

In welche ÖPV-Projekte lohnt es sich zu investieren?

Politik Das Gutachten Verkehr '45, das der Bundesrat Anfang des Jahres vorlegte, schlägt die Eckwerte vor, nach denen die Schweizer Infrastruktur bis 2045 ausgebaut werden soll. Ende Januar organisierte die Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (SVWG) zusammen mit der Hochschule Luzern und der Universität St. Gallen in Bern ein Forum zum Thema „Neue Mittelverteiler zur Stärkung des ÖV in der Schweiz?“. *Rail Business* gibt einige zentrale Erkenntnisse und Einschätzungen in Bezug auf das Gutachten und die Vorteilhaftigkeit von verschiedenen Verkehrsmitteln wieder.

Optimierungsmethodik mit vielen Kriterien

Dr. Michael Nold von der ETH Zürich war der eigentliche Verfasser des Gutachtens Verkehr. Er erklärte während des Forums die Methodik dazu. Zur Wirkungsbemessung bestanden 26 Kriterien mit bis zu 20 Zusatzkriterien. Die höchste Priorität erhielten Projekte, die in möglichst vielen Kriterien im Kontext zu den Kosten gut abschnitten. Seine Argumentation: Zu viele Projekte verfolgten zu hochwertige und zu teure Lösungen. Einige Projekte optimierten einseitig und stünden im Widerspruch zu anderen Optimierungszielen oder seien sogar kontraproduktiv. Zudem fehlte oft die Aufwärtskompatibilität. Außerdem: Agglomerationsprojekte werden mit 65% Eigenanteil durch die Kantone und Gemeinden finanziert. Um Projekte durch Volksabstimmungen zu bringen, würden oft mehrdimensionale Optimierungen vorgenommen, die zu Kostensteigerungen führen. Städtische Räume tendierten zu neuen S-Bahn-Haltestellen und Tramstrecken. Weitere Redner und Teilnehmerinnen und Teilnehmer diskutierten Vor- und Nachteile einzelner Verkehrsmittel. Die genannten Punkte waren zusammengefasst:

S-Bahn: Ist teuer und in der Peripherie nicht immer ausgelastet

Neue S-Bahn-Haltestellen können bis zu 100 Mio. CHF kosten. Diese werden durch den Bund über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Zusätzliche Haltestellen führen zu einem Kapazitätsverlust der Strecke, sodass

neue Trassen erforderlich werden können, die ein Mehrfaches der Haltestellen kosten. Bei Einspurstrecken verschieben sich oft die Kreuzungsorte, was neue Kreuzungsstationen erfordert, die von 10 bis über 60 Mio. CHF benötigen. Doppelspurabschnitte erfordern im Median etwa 60 Mio. CHF/km, im Extremfall gut 170 Mio. CHF/km.

S-Bahn-Züge sind in Zentren oft überfüllt und an der Peripherie fast leer.



Foto: Lüthard

Trams sind vergleichsweise kostengünstig

Werden die Züge von 200 auf 300 m verlängert, erfordern Perronverlängerungen pro Bahnhof etwa 10 – 15 Mio. CHF, gegebenenfalls bis zu 79 Mio. CHF. Alternativen wie Stärken und Schwächen der Züge sowie Flügelbetriebe sind prüfenswert.

Metro: Ebenfalls teuer, mit hohen Unterhaltskosten

Genf ist im Trassenfindungsprozess für eine Nord-Süd-Metro. Angedacht sind auf 22 bis 26 km Streckenlänge mit 16 bis 21 Haltestellen. Das soll approximativ lediglich 4 bis 5 Mrd. CHF kosten. Zum Vergleich: Für die Hamburger U5 werden auf 25 km mit 22 Haltestellen 14 bis 16,5 Mrd. EUR veranschlagt. Netzeffekte sind in Genf nicht zu erwarten. Die Wirtschaftlichkeit ist durch die hohen Investitions- und Unterhaltskosten sehr schlecht. Bei Kurzstrecken ist die Metro dem Tram verkehrlich unterlegen. Eine ähnliche Erschliessung mit Tramstrecken wäre machbar und deutlich schneller umsetzbar.

Resümee: Mehr Tram

Tram sei hier das Synonym für Lightrail, Métro léger, Stadtbahn, Tram-Train und weitere Bezeichnungen. Im Verkehr '45 gelangten gut 50 km Tramstrecken zur Prüfung. Davon sind nun 40 km priorisiert. Die mittleren Kosten betragen 58 Mio. CHF/km, im Median 57 Mio. CHF/km. Im freien Gelände sind 20 Mio. CHF/km möglich. Die Investitionen erfordern rund einen Zehntel einer U-Bahn. Zudem sind Tramstrecken schneller realisierbar und erreichen eine hohe Wirkung zu einem (noch) finanzierbaren Preis. Eine Tram verbessert die Erschliessung in nachfragestarken Gebieten gegenüber einem Bus markant. Zudem wird die S-Bahn entlastet, oder deren Ausbau wird obsolet. In Städten wie Basel, Genf oder Zürich sind zur Entlastung der Zentren Tangentialstrecken zu priorisieren. Sie erzeugen auch diverse Netzeffekte im Angebot und bieten betriebliche Redundanzen. Potenzial besteht mit Expresslinien, die gewisse Haltestellen durchfahren, wie beispielsweise die Forchbahn auf dem Zürcher Tramnetz.

Bessere Tramförderung im BIF

Ueli Stückelberger, Direktor Verband öffentlicher Verkehr, informierte zu einigen Punkten. Im 3. Quartal 2025 erreichte der ÖV einen neuen Passagierrekord im Schienenpersonenverkehr mit über 6,11 Mrd. Pkm, im Vergleich zum Vorjahresquartal 4,5% mehr. Zentraler Kernpunkt sei der Fortbestand des BIF. Die Realisierung von Tramprojekten sei dabei zu erleichtern. So zahle der Bund bei BIF-Projekten 100%, bei Aggloprojekten jedoch lediglich 30 bis 40%. Dabei bestehe ein grosses Verlagerungspotenzial bei Tramprojekten. Es gebe in den Kantonen beider Basel, Genf, Waadt und Zürich gute Projekte. Ziel ist, dass diese über den BIF mit 70 bis 80% förderbar werden.

Zur im Juni 2026 erscheinenden Vernehmlassungsvorlage kann Jedermann eine Stellungnahme abgeben. Parlamentarischen Beratungen könnten 2027/2028 erfolgen, bei Einigung 2028/29 die Volksabstimmung. Ist eine Erhöhung der Mehrwertsteuer notwendig, ist eine Verfassungsänderung erforderlich.

RB 4.5.26 (luth)