

Volksinitiative des VCS

«Für den öffentlichen Verkehr»

Seit 2003 verzeichnet die SBB einen Nachfragezuwachs von gegen 30%. Damit übertrifft die eingetretene Entwicklung die ursprüngliche Planung von 12% um mehr als das Doppelte. Erfreulich!

In den grossen Agglomerationen, vorab im Raum Zürich und zwischen Genève und Lausanne, lassen neueste Prognosen für das Jahr 2030 insbesondere in den Hauptverkehrszeiten sogar mehr als eine Verdoppelung der Nachfrage gegenüber heute erwarten. Doch die erfreuliche Entwicklung kann sich ohne Investitionen in die Infrastruktur nicht fortsetzen.

Die SBB und andere Transportunternehmen haben zwischen 2003 und 2008 auf diese rasante Entwicklung mit einer Angebotserweiterung um 19% reagiert.

Und mit dem Fahrplan 2009 konnten die angebotenen Zugkilometer im Personenverkehr nochmals um 5.5% erhöht werden.



Das System ist ausgereizt!

Doch nun wird es eng auf dem Netz der Bahnen. Es sind Massnahmen zum Erhalt der Systemzuverlässigkeit in einem hochbelasteten Netz nötig.

Rollmaterial-Investitionen und Massnahmen zur Erhöhung der Gesamtauslastung werden somit nicht mehr genügen, um die stark steigende Nachfrage bei den Fahrgästen – aber auch die ebenfalls erwartete Verkehrszunahme im Güterverkehr – zu bewältigen. Zur Weiterentwicklung eines Qualitätsangebots im Personen- und Güterverkehr ist der Ausbau der Infrastruktur unumgänglich.

Mit dem Beschluss der eidgenössischen Räte zu ZEB 1 (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) ist zwar ein erster, kleiner Schritt getan. – Doch eine Lappalie im Vergleich zur bundesrätlichen Hauruck-Übung gegen die Auswüchse und Folgen des Casino-Kapitalismus!

Gefordert ist Ausbau statt Flickwerk. Künftige Herausforderungen sind durch Infrastrukturen

von bleibendem Wert abzudecken. Keinesfalls darf die positive Nachfrage durch unpopuläre Manöver gedrosselt werden!

Gänzlich ungeeignet wären zum Beispiel:

- Tageszeitlich erhöhte Fahrpreise: Erstens, weil das die Kunden bereits treffen würde, lange bevor sie in den Genuss künftiger Ausbaumasnahmen kämen. Zweitens, weil primär Kunden betroffen würden, die beruflich zu den Hauptverkehrszeiten reisen *müssen*. Damit würde höchstens die Rückverlagerung auf die Strasse ausgelöst. Dies wäre umwelt-, energie- und klimapolitisch höchst bedenklich. Ist doch der öV die raum- und energieeffizienteste Mobilitätsform!
- Ideen der Transportwirtschaft: Auf stark nachgefragten Strecken den Regionalverkehr auf parallele Buslinien zu verlegen, um so mehr Zeitfenster (Trassen) für Gütertransporte (Rola, Hupac, gemischter Verkehr etc.) zu gewinnen! Also eine einseitige Verlagerungsstrategie zu Lasten des Personenverkehrs.

Umdenken, vorausschauen

Im Hinblick auf die für Infrastrukturvorhaben nötigen Vorlaufzeiten, müssen die Weichen schon jetzt richtig gestellt werden: Die Kapriolen des Gas- und Erdölmarkts und der unausweichliche «Peak Oil», also der Übergang zum postfossilen Zeitalter, lassen auch den dafür nötigen Zeitraum zur knappen Ressource werden!

Im Hinblick auf diese absehbare Entwicklung startet der VCS am 21. März 2009 seine Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr».

Sie bezweckt für die bisher zweckgebundenen Treibstoffzölle, einen neuen, hälftigen Verteilungsschlüssel zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse. – Hauptsächlich zur Finanzierung der Infrastrukturen. Ohne deren Ausbau können weder die künftigen Mobilitätsanforderungen abgedeckt noch die angestrebte Verlagerungspolitik umgesetzt werden.

Also: keine neuen Steuern oder Abgaben, sondern die zukunftsgerichtete Aufteilung vorhandener Mittel.

Hugo Mahler, VCS
