

Liestal, 17. Juni 2023

Generalversammlung der IGöV Schweiz

IGöV sagt Nein zur grössten Fahrplanverschlechterung aller Zeiten

Seit kurzem zirkuliert in Fachkreisen das überarbeitete Angebotskonzept des BAV für den Bahnfernverkehr für das Jahr 2035 (AK 2035). Es hätte in weiten Teilen der Schweiz massive Verschlechterungen für die Kundinnen und Kunden zur Folge: zum Teil deutlich längere Fahrzeiten, schlechtere Anschlüsse in den grossen Umsteigeknoten, Verzicht auf schnelle Neigezüge sowie häufigeres Umsteigen an den Landesgrenzen bei den internationalen Verbindungen. Die IGöV weist dieses Angebotskonzept entschieden zurück und verlangt eine «Überarbeitung der Überarbeitung». Die vom Parlament bis 2035 bewilligten 19 Milliarden Franken für den Bahnausbau müssen zu Verbesserungen für die Kundinnen und Kunden führen, nicht zu Verschlechterungen.

Das überarbeitete Angebotskonzept ist die Folge des Verzichts auf die Wankkompensation bei den neuen Fernverkehrszügen, aber auch Folge der Überarbeitung der Planungsparameter des BAV für die Fahrplanplanung mit längeren Fahrzeiten, längeren Aufenthaltszeiten in den Bahnhöfen, Verzicht auf Neigezüge sowie langsameren Beschleunigungswerten für die Züge. Das BAV hat darüber Ende Februar 2023 informiert. Die Folge: das bisherige Angebotskonzept für die Jahre nach 2035 gemäss Bundesbeschluss vom 21. Juni 2019 ist «nicht mehr fahrbar».

Das überarbeitete Angebotskonzept 2035 sieht unter anderem die folgenden Verschlechterungen vor (ausführlich: siehe Anhang):

- Spürbar längere Fahrzeiten und längere Haltezeiten im Fernverkehr
- Massive Fahrzeitverlängerung um 20 Minuten auf der Jurasüdfusslinie Genf-Basel und um mindestens 30 Minuten auf der Strecke Zürich-München
- Schlechtere Anschlüsse in zahlreichen Knotenbahnhöfen, u.a. Lausanne, Neuchâtel, Olten, Luzern, St. Gallen, in Bern deutlich schlechtere Anschlüsse in Richtung Berner Oberland
- Wegfall der Direktverbindungen von der Westschweiz nach Luzern
- Inakzeptable Verlegung der Railjet-Züge von Zürich nach Wien auf die 40 Minuten langsamere Strecke via St. Margrethen
- Keine IC-/EC-Züge mehr von Basel-Olten-Luzern ins Tessin (nur noch Umsteigeverbindungen)
- Wegfall des sogenannten Arth-Goldauer Wechsels (Züge fahren abwechselungsweise von Zürich bzw. Luzern via Basisstrecke bzw. Bergstrecke nach Süden und umgekehrt).
- Erhebliche Verschlechterung der internationalen Anbindung. So sollen Züge aus Deutschland und Frankreich nur noch bis Basel SBB fahren, wo die Reisenden in Zukunft umsteigen müssen. Nicht einmal der TGV von Paris soll nach Zürich weiterfahren. Für die IGöV ist das indiskutabel.

Wenn nur ein Bruchteil von dem umgesetzt wird, was aus den Unterlagen des BAV ersichtlich ist, dann steht der Schweiz die grösste Fahrplanverschlechterung aller Zeiten bevor. Damit gewinnen wir keine Fahrgäste, wir vertreiben sie.

