



Swiss Railvolution

Bahnstrategie statt Giesskanne

Schluss mit dem Bahnausbau im Blindflug

GV SwissRailvolution 14. Juni 2023

Guido Schoch

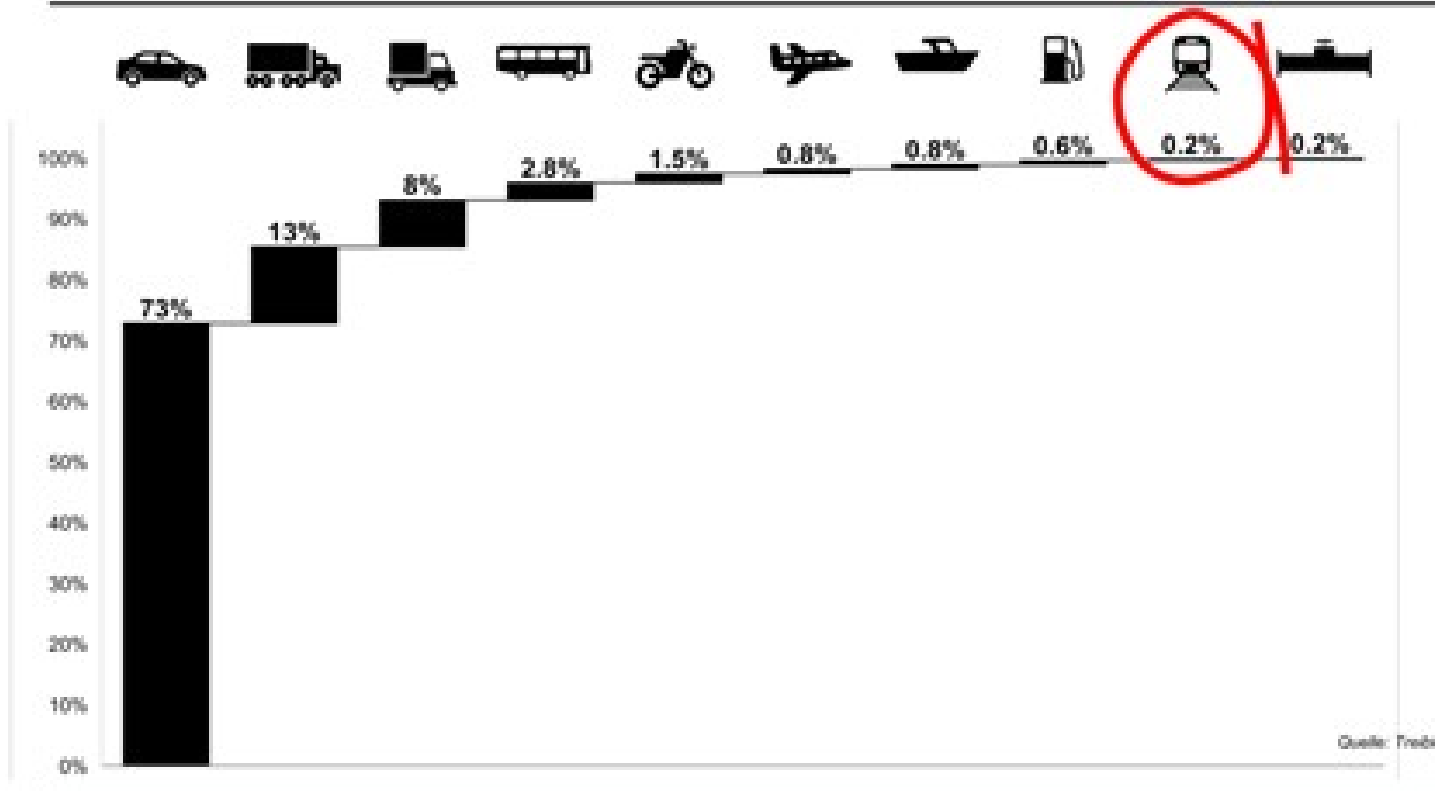
Inhalt

- 1. Ausgangslage**
- 2. Konzeptlose Ausbauten erzielen keine Wirkung, verärgern die Fahrgäste und verursachen Kosten in Milliardenhöhe**
- 3. Perspektive Bahn 2050 des BAV**
- 4. Weitere Fehlinvestitionen wahrscheinlich**
- 5. Neubaustrecken / Gesamtkonzept statt Flickwerk**
- 6. Forderungen von SwissRailvolution**

1. Ausgangslage

Verkehr und Klima

WER VERURSACHT CO₂ IM VERKEHR? **EMISSIONEN DES VERKEHRS 2018**



- Der **Verkehr** ist der **grösste Emittent von Treibhausgasen (THG)** und für 32 Prozent aller THG-Emissionen verantwortlich, gefolgt von Gebäuden, Industrie, Landwirtschaft und Abfallverbrennung*
- Eine Reduktion in grossem Umfang ist nur mit einer Verlagerung vom MiV auf den öV möglich



Vision und Ziele der Perspektive BAHN 2050

Referat von P. Füglistaler vom
13.9.2022 bei SwissRailvolution:

Vision

Die Bahn leistet dank effizienter Nutzung ihrer Stärken einen grossen Beitrag zum Klimaziel 2050 und stärkt den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz.

