



# «Ein dichtes Netz ist wichtiger als Hochgeschwindigkeit»

Die SBB sind langsamer unterwegs als andere Bahnen in Europa. Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr, findet das richtig. Die Schweiz sei ungeeignet für hohes Tempo.

**Interview: Francesco Benini**  
**Eine Studie des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr hat ergeben: Der öffentliche Verkehr ist in der Schweiz langsamer als in anderen Ländern.**

*Peter Füglistaler:* Das ist keine Überraschung.

**Gut ist es trotzdem nicht.**

Warum nicht? Nach den Fahrzeitverkürzungen, die wir mit «Bahn 2000» umgesetzt haben, kommt heute beim Bahnausbau Kapazität vor Geschwindigkeit. Wir wollen einen ÖV für alle und nicht nur schnelle Züge für wenige. In Einzelfällen kann das sogar dazu führen, dass wir Fahrzeiten etwas verlängern müssen. Zum Beispiel auf der Jurasüdfusslinie, wo dereinst Doppelstocker zum Einsatz kommen. Die Züge brauchen dann drei Minuten länger, haben aber viel mehr Kapazität für mehr Kunden.

**Ein schnellerer Zug zieht mehr Passagiere an.**

Wichtig ist, dass die Bahn gegenüber der Strasse wettbewerbsfähig ist. Zwischen Bern und Zürich haben wir das erreicht: Man ist mit dem Zug schneller als im Auto. Klar könnte man eine Schnellstrecke zwischen Zürich und Bern bauen und die Fahrzeit auf eine halbe Stunde senken.

Das wäre für unser Land letztlich aber nicht nur vorteilhaft.

**Wo liegt das Problem?**

Wenn die Pendler lange Strecken schnell zurücklegen können, fördert das die Zersiedelung. Wollen wir, dass zum Beispiel viele Menschen am Bodensee wohnen und in der Stadt Zürich arbeiten? Weder ökologisch noch raumplanerisch ist das erwünscht.

**Die Schweiz hat es bisher verpasst, eine schnelle Ost-**

**West- und eine Nord-Süd-Achse zu bauen.**

Das ist nicht ganz richtig: Mit der Neat haben wir eine ausgezeichnete, schnelle Nord-Süd-Verbindung. Auf einigen Abschnitten der Ost-West-Achse ist die Bahn aber noch zu wenig wettbewerbsfähig. Die Fahrt von Zürich nach St. Gallen dauert zu lange. Auch von Bern nach Lausanne müssen wir eine Beschleunigung erreichen. Hier sind Ausbauten in Umsetzung oder Prüfung. Aber für Hochgeschwindigkeitstrassees wie im Ausland ist die Schweiz zu klein. Solche Strecken ergeben Sinn zwischen grossen Agglomerationen, die relativ weit voneinander entfernt sind, zwischen Mailand und Rom etwa. In der kleinen Schweiz bringt das wenig.

Das Land ist dezentral besiedelt. Bevölkerung und Politik erwarten, dass die Züge in den grösseren Orten halten und nicht erst 200 Kilometer später. Milliarden zu investieren, um ein paar Minuten schneller von der Ost- in die Westschweiz zu reisen, ist weder mehrheitsfähig noch ökologisch und ökonomisch sinnvoll. Zudem fehlen freie Flächen, weil das Mittelland sehr dicht besiedelt ist.

**Die Swiss bietet bis zu zehn Flüge pro Tag zwischen Zürich und Genf an. Das ist ein ökologischer Unsinn; die beiden Städte liegen nur 225 Kilometer voneinander entfernt. Wäre die Bahn**

**«Trassen mit hoher Geschwindigkeit ergeben Sinn zwischen Städten, die weit voneinander entfernt sind.»**

**zwischen Zürich und Genf nicht fast drei Stunden unterwegs, hätte die Swiss ihre Flüge längst einstellen müssen.**

Das dieser Flug ökologisch frag-



würdig ist – einverstanden. Man muss das aber einordnen. Nehmen wir an, es fliegen 1500 Personen pro Tag zwischen Zürich und Genf. Damit füllt man einen einzigen Zug, was sehr wenig ist. Es wäre unsinnig, für dieses Segment eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Zürich und Genf zu bauen. Der Effekt wäre nicht primär Verlagerung vom Flugzeug auf die Bahn, sondern zusätzlicher Verkehr. Das ist auch nicht ökologisch.