Die IGöV fordert, dass das neue Angebotskonzept 2035 vom BAV zurückgenommen und massiv überarbeitet wird. Sie fordert, dass die heutigen Fahrzeiten der Fernverkehrszüge auch in Zukunft gelten. Für die IGöV gibt es keinen Grund für eine systematische «Verlangsamung» des Systems

Bahn. Die IGÖV fordert, dass am Jurasüdfuss auch in Zukunft schnelle Neigezüge verkehren und die heutigen attraktiven Angebote aufrechterhalten werden. Dazu ist in diesem Jahrzehnt eine Ersatzbeschaffung für Neigezüge (Ersatz für ICN) mit Inbetriebnahme ab 2040 in die Wege zu leiten. Um zusätzliche Fahrzeitreserven zu gewinnen oder punktuell Fahrzeitgewinne realisieren zu können, sind im Fernverkehr wie bei den S-Bahnen stärker motorisierte Züge zu beschaffen und geeignete Strecken für höhere Geschwindigkeiten anzupassen. Als Ausgleich zum Verzicht auf die Neigetechnik bei den neuen Fernverkehrs-Doppelstockzügen sind mit hoher Priorität zwischen Lausanne und Fribourg/Freiburg sowie zwischen Winterthur und St. Gallen Neubaustrecken zu realisieren.

Florence Brenzikofer zur Präsidentin der IGÖV gewählt

Die Generalversammlung wählte Nationalrätin Florence Brenzikofer einstimmig zur neuen Präsidentin der IGÖV Schweiz. Florence Brenzikofer ist seit 2019 Nationalrätin der Grünen und seit April 2022 Mitglied der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Einer ihrer öv-Politischen Schwerpunkte ist die Tarifpolitik. Ihre Ziele formulierte sie an der GV wie folgt: *«Bei der Tarifgestaltung haben wir es heute mit einem bunten Flickenteppich zu tun. Um den öV gegenüber dem MIV zu stärken, braucht es ein schweizweit einfaches, kostengünstiges Angebot für alle. Nur so lassen sich die Klimaziele im Verkehrsbereich erreichen.»*

Der scheidende Präsident, Christoph Wydler würdigte ihre Wahl: *«Ich freue mich, dass wir Florence Brenzikofer für die IGÖV gewinnen konnten. Damit wird die IGÖV als wichtigste Kundenorganisation des öffentlichen Verkehrs auf nationaler Ebene entscheidend gestärkt.»* Christoph Wydler wurde für seine Verdienste für die IGÖV gewürdigt. Er bleibt als Vizepräsident weiterhin für die IGÖV aktiv. Der zweite Vizepräsident, Hans Meiner, wurde in seinem Amt bestätigt.

Ausführliche Analyse des überarbeitenden Angebotskonzepts 2035 des BAV

Jurasüdfuss Genf-Basel / Zürich

- Fahrzeitverlängerung von 18 Minuten Basel-Genf gegenüber heute.
- Fahrzeitverlängerung von 6 Minuten Lausanne-Zürich
- Kein Angebot Genf-Zürich via Jurasüdfuss mangels Anschlusses in Biel
- Die Drehung der Fahrlage der IC 5 / 51 führt dazu, dass die Züge nicht zur Stunde / halben Stunde in Zürich und Basel eintreffen, sondern zu den Minuten 15/45. Dadurch Verschlechterung der meisten Anschlüsse und damit Verlängerung der Reisezeiten um weitere 15 Minuten.
- Die Drehung der Fahrlage des IR 51 führt wohl dazu, dass auch der ganze S-Bahn-Verkehr NWCH neu geplant werden muss und die heutigen und künftigen Durchbindungen nicht mehr funktionieren.
- Der IR 51 kann nicht mehr auf der im Bau befindlichen Doppelpur Duggingen-Grellingen kreuzen. Weitere Doppelspurabschnitte sind wohl unumgänglich.

Basel / Zürich / Luzern-Luzern-Gotthard

- Führen aller IC / EC Basel-Tessin-Milano via Zürich. Stärkere Belastung des Knotens Zürich, Abwertung des Knotens Luzern. Fahrgäste Basel / Zürich - Tessin verteilen sich nicht mehr auf zwei Züge.
- Vor dem Hintergrund, dass mit dem Luzerner Tiefbahnhof die Strecke Basel-Gotthard via Luzern 20 Minuten schneller ist als via Zürich ist das ein politisch völlig falsches Zeichen.
- Fahrzeitverlängerung des IC Basel-Luzern um 3-4 Min. Zusammen mit der späteren Abfahrt ab Basel gehen in Luzern die wichtigen Anschlüsse (u.a. zb, Schiff) verloren. Der Fahrplan der zb müsste neu aufgebaut werden, wohl mit neuen Infrastrukturen und/oder mehr Rollmaterial.
- Der Verzicht auf den Arth-Goldauer Wechsel ist indiskutabel und abzulehnen.
- Die Variante mit Verzicht auf den IC Basel-Luzern und Ersatz durch 2 IR-Züge mit 4 Zwischenhalten, mit einer Fahrzeit von 1:12 Std, ohne Durchbindung nach Arth-Goldau und Gotthard und nur mit schlechten S-Bahn-Anschlüssen ist u.E. absolut indiskutabel.