Ziele

- 1. Die Bahnentwicklung ist mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt.**
- 2. Das Bahnangebot ist optimal mit den anderen Verkehrsangeboten vernetzt.**
- 3. Der Bahnanteil am Modal Split im Personen- und Güterverkehr erhöht sich merklich.**
- 4. Der Bahnbetrieb ist klimaneutral und neue Bahninfrastrukturen sind boden- und ressourcenschonend gestaltet.**
- 5. Der Bahnbetrieb ist sicher, pünktlich, zuverlässig und flexibel**
- 6. Effizienzgewinne durch Automatisierung und neue Technologien werden konsequent genutzt.**

Bahn 2050 führt zu marginaler Verschiebung im Modalsplit

Grundsätzlich sinnvolle Vision und Ziele aber:

- Der Modalsplit stagniert seit 2010
- Investitionssumme heute bis 2035: 20 Milliarden Franken.
- weitere grosse Investitionen mit Bahn 2050
- Steigerung des Modalsplit mit Bahn 2050 : 3 Prozentpunkte
- Der Bund glaubt so einen maximalen Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Ziele des Bundes, z.B. im Bereich der Klimapolitik, der Umwelt oder der Raumplanung, zu leisten.

Der Bundesrat zeigt in seiner Vorlage aber gleich selbst, dass seine Strategie nicht aufgehen kann:

- Trotz riesiger Investitionen bis 2050 soll der Anteil der Bahn am Gesamtverkehr bis 2050 um minimale 3 Prozentpunkte steigen, was zu keinem der genannten Ziele einen wirksamen Beitrag leistet.

Was läuft da falsch?

2. Konzeptlose Ausbauten erzielen keine Wirkung, verärgern die Fahrgäste und verursachen Kosten in Milliardenhöhe

Infrastruktur- statt Kundensicht

- Vision und allgemeine Ziele braucht es zwar, aber sie genügen nicht
- die zentrale Frage lautet: **was braucht es, dass die Menschen vom Auto und Flugzeug auf die Bahn umsteigen?**
- Statt nach dem bei Bahn 2000 bewährten Muster vorzugehen :
 1. Kundenbedürfnisse
 2. Angebotskonzept (Fahrplan) für die Befriedigung der Kundenbedürfnisse
 3. Daraus folgt erst der Ausbau der Infrastruktur
- Nach Bahn 2000: hier ein Ausbau, dort eine Erweiterung so nach dem Motto: **wer hat noch nicht, wer will noch mal?**

Konzeptlose Ausbauten erzielen keine Wirkung

Die Folge: ein teures regionales Flickwerk statt einem klugen Gesamtkonzept. Einige Beispiele:

- **Fahrplanstabilität allgemein**

- *„Die technisch geplanten Fahrzeiten sind in den Planungstools zu wenig realitätsnah hinterlegt, d.h. die geplanten Fahrzeiten sind zu wenig nahe an den im operativen Betrieb erreichbaren Fahrzeiten.*
- *Die Zugfolgezeiten sind in den Planungstools zu knapp hinterlegt*
- *Die Infrastrukturen in den grossen Knoten sind mit zu viel Angebot beplant, d.h. in den Knoten weist die geplante Gleisbelegung zu wenig Reserven zur Abdeckung von ungeplanten Abweichungen im operativen Betrieb aus.*
- *Die Einbruchsverspätungen von internationalen Verkehren aus dem Ausland sind nicht genug berücksichtigt.“*

Quelle: Dokumentation Planungsgrundlagen für die Erarbeitung der Botschaft 2026, S. 8f

- **Bahnhof Lausanne:** Planung seit 2009: 2023 merkt man, dass Kapazität der Perrons und Bahnanlagen nicht genügen. Die Fertigstellung wird um mindestens 12 Jahre verzögert.

Konzeptlose Ausbauten verängern die Fahrgäste

Fahrplan 2025 Westschweiz: Wichtige Errungenschaften von Bahn 2000 gehen verloren; die Binsenwahrheit, dass Baustellen und mehr Fahrgäste die Fahrzeiten verlängern, wurde erst 2023 erkannt. Rechtzeitige Massnahmen wurden versäumt.

EuroCity EC Zürich – München:

- 2022 waren 80 % der Eurocity-Züge bei der Abfahrt in St.Gallen in Richtung Zürich verspätet. Jeder fünfte Zug hatte eine Verspätung von 30 Minuten oder mehr. Zu den meisten Abfahrtszeiten waren die Züge allerdings noch verspätungsanfälliger: Wer beispielsweise um 11:29 Uhr nach Zürich reisen wollte, der fuhr nur in einem von zehn Fällen tatsächlich um diese Zeit los.
- wenn EC mit 3' (inzwischen 6') Verspätung in St. Margrethen ankommt, kann er die Regios resp. InterRegio nicht mehr überholen und kommt mit ca. 30' zu spät in Zürich an.
 - Dieses Konzept würde bei keinem Schweizer IC funktionieren. Knapper Ausbau in D seit mehr als 20 Jahren und mangelnde Pünktlichkeit der DB ebenfalls schon lange bekannt. Es wäre genügend Zeit gewesen, Massnahmen zu ergreifen.
- **Es kommt noch schlimmer: Überarbeitung Angebotskonzept 2035**

Konzeptlose Ausbauten verursachen Kosten in Milliardenhöhe

- **Zimmerbergtunnel 1:** Verzicht auf Verlängerung bis Region Baar für 400 Mio obwohl schon damals bekannt war, dass ein Ausbau erforderlich und später viel teurer wird. Kosten heute mehr als 1,5 Mrd.
- **Zimmerbergtunnel 2:** aus Budgetgründen: Reduktion auf Vmax 160 km/h, Verzicht Vorarbeiten Anschluss Meilibach. Keine Aussagen zu Auswirkungen, obwohl späterer Ausbau nicht mehr möglich
- **Lötschbergbasistunnel**
- **Ausbauten verschiedener Bahnhöfe**

3. Perspektive Bahn 2050 des BAV



Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen»