### **Der Bund will den Anteil des Personenverkehrs, der im ÖV zurückgelegt wird, von 20 auf 40 Prozent verdoppeln. Das wird nicht gelingen mit der Bummelbahn.**

Der Bund hat sich dies nie als Ziel gesetzt. Vielmehr handelt es sich um eine bewusst konzipierte Annahme, die dazu dient, herauszufinden, mit welchen Massnahmen der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr gesteigert werden kann. Das Resultat ist, dass es vor allem in verschiedenen Agglomerationen ein noch besseres Angebot braucht. Ich komme aus Wohlen im Aargauer Freiamt, da hat der ÖV Nachholbedarf. Zwischen den grösseren Städten wird zudem nach und nach die Taktfrequenz erhöht: Zuerst hatten wir den Stundentakt, dann den Halbstundentakt, nun zeichnet sich auf den Hauptlinien der Viertelstundentakt ab. So machen wir den öffentlichen Verkehr attraktiv.

### **Das Bahnnetz ist Stückwerk. Auf der Fahrt von Zürich nach**

### **Lugano schleicht die Bahn den Zugersee entlang; es gibt dort nur ein Gleis. Man hat es verpasst, eine gute Verbindung zwischen Zürich und dem Gotthard-Basistunnel zu bauen. Und nun hält der vorgebliche Schnellzug auch noch in Altdorf. Halleluja!**

Altdorf ist ein gutes Beispiel für zwei Dinge. Erstens, der Halt in Altdorf verlängert die Fahrzeit um drei Minuten. Von Altdorf führen Bahn- und Busverbindungen bis in die hinterste Ecke des Kantons Uri. Damit stellen wir auch ausserhalb der Zentren eine gute Erreichbarkeit sicher. Mit unserem ÖV bieten wir ein dichtes Netz in allen Regionen. Das ist wichtiger als Hochgeschwindigkeit zwischen wenigen Städten. Wir hängen niemanden ab, das würde der Kultur der Schweiz nicht entsprechen.

### **Und zweitens?**

Zweitens gab es Überlegungen, eine schnellere Verbindung zwischen Zürich und der Alpentransversale zu bauen. Man liess es bleiben. Die Kosten hätten sich auf rund 10 Milliarden Franken belaufen. Mit dieser Summe kann man in Basel ein gutes S-Bahn-Netz bauen, das sich bis in die französische und deutsche Grenzregion erstreckt. In Basel ist die S-Bahn noch zu klein. In der Region Zürich hat ein dichtes Netz einen gewaltigen Schub für den ÖV gebracht.

### **In der Coronazeit hat sich das Arbeiten im Homeoffice**

### **verbreitet. Für die SBB bedeutet das weniger Kunden.**

Wir sehen, dass im öffentlichen Verkehr der Städte die Passagiere schnell zurückkommen. Es wird hingegen weniger Pendler geben, die jeden Tag längere Distanzen zurücklegen. Das ist eine positive Entwicklung. Die Strecke zwischen Bern und Zürich wird dadurch ein Stück weit entlastet.

### **Es gibt Leute, die das Projekt Swiss Metro nach wie vor vorantreiben. «Von Bern nach Zürich in 12 Minuten, von Bern nach Genf in 12 Minuten», so der Leitspruch. Wäre das nicht schön?**

Das sind Wunschträume, die sich nicht erfüllen werden. Das Projekt zu realisieren, wäre sehr teuer. Und für die Fahrt im unterirdischen Vakuumtunnel würde viel zu viel Beton und Strom gebraucht. Auch der ÖV muss ökologische Kriterien erfüllen, er ist nicht einfach per se gut.

### **Der ÖV wird in der Schweiz noch langsamer, weil die grösseren Städte Tempo 30 auch auf Durchfahrtsstrassen einführen – was die Trams und Busse bremst.**

Langsamere Busse sind nicht wünschenswert. Es gibt zwei Lösungen: Entweder man richtet eigene Trassen für Trams und Busse ein. Oder man hebt einige Haltestellen auf, sodass sich die Fahrzeit nicht verlängert. Der ÖV in den Städten muss attraktiv bleiben.

Hauptausgabe

Aargauer Zeitung Gesamt Regio  
5001 Aarau  
058/ 200 58 58  
<https://www.aargauerzeitung.ch/>

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 37'832  
Erscheinungsweise: 5x wöchentlich



Seite: 6  
Fläche: 89'693 mm²

Auftrag: 3007101  
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 83422279  
Ausschnitt Seite: 3/3



## Peter Füglistaler

Peter Füglistaler, 62, ist seit dem Jahr 2010 Direktor des Bundesamts für Verkehr. Zuvor war der Ökonom in verschiedenen Funktionen bei den Schweizerischen Bundesbahnen sowie bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung tätig. (be.)

«Wir wollen einen ÖV für alle und nicht nur schnelle Züge für wenige»:  
Peter Füglistaler, Chef des Bundesamts für Verkehr. Bild: Sandra Ardizzone