Romandie / Wallis

- Einige Verschlechterungen des Fahrplans Romandie 2025 werden korrigiert, neue Fehler kommen dazu, zB
- Die Jurasüdfusslinie IC 5 bleibt auf Lausanne-Zürich-Romanshorn beschränkt. Keine Anschlüsse in Biel von Genf. Grosse Fahrzeitverlängerung wegen Verzicht auf Neigezüge. Verlust der meisten Anschlüsse wegen Herausnahme aus der Halbstundenspinne in Zürich.
- Keine sinnvollen Anschlüsse im Knoten Neuchâtel
- Lausanne-Brig Fahrzeitverlängerung 3 Minuten.
- Die EC Milano-Genf werden unerträglich langsam (+ 20 Minuten ab Brig bis Genf).

Basel-Zürich-Chur / Ostschweiz

- Es überrascht positiv, dass Basel-Zürich wohl die einzige Strecke ist, wo bei den IC's die Fahrzeit um 1 Minute gekürzt wird. Anschlüsse Richtung Chur intakt, Richtung St. Gallen besser, Richtung Romanshorn wegen Drehung der Jurasüdfuss-IC schlechter.
- Der Verzicht auf die Railjet-Züge Zürich-Sargans-Arlberg-Wien zu Gunsten der langsameren Strecke via St. Margarethen-Innsbruck hat nichts mit Korrekturmassnahmen AS35 / Wako zu tun und ist indiskutabel.

Zürich/Basel-Bern-Berner Oberland

- Fahrzeitverlängerung Zürich-Bern um 1 Minuten.
- Fahrzeitverlängerung IC Basel-Bern um 3-5 Minuten.
- Die Drehung der IC Zürich-Bern-Interlaken führt dazu, dass es ab Genf-Lausanne und Basel Richtung Interlaken keine brauchbaren Anschlüsse mehr gibt (neu 22-23 Minuten Umsteigezeit). Dasselbe droht dem Anschluss in Spiez Richtung Zweisimmen-MOB und Lötschberg Bergstrecke, da auf diesen Strecken nicht alle 15 Min. ein Anschluss abgenommen werden kann. Basel und die Romandie werden vom Berner Oberland somit abgehängt.
- Besser ist da die regionale Option, die diese Anschlüsse vermutlich aufrechterhalten kann.

Genf-Zürich-St. Gallen / Ostschweiz

- Diese Achse wird mit einem exakten $\frac{1}{2}$ -Std-Takt gestärkt.
- Fahrzeitverlängerung IC 1 um 4 Minuten Genf-Zürich und um 3 Minuten Genf-St. Gallen dank Verzicht auf Halt im Flughafen Zürich.
- Fahrzeiten gemäss ursprünglichem Konzept AK35 werden nicht erreicht (Genf-St. Gallen + 8 Min)
- Achse Spiez-Bern-Zürich-Winterthur mit $\frac{1}{4}$ -Std-Takt wird gestärkt.
- Massnahmen zur Kompensation WAKO nicht erkennbar.
- Durchbindung IC 1 von Genf nach München bzw. Wien ist äusserst fragwürdig und hat für Zürich-München eine Fahrzeitverlängerung zur alten Fahrzeit von 4 Std. und mehr zur Folge. Damit werden die 3:30 Std. Fahrzeit nach nur wenigen Jahren wieder geopfert. Indiskutabel.

Internationaler Verkehr

- Unverständlich ist aus Kundensicht, dass in Basel SBB auf sämtliche Durchbindungen von internationalen Zügen verzichtet werden soll, sowohl von F (TGV) wie D (ICE).