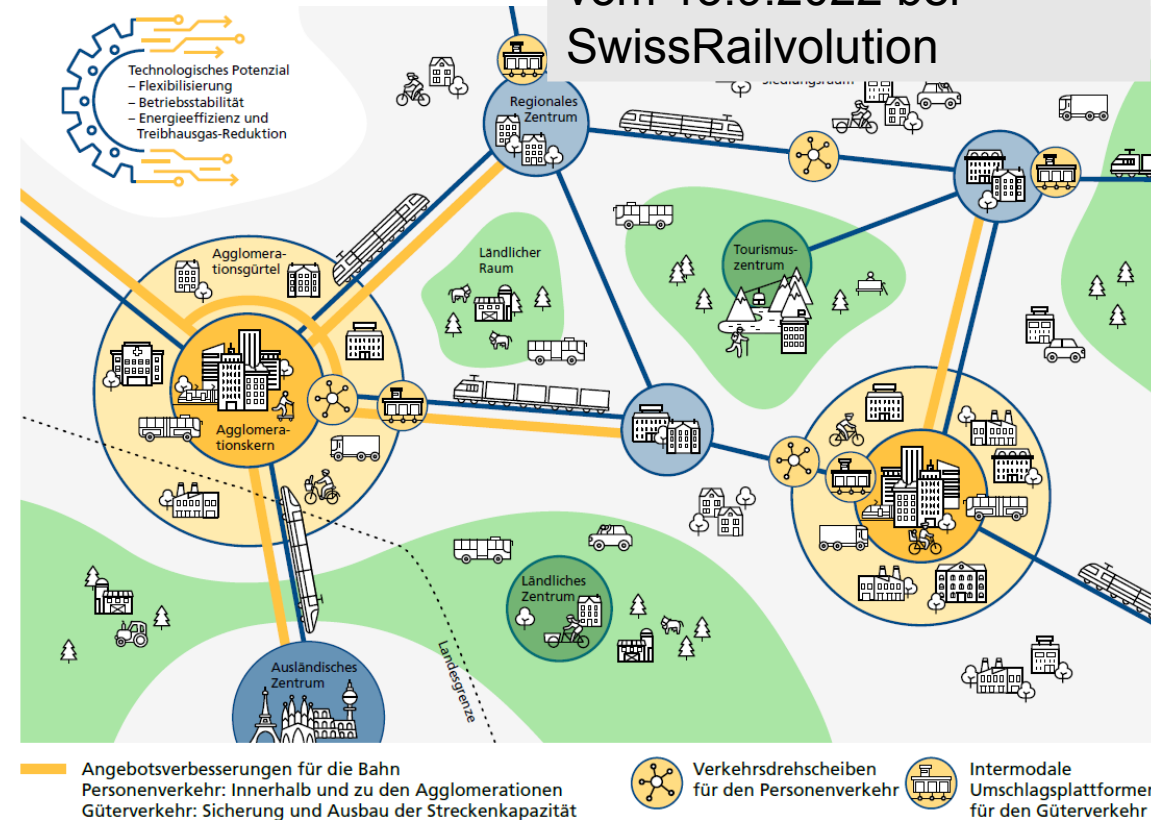
Personenverkehr: Schwerpunkt auf kurzen und mittellangen Distanzen und Konkurrenzfähigkeit der Bahn

- Angebotsverdichtungen, Durchmesser- und Tangentialverbindungen innerhalb und zu den Agglomerationen
- Multimodale Verkehrsdrehscheiben
- Gezielte Fahrzeitverkürzungen
- Häufigere und gut vernetzte Verkehrsangebote im internationalen Verkehr

Güterverkehr: Schwerpunkt auf Zugang zur Bahn und gezielten Kapazitätsausbauten

- Intermodale Umschlagsplattformen auf Hauptkorridoren und in Agglomerationen
- Leistungsfähige Ost-West-Achse
- Vernetzung Nord-Süd- mit Ost-West-Achsen

