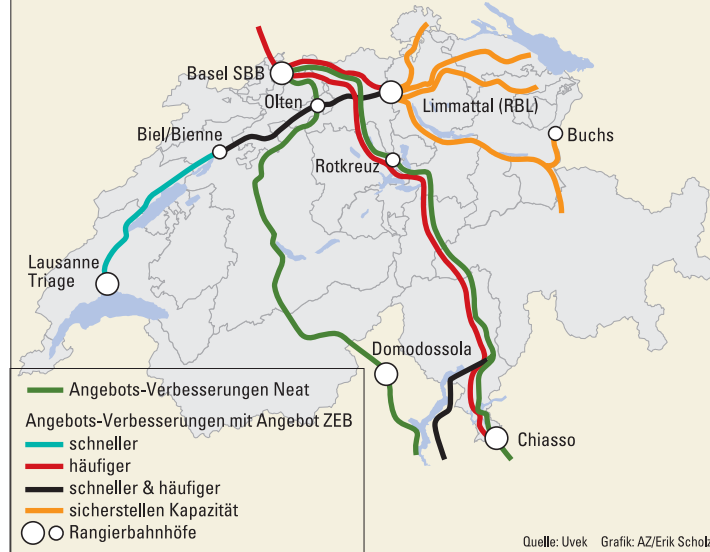
ZEB1 – GEPLANTE INVESTITIONEN



KNOTENSTRUKTUR MIT ZEB1



ANGEBOTSVERBESSERUNGEN DURCH ZEB1 IM GÜTERVERKEHR



Wiese neu entwerfen»

Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB 1 und ZEB 2)

zenzeiten zum Beispiel zwischen Luzern und Zürich oder zwischen Genf und Lausanne im Zug nicht mehr stehen müssen, bessere Anschlüsse an periphere Gebiete wie nach Graubünden bekommen oder die Kapazitäten zum Beispiel ins Wallis nochmals erhöht werden, kann ich mir das schon vorstellen. Die Nachfrage nach Mehrleistungen ist da. Zudem wächst das Bewusstsein, dass der öffentliche Verkehr sowohl zwischen den Zentren als auch in den Agglomerationen ein effizientes und ressourcenschonendes Transportmittel ist.

Das Angebot auf die Spitzenzeiten auszurichten, ist sehr teuer. Wie stehen Sie zu nach Tageszeit gestaffelten Billettpreisen, um diese Spitze zu brechen?
Friedli: Das ist eine interessante Idee, um die Auslastung etwas besser zu gestalten. Die Bahnen studieren dieses Modell und wir unterstützen sie dabei. Ich glaube aber nicht, dass die Entlastung dadurch so gross werden könnte, dass wir ZEB 2 nicht mehr brauchen. Denn auch künftig wird das Gros der Pendler am Morgen zwischen sieben und neun Uhr am Arbeitsplatz sein müssen.

Sie haben als mögliche Finanzierungsmöglichkeit auch einen Bahnrapen erwähnt. Könnte das ein Weg sein?
Friedli: Wir sind gerade daran, diese Idee unter dem Stichwort «verursachergerechte Finanzierung» zu vertiefen. In welcher Form das geschehen soll, kann

Ich glaube nicht, dass die Folgekosten für die Infrastruktur eines Tages zu hoch werden

ich noch nicht sagen. Aber es ist eine Möglichkeit, dass die Bahnbenützer – wie die Strassenbenützer über die Mineralölsteuern – mit einem Teil des Ticketpreises an die Finanzierung der Infrastruktur beitragen.

Wir reden von enormen Investitionen. ETH-Verkehrsprofessor Ulrich Weidmann mahnt, nicht überzuinvestieren, weil sonst die Unterhalts- und Erneuerungskosten zu gross werden könnten.
Friedli: Ich glaube nicht, dass diese Folgekosten eines Tages zu hoch werden. Erstens hinken wir beim Ausbau der Infrastruktur der Nachfrage ständig hintennach. Zweitens werden bei jedem Projekt, das wir vorlegen – das gilt auch für ZEB 1 – die betriebswirtschaftlichen Folgekosten genau berechnet. Wir sind verpflichtet, das zu tun. So wollten wir seinerzeit selbstverständlich im Voraus genau wissen, was der Unterhalt des Lötschbergtunnels jährlich kostet. Dabei zeigt sich, dass es Strecken gibt, die sich besser und solche, die sich weniger rentabilisieren lassen. Dabei müssen wir berücksichtigen, die Bahnversorgung in allen Landesteilen sicherzustellen.

Dieser Tage ist in der «NZZ am Sonntag» ein Artikel erschienen, der im Wesentlichen besagt, dass dank modernstem Rollmaterial und Technologie zum Beispiel zwischen Zürich und St. Gallen so viel Fahrzeit gespart werden kann,



MAX FRIEDLI zu ZEB 2: «Möglich ist eine Vorlage etwa im Rahmen von ZEB 1.» PETER MOSIMANN

dass der 1,3 Milliarden teure Brüttener Tunnel überflüssig werden könnte.
Friedli: Schön wärs! SBB-CEO Andreas Meyer hat mich noch am Tag des Erscheinens dieses Artikels angerufen, und mir gesagt, dass es sich um ein Missverständnis handle. Die SBB erneuern ihre Flotte unabhängig von ZEB. Dies und der Ausbau der Infrastruktur gehen Hand in Hand. Anzumerken ist, dass ZEB auf neuem Rollmaterial basiert.