Referat von P. Füglistaler
vom 13.9.2022 bei
SwissRailvolution



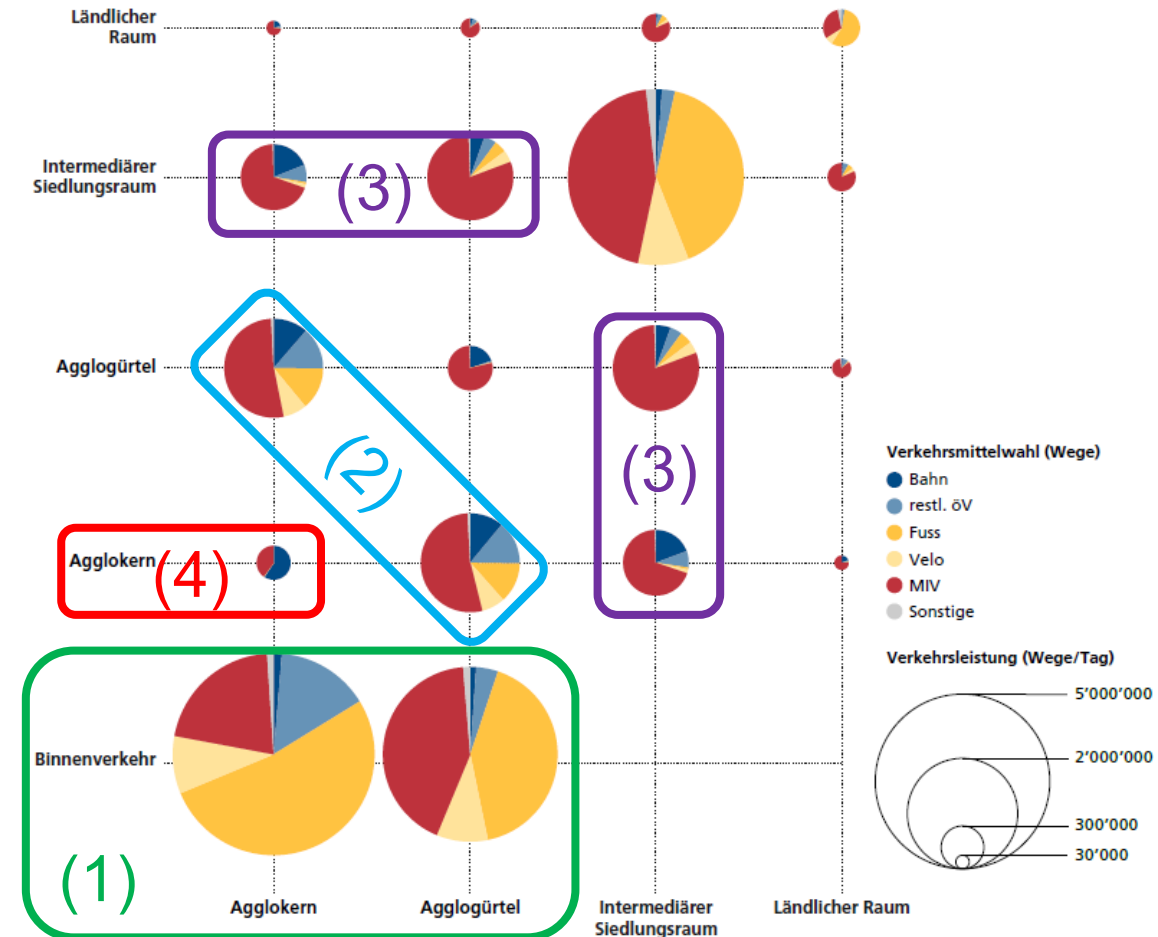


Wo liegt das Verlagerungspotenzial?

Referat von P. Füglistaler
vom 13.9.2022 bei
SwissRailvolution

- Innerhalb der Agglomerationskerne und –gürtel (1)
- Zwischen Agglomerationskernen und –gürteln (2)
- Vom intermediären Raum zu den Agglomerationen (3)
- Zwischen den Agglomerationskernen ist das Verlagerungspotenzial vergleichsweise klein (4)

Mobilitätsverhalten nach Raumtypen, 2017





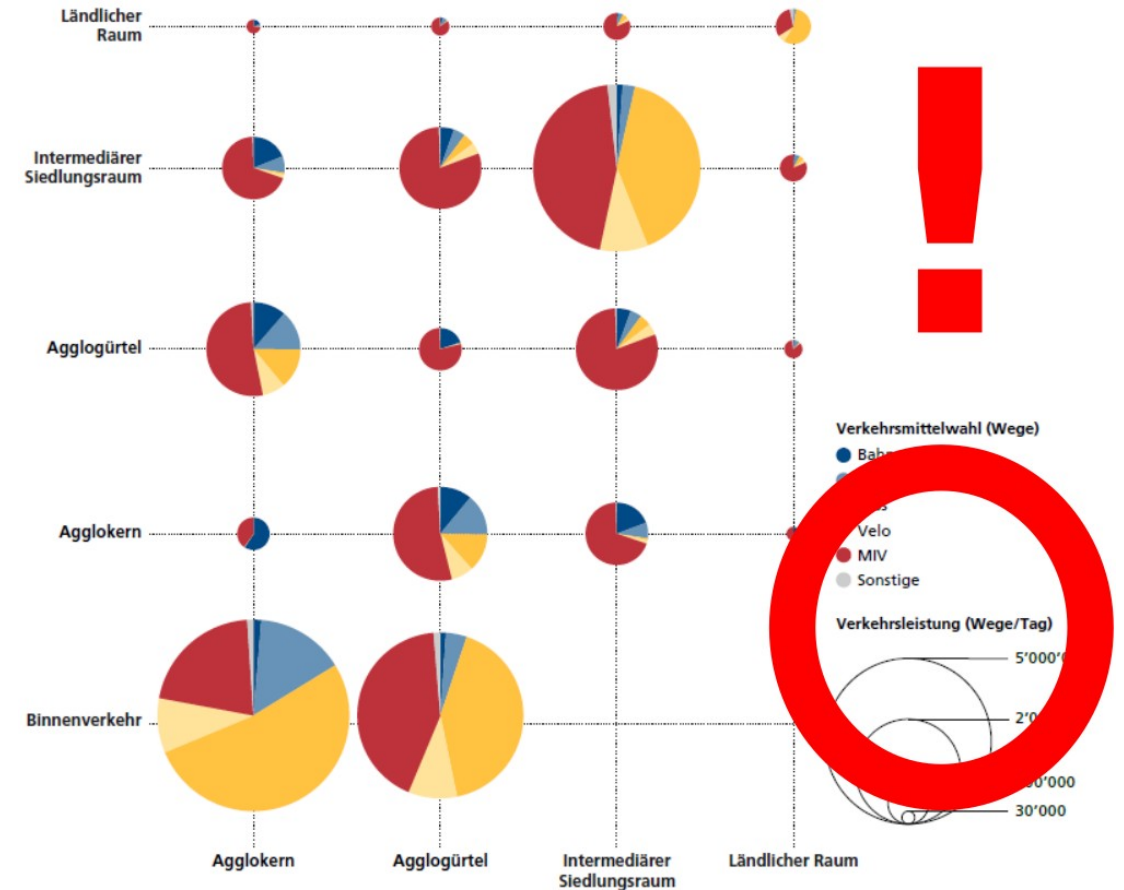
Wo liegt das Verlagerungspotenzial?

Referat von P. Füglistaler
vom 13.9.2022 bei
SwissRailvolution

Anzahl Wege / Tag !

1 einzige Fahrt von Zürich nach Paris mit Flugzeug oder Auto sind bei BAV in dieser Graphik gleichwertig wie einmal mein Arbeitsweg von 3km mit dem Auto in der Stadt. Eine einzige Autofahrt nach Paris verursacht aber die gleiche Belastung wie wenn ich für ein Jahr täglich mit dem Auto zur Arbeit fahren würde

Mobilitätsverhalten nach Raumtypen, 2017



Falsche Messgrössen des BAV führen zu falschen Schlüssen

- Die Belastung des Klimas durch den Verkehr hängt von den gefahrenen Kilometern (Pkm) ab und nicht von der Anzahl Wege.
- Die Ausbauten 2050 konzentrieren sich auf kurze und mittlere Strecken. Der Fernverkehr wird nur ausnahmsweise ausgebaut, wo die Züge gemäss BAV nicht konkurrenzfähig sind. Wo dies genau ist, geht nicht hervor.

Angst des BAV vor Mehrverkehr führt zu falschen Schlüssen

- Die Angst des BAV, dass Investitionen in einen schnelleren Fernverkehr nur Mehrverkehr auslösen ist unbegründet.
- Ein gewisser Teil Mehrverkehr ist nicht zu vermeiden. Bis 2019 nahm der Personenverkehr im Gotthardbasistunnel um 30% zu. Davon sind gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE 60-80% Umsteiger vom Auto. Man kann den Bären nicht waschen, ohne das Fell nass zu machen. Selbst wenn nur 25% Umsteiger wären, wäre die Klimabilanz noch positiv.
- **Der stärkste und klimarelevante Umsteigeeffekt vom Auto und Flugzeug zur Bahn wird nur mit kürzeren Fahrzeiten erreicht.**
- Selbst im Bericht des BAV zu Bahn 2050 steht (S. 15): *„Im internationalen Personenverkehr wird grundsätzlich ein höheres Verlagerungspotenzial identifiziert als im nationalen. **Theoretisch könnten 48 Prozent der internationalen Reisen bis 1000 km mit der Bahn durchgeführt werden, was gegenüber heute einer Verdoppelung entsprechen würde.**“*
 - Ohne Ausbauten des Fernverkehrs, kann dieses Potential, für einen grossen Teil der Schweizerbevölkerung mit den langsamen Fahrten bis zur Grenze nicht realisiert werden. **Die Verlagerung vom Flugzeug und Auto im europäischen Raum bleibt somit eine Illusion.**

Fahrzeit: das wichtigste Kriterium für den Umstieg

- Die meisten Studien aber auch die Erfahrung zeigt, die **Fahrzeit von Tür zu Tür** ist das wichtigste Kriterium für den Umstieg vom Auto und Flugzeug auf die Bahn.
 - *Der HGV wird als zentraler Hebel gesehen, um den Verkehrssektor der EU vom CO2 zu befreien (The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), Studie 2023)*
 - Ulrich Weidmann, früherer Direktor des Instituts für Verkehr und Transport der ETH: *«Wir sind eines der langsamsten Bahländer. Auf den schnellsten Verbindungen Europas, die von den Distanzen her mit der Schweiz vergleichbar sind, sind die Züge mit 150 bis 250 Stundenkilometern unterwegs. Wir kommen auf 90 bis 120. Daher plädiere ich für eine Hochgeschwindigkeitsverbindung Genf–St. Gallen, mit der Einbindung Basels. Von der Topographie her wären in diesem Dreieck Geschwindigkeiten von 200 bis 250 Stundenkilometern möglich. Damit hängt die Bahn das Auto klar ab.»*
 - Selbst das BAV schreibt: *„Die Reisezeiten bleiben ein entscheidendes Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl.“ (Perspektive BAHN 2050 Hintergrundbericht Vision, Ziele und Stossrichtung Oktober 2022, S 14)*
- **Das Verkehrskreuz Schweiz mit schnellen Verbindungen innerhalb der Schweiz und nach den europäischen Metropolen bietet die perfekte Voraussetzung für die Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn.**

Veränderung Modalsplit bei Verkürzung der Reisezeit

- Bahn 2000
- S-Bahn Zürich
- Gotthardbasistunnel: Steigerung Reisende um 30%
- HGV Madrid – Barcelona: vorher 8% heute 63 %
- Berlin – München: 2017 23% 2018 46%
- Paris – Lyon: 1981 40% 1984 72%
- Madrid – Sevilla: 1990 13% 1994 41%

Langsame Schweizer Bahnen

«aber die Fahrzeit von Zürich nach Bern ist doch schnell»

«nein, niemand wohnt im Bhf Bern und arbeitet im Bhf Zürich.»

von Tür zu Tür sind nur wenige Fahrzeiten konkurrenzfähig mit dem Auto.

	Strecke	Durchschnittsgeschwindigkeit
- Bern–Zürich	118 km	126 km/h
- Zürich-Altstetten – Ittigen (Bern)	117 km *	63 km/h**
- Zürich – St. Gallen	89 km	91 km/h
- Teufen – Zürich-Höngg	91 km *	47 km/h**
- Lausanne – Bern	97 km	88 km/h
- Pully (Lausanne) – Bern-Bümpliz	94 km *	51 km/h**

* Wegstrecke Strasse

** dazu käme noch der Weg von zu Hause zum Bahnhof resp. von der Haltestelle zum Arbeitsplatz/Zielort

Langsame Schweizer Bahnen: Fahrten ins Ausland werden immer weniger attraktiv

- | | | | |
|--------------------|---------------------|----------------------|-------------|
| • Genf – Barcelona | 7h58' (2014) 1xU | 9h00 (2023) 2xU | + 62' |
| • Genf – Marseille | 3h37' (2014) direkt | 4h15' (2023) 1xU | + 39' |
| • Genf – Nice | 6h23' (2014) direkt | 7h16' (2023) 1xU | + 53' |
| • Genf – Lyon | 1h46' (1979) direkt | 1h58' (2023) direkt | + 12' |
| • Lugano – Milano | 1h04' (1964) | 1h28' – 1h40' (2023) | + 24' - 36' |
| • Luzern – Milano | 3h21' (2007) | 3h22' (2023) | + 1' |
- Gotthard- und Ceneribasistunnel haben zu keiner Fahrzeitverkürzung im internationalen Fernverkehr geführt!!!