Jüngst sind Ideen aufgetaucht, gewisse Strecken im Rahmen einer Public Private Partnership (PPP) privat oder von Kantonen vorfinanzieren zu lassen.
Friedli: Das ist eine interessante Möglichkeit. Weil wir aber nicht eine isolierte Strecke von A nach B betrachten können, sondern immer die Wirkung auf das ganze Netz anschauen müssen, dürfte es schwierig werden, einem Investor zu sagen, was genau der Gewinn ist.

Warum?
Friedli: Nehmen wir die Strecke Bern-Zürich. Sagen wir, wir verbessern hier

nochmals und führen den Viertelstundentakt ein. Dafür wären Infrastrukturausbauten in Höhe von mindestens mehreren hundert Millionen Franken nötig. Wie wollen Sie genau ausrechnen, was dies nachher ertragsmässig für diese einzelne Strecke mehr bringt? Das müssten wir. Der Investor gibt sein Geld ja nicht gratis. Er will einen return on investment.

Also chancenlos?
Friedli: Vorstellbar ist PPP am ehesten bei einer Linie, die isoliert betrachtet werden kann. Gegenwärtig prüfen wir so etwas zusammen mit der Neuenburger Regierung beim Projekt Transrun, einer Verbindung von Neuenburg über La Chaux-de-Fonds nach Le Locle. Der dort zu erstellende Tunnel bringt eine wesentliche Verbesserung im regionalen Verkehrsangebot. Bei netzweiten Investitionen habe ich etwas Schwierigkeiten, mir PPP-Lösungen in der Praxis vorzustellen. Aber wir prüfen natürlich auch PPP, zumal uns das Parlament im ZEB-Gesetz einen Auftrag dazu gegeben hat.



ETCS Die Zukunft im ganzen Normalspurnetz. ANDRÉ ALBRECHT

Aufrüstung bei der Infrastruktur

Zugsicherung Die Schweiz setzt ganz auf das neue European Train Control System (ETCS)

Das ganze Schweizer Normalspurnetz soll bis ins Jahr 2017 mit dem Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet werden. Ein Korridor für den Güterverkehr von Rotterdam bis Genua soll bis 2015 bereit sein.

ANDREAS TOGGWEILER

Die Schweiz gehört zu den ersten Ländern in Europa, die das neue Zugsicherungssystem erprobt und eingeführt haben. Dafür hat man auch tüchtig Lehrgeld bezahlt. 590 Mio. Fr. kostete die Einführung bisher. Dafür funktioniert es jetzt auch gut, wie die Verantwortlichen von Bund, SBB und BLS gestern an einer Medienkonferenz betonten. «Noch vor vereinhalf Jahren, war ich nicht sicher, ob ETCS ein Erfolg werden würde», sagte SBB-Infrastrukturschef Hansjörg Hess. Bereits 10 Mio. km haben die Schweizer Züge unter dem neuen System auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist und im Lötschberg-Basistunnel (LBS) zurückgelegt. Im LBS wurde das System erstmals ohne diese Rückfallebene seien die Züge zu 98,4 Prozent verkehrsfähig. Nur für 0,14 Prozent der Ausfälle sei die Infrastruktur verantwortlich gewesen, erklärte Eduard Wymann, Leiter Neat der BLS.

Das so genannte ETCS Level 2 System kommt dort zum Einsatz, wo hohe Zugfolgen und hohe Geschwindigkeiten gefahren werden. Dies ist in der Schweiz ausser auf den erwähnten neu-

en Strecken (inkl. Gotthard- und Ceneritunnel, im Bau) nur an wenigen Orten möglich und sinnvoll.

Der jetzt bekannt gegebene Ausbau des übrigen Streckennetzes soll deshalb mit dem System ETCS Level 1 erfolgen. Diese kommt ohne GSM-R-Funkverbindung zu den Lokomotiven aus und ist deshalb massiv billiger. Für das ganze übrige Streckennetz werden Kosten von 370 Mio. Fr. veranschlagt, 70 Mio. davon für die Privatbahnen.

Das BAV hat die SBB mit der Konzeption und Federführung der schrittweisen Einführung von ETCS beauftragt. Laut Toni Eder, Vizedirektor im BAV, gibt es noch einige Entwicklungsarbeit zu leisten. So muss die Technologie für Bahnknoten und die ETCS-Level-1-Software noch fertig entwickelt werden.

Pionierarbeit gewürdigt

ETCS soll auch als Grundlage dienen für einen Güterverkehrskorridor zwischen Rotterdam und Genua, den die vier beteiligten Länder bis 2015 einrichten wollen. Laut Karel Vinck, EU-Beauftragter für die Einführung von ETCS, kann damit die Verkehrleistung und die Pünktlichkeit des Güterverkehrs auf dieser Achse markant gesteigert werden. Die EU anerkennt denn auch die Pionierarbeit, welche die Schweiz für die Einführung von ETCS leiste. Ein europaweit einheitliches Zugsicherungssystem – heute sind es etwa 20 – sei dringend nötig, spare Kosten und mache damit die Bahn konkurrenzfähiger, sagte Vinck.