Ausser nach Paris, sind praktisch alle Verbindungen ins Ausland in den letzten Jahren massiv schlechter geworden (längere Fahrzeiten, absolute Unzuverlässigkeit der DB, resp. unrealistische Planung des EC Zürich – München in der Schweiz)

Eine Besserung ist nicht in Sicht: im Gegenteil! Ein Umstieg vom Auto und Flugzeug auf die Bahn bleibt so illusorisch

4. Weitere Fehlinvestitionen wahrscheinlich

Weitere Fehlinvestitionen wahrscheinlich

- Ein langfristiges Fahrplankonzept fehlt. Es gibt keine Antwort auf Fragen wie:
 - In welchen Bahnhöfen befinden sich die zukünftigen Knoten?
 - Welche Anschlüsse sind erforderlich, welche nicht? (z.B. weil ein sehr dichter Takt besteht)
 - Welche Fahrzeiten (i.e. Geschwindigkeiten) sind erforderlich, dass die Anschlüsse klappen?
 - Wie viele Gleise ergeben sich daraus in den Knoten?
 - Welche Kapazitäten brauchen die einzelnen Zulaufstrecken zu den Knoten?
 - Wie kann auf langfristige Veränderungen reagiert werden? (Aufwärtskompatibilität)
- Man spricht von riesigen Investitionen in Tiefbahnhöfe in Basel, Luzern, Lausanne, Genf
 - Solange obige Fragen nicht beantwortet sind, wäre es eher Zufall, wenn die Kapazitäten richtig bemessen sind und die Anschlüsse funktionieren...

Weitere Fehlinvestitionen wahrscheinlich

- **Überarbeitetes Angebotskonzept 2035**
 - Längere Fahrzeiten, längere Haltezeiten im Fernverkehr
 - Aufgabe Neigezüge – Reihe N – und Wako
=> Basel – Genf +18 Min.
 - Schlechtere Anschlüsse
 - Wenn nur ein Bruchteil von dem umgesetzt wird, was man aus gewissen Unterlagen ersieht: die schlimmste Fahrplanverschlechterung aller Zeiten für die gesamte Schweiz
 - **Damit gewinnen wir keine Fahrgäste, wir vertreiben sie**
 - **Wer/was ist für dieses Debakel verantwortlich?**
-> **Konzeptlose Ausbauten im Blindflug**
- Probleme auf weiteren Strecken sind vorprogrammiert

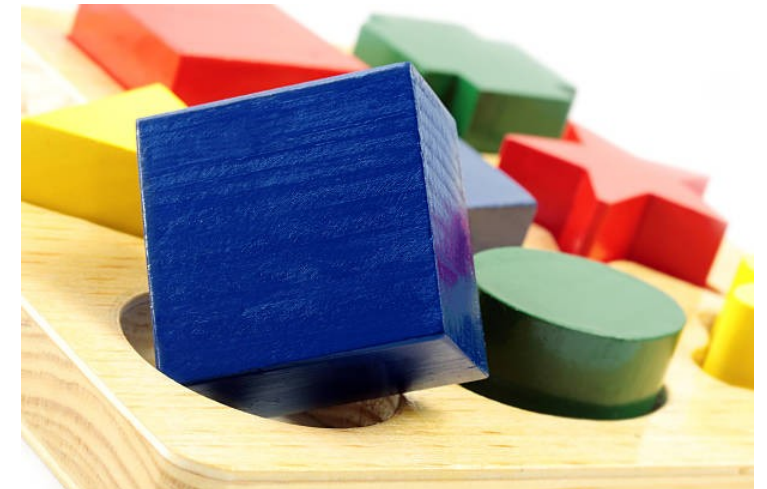
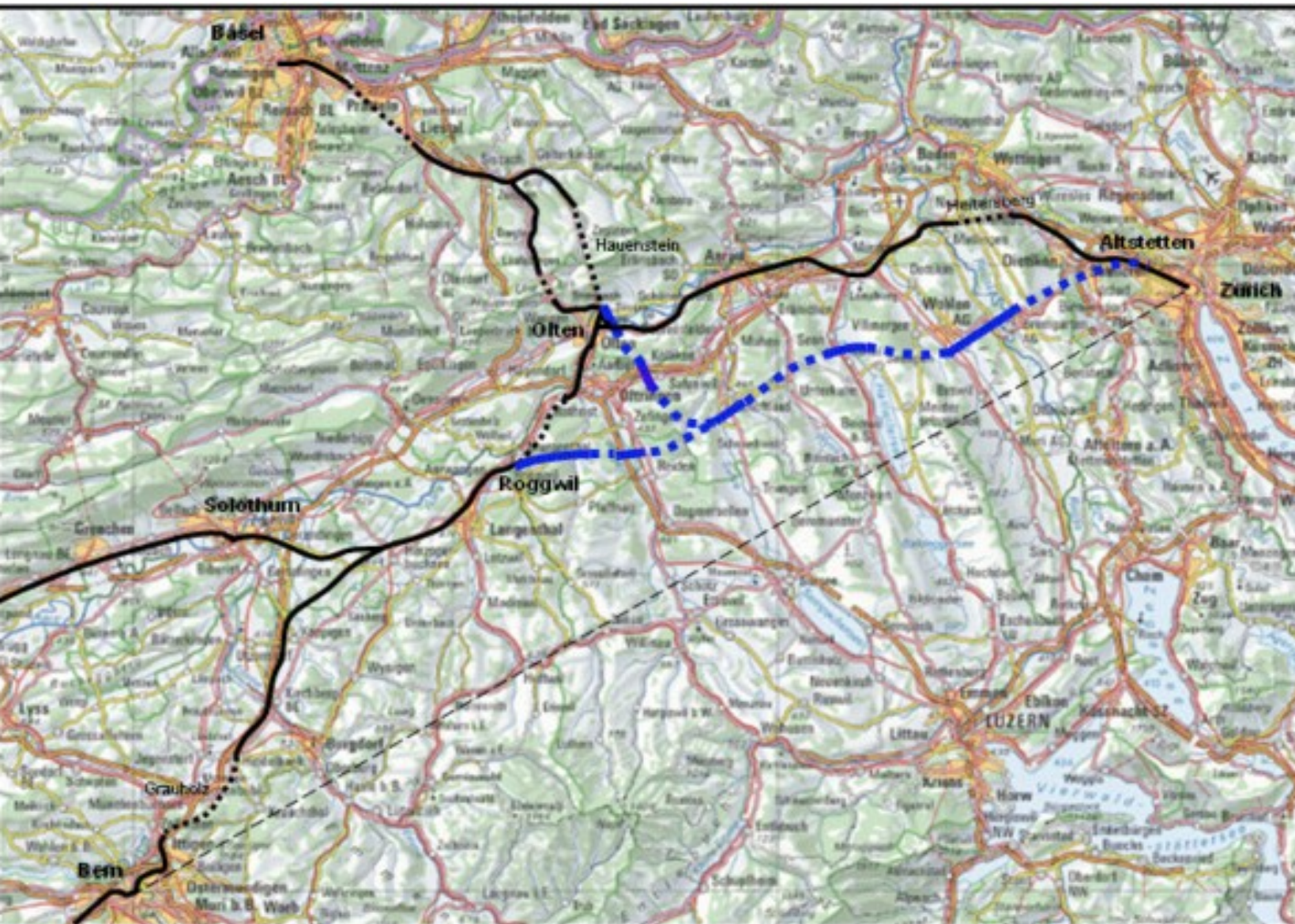


Bild: iStock

Tunnel Zürich – Aarau

- Tunnel Zürich Altstetten – Aarau: 30 km, geschätzte Kosten gut. 7 Mrd. Franken (ca. CHF 250 Mio/km)
- Der Tunnel leitet zum Knoten Olten, der bereits heute stark überlastet ist. Kosten Ausbau vermutlich mehr als 1 Mrd. Franken
- Zwischen Rapperswil und Olten gibt es keine Umfahrungsmöglichkeit. Störungen haben einen Einfluss auf dem gesamten Ost-West- und z.T. auch Nord-Süd-Verkehr. Der Knoten Olten ist diesbezüglich der kritischste Punkt im Schweizer Eisenbahnnetz.
- Fahrzeit Zürich – Bern mit Tunnel 50'
 - Wird an den Knoten Zürich und Bern festgehalten? 50' Fahrzeit führt zu Problemen
 - Entweder künstliche Verlangsamung oder lange Wartezeiten in Zürich und Bern, wo vermutlich die Gleise dafür fehlen -> weitere massive Folgekosten

Bahn 2000 plus: Neubaustrecke zwischen Zürich Altstetten und Roggwil



2016 von einer Expertengruppe
aus 30 unabhängigen Fach-
leuten erarbeitet

Neubaustrecke *Bahn 2000 plus* Zürich Altstetten – Roggwil mit Umfahrung Olten

Diese Variante wurde vom BAV
nie näher geprüft.



Bahn 2000 plus

- **kürzt** die Distanz Roggwil–Altstetten **um 17%**,
 - dadurch **weniger Bau-, Personal-, Energie-, Fahrzeug- und Unterhaltsaufwand**.
 - Die Reisezeitreduktionen bringen durch Verlagerungen vom Auto Mehrerträge.
- Kürzere Reisezeiten (mit max. 200 km/h)
 - Bern–Zürich von 42 (bisher 56) Minuten,
 - Biel–Zürich 53 (70) und
 - Basel–Zürich 45 (53) Minuten.
 - Bei Ausbau auf 300 km/h wäre eine Fahrzeit Zürich-Bern von knapp 30‘ möglich
- Optimierung des Taktfahrplans
- Entlastung der Autobahnen, geringerer Landverbrauch und geringere Zersiedlung (Entwicklung nach Innen)
- Umfahrungsmöglichkeit bei Störungen und Ausfällen
- Dichterer Takt im Fern- und Regionalverkehr auch auf bestehenden Strecken
- Steigerung von Produktivität und Ertrag
- Neubaustrecken günstiger als Ausbau der bestehenden Strecke

5. Neubaustrecken / Gesamtkonzept statt Flickwerk

Neubaustrecken häufig billiger als Ausbau

- Bahn 2000 plus wurde vom BAV ungeprüft mit der Begründung zurückgewiesen, sie sei zu teuer. Dies ist nicht nachvollziehbar.
- Die Neubaustrecke Bern – Olten von Bahn 2000 hatte 30 Mio Franken/km gekostet, die TGV-Strecke *Sud Europe Atlantique* nach Bordeaux 2018 nur 23 Mio Franken/km
- Für den Tunnel Zürich – Aarau ist inkl. Umbau Olten mit Kosten von 8-9 Milliarden Franken (ca. 250-300 Mio Franken/km) zu rechnen
- Die Neubaustrecke *Bahn 2000 plus* Altstetten – Roggwil ist 55,4 km lang. Bei gleichen km-Kosten wie Bern – Olten entstünden Kosten von 1,6 Milliarden Franken. Um auf die gleichen Kosten wie der Tunnel Zürich – Aarau zu kommen müsste sie mehr als 5 mal so teuer werden wie Bern – Olten, was höchst unwahrscheinlich wäre. **Zudem viel grösserer Nutzen.**
- Neubaustrecken sind oft billiger als der Ausbau bestehender Strecken weil
 - Kein Bau unter laufendem Betrieb -> effizienteres Arbeiten
 - Keine Störung des laufenden Betriebs mit Zugsausfällen und Verspätungen
 - Kein extrem teurer Umbau aller Bahnhöfe, sondern nur sehr wenige Weichen und dadurch weniger komplexe neue Sicherungsanlagen, weniger Überwerfungen und Unterführungen
 - Grössere Leistungsfähigkeit der alten Anlagen, da Züge mit ähnlichem Fahrprofil auf der Strecke
 - Keine zusätzliche Belastung der Ortszentren durch grosse Baustellen und durchfahrende InterCity-Züge

Bahnhof Liestal



Ein Gesamtkonzept ist meist günstiger als Flickwerk

- Der Ausbau der bestehenden Strecke von 2 resp. 3 Gleisen auf 4 Gleise zwischen Olten und Aarau kostete rund 100 Millionen Franken pro Kilometer, dreimal so viel wie die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist
- Der Ausbau von Lausanne – Genf sind ebenfalls bereits Kosten von 100 Millionen Franken pro Kilometer entstanden.
- Die indirekten Kosten auf Wirtschaft und Gesellschaft von verspäteten, komplexen, störungsanfälligen Infrastrukturen, und die negative Wirkung auf die Kundschaft von jahrzehntelangen Baustellen unter laufendem Betrieb sind z.T. schwer zu beziffern.
- Die Einweihung einer neuen Infrastruktur sollte für die Bevölkerung nicht eine Erleichterung nach jahrelanger lästiger Baustelle sein, sondern ein Quantensprung in der umweltgerechten Produktivitätssteigerung, auf den die Bevölkerung seit Jahren gewartet hat.

6. Forderungen von SwissRailvolution

Langfristige Angebotsstrategie als Erfolgsfaktor von Bahn 2000, NEAT und der S-Bahn Zürich

Es braucht eine langfristige Angebotsstrategie

- Vorgehen
 1. Kundenbedürfnisse
 2. Angebotskonzept (Fahrplan) für die Befriedigung der Kundenbedürfnisse
 3. Daraus folgt erst der Ausbau der Infrastruktur
- Für Bahn 2000 wurde die Schweiz in der ganzen Welt beneidet.
- Starker Anstieg des Modalsplit nach Bahn 2000 und im Kanton Zürich seit Start S-Bahn 1990

Vorgehen des Bundes und der meisten Kantone

- Seit dem Ende des Bahn 2000-Effektes stagniert der Modalsplit trotz riesiger Investitionen
- **Kampf um Infrastrukturen statt Angebotskonzepte:** Jede Region stellt Forderungen nach Infrastrukturausbauten in der eigenen Region ohne genaue Kenntnis der Auswirkungen.
- Es wird dort investiert, wo am lautesten geschrien wird.
- Statt eines guten Angebots erhalten die Kantone und Gemeinden ein neues Gleis.
- **Die Politik und das BAV müssen endlich erkennen, dass sie nicht hauptsächlich über Infrastrukturen diskutieren muss, sondern über Angebote.**

Vorgehen des Bundes und der meisten Kantone

- Viele Ausbauten **nicht aufwärtskompatibel**, an mögliche Veränderungen wird nicht gedacht:
 - Weiterausbau: Zimmerberg, verschiedene Bahnhöfe
 - Kleinste Änderungen (Baustellen, längerer Fahrgastwechsel, Ausbau an anderer Stelle mit Folgen für den Fahrplan) werfen das ganze Konzept über den Haufen (Léman 2030, EC München)
- Alle **Infrastrukturausbauten** werden **vollständig vom Bund bezahlt**. Müssten sich die Kantone auch nur zu einem kleinen Teil an den Kosten an regionalen Ausbauten beteiligen, wäre die Wunschliste viel kleiner. Die Quittung für die Bestellungen erfolgt mittelfristig in Form der Folgekosten, man geht von mindestens 4 % der Investitionssumme aus. So sinkt zum Beispiel der Kostendeckungsgrad zu teuer ausgebauter, aber schlecht frequentierter Linien immer weiter. Die Diskussionen um deren Betrieb werden zunehmen – vielleicht schneller als gedacht.
- Die Ausbauten werden vom BAV häufig nach lokalpolitischen Kriterien bestimmt, die Konsequenzen der Folgekosten tragen andere.
- **Trotz Investitionen nach Bahn 2000 bis 2035 von rund 30 Mrd wird das Angebot im Jahre 2035 in vielen Teilen schlechter sein als 30 Jahre zuvor.**



Forderungen von SwissRailvolution

Schluss mit dem Bahnausbau im Blindflug

1. Grundlage für künftige Infrastrukturausbauten muss **ein langfristiges Fahrplankonzept** à la Bahn 2000 sein. Diese Strategie ist vom BAV mit den beteiligten Bahnen zu erarbeiten.
2. Es ist primär zu prüfen, wie der geplante **Abbau ab 2035** vermieden werden kann.
3. SRV empfiehlt das Ziel, den **Modalsplit der Bahn** von 21% (Referenz: 2019) zumindest zu **verdoppeln**.
4. **Die Fahrzeit von Tür zu Tür ist das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels**. SRV fordert daher die Erstellung eines **Verkehrskreuzes Schweiz** mit Schnellfahrstrecken von Grenze zu Grenze auf der Ost-West und der Nord-Süd Achse.
5. **Neue Schnellfahrstrecken auf den beiden Transversalen spielen Kapazitäten auf dem Bestandesnetz frei.**

Eine Neubaustrecke ist oft günstiger als der Ausbau der bestehenden Hauptstrecken