

«Die Angriffe auf den Regionalverkehr haben System...»

WALLIS | Der Bundesrat will 175 Linien im öffentlichen Schienenverkehr «überprüfen». Darunter die Strecke Brig–Andermatt.

Die Absichtserklärung tönt wie immer harmlos: Man wolle regionale Bahnlinien «überprüfen», sagt der Bundesrat. Dahinter stecken ganz klare Abbaupläne. Thomas Egger, Direktor der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), hat den Durchblick, und er schlägt Alarm.

Der Bundesrat will den öffentlichen Regionalverkehr «überprüfen». Das ist doch ein direkter Angriff – einmal mehr.

Thomas Egger: «Das ist jetzt schon der vierte Angriff auf den öffentlichen Regionalverkehr, den ich in meinen zehn Jahren als Direktor der SAB erlebe. Alle derartigen Angriffe konnten bis jetzt abgewehrt werden, und auch das eidgenössische Parlament hat sich deutlich für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Regionalverkehrs ausgesprochen. Ich habe deshalb kein Verständnis dafür, dass die Bundesverwaltung immer wieder aufs Neue versucht, den Sparhebel beim Regionalverkehr anzusetzen.»

Wie viele Linien wären betroffen?

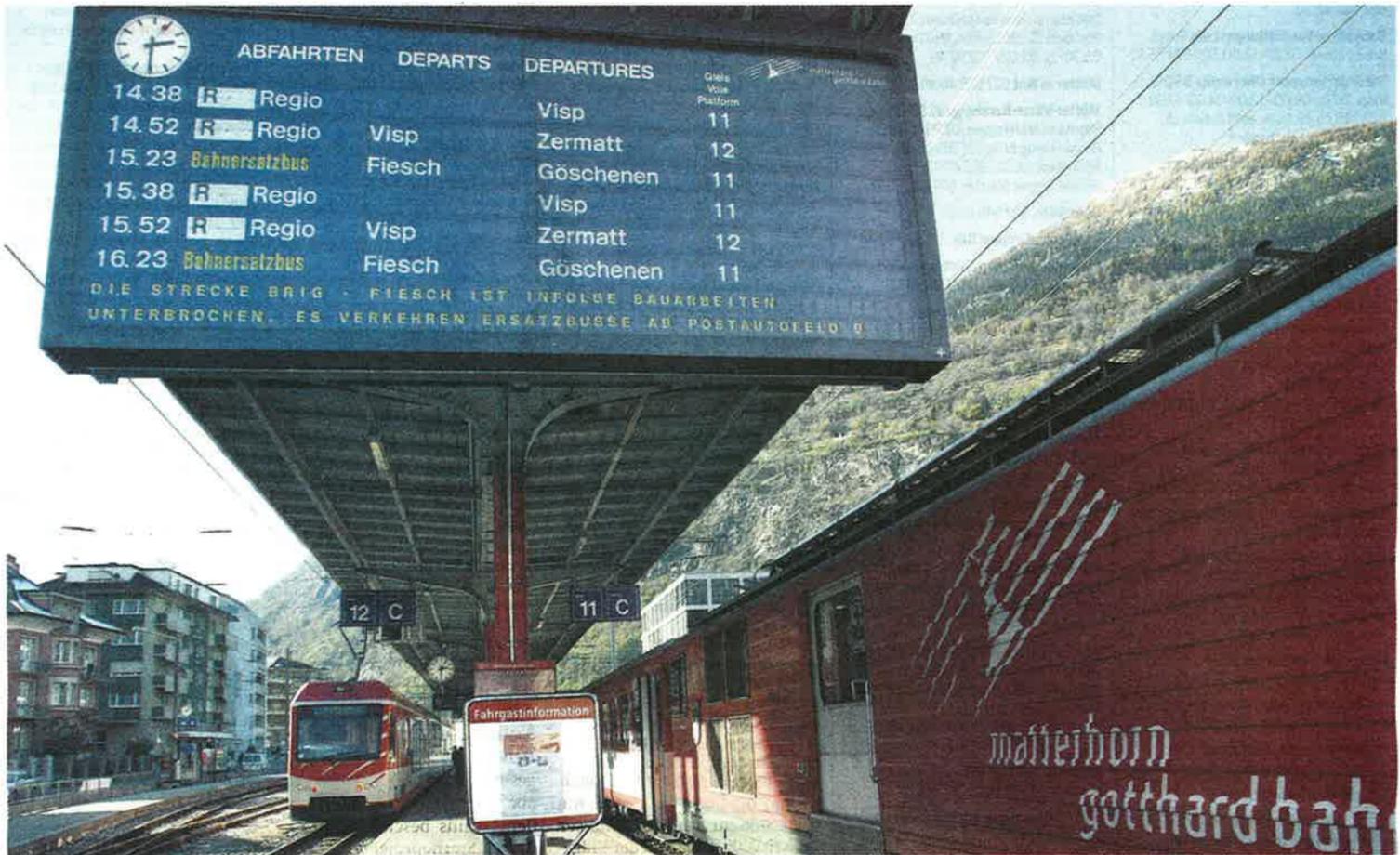
«Von der Überprüfung sind dieses Mal mehr als die Hälfte aller Regionalverkehrslinien im Schienenverkehr betroffen. Konkret geht es um 175 Linien. Darunter fallen auch einzelne Abschnitte wie zum Beispiel die Strecke der Matterhorn Gotthard Bahn zwischen Brig und Andermatt.»

Die Überprüfung ist absurd

Allein dieses Beispiel zeigt, wie absurd die Überprüfung ist. Denn die besagte Linie der MGB ist nicht nur wichtig für die Erschliessung der Dörfer mit dem öffentlichen Regionalverkehr, sondern auch für den Tourismus im Goms und für das touristische Aushängeschild Glacier Express.»

Ist denn der Ersatz von Bahnlinien durch Busse so schlecht?

«Die klare Absicht hinter der bundesrätlichen Vorlage besteht darin, Bahnlinien stillzulegen. Der Verkehr würde sich dann nur noch auf der Strasse abspielen. Busse können zwar mehr Haltestellen bedienen. Es kommt aber auch zu mehr Umsteigevorgängen, was aus Sicht der Kunden unerwünscht ist. Die Fahrgäste werden sich dann überlegen, ob sie nicht gleich die ganze Strecke mit dem Auto zurücklegen wollen. Gerade im Berggebiet kommt noch hinzu, dass die Strassen im Winter manchmal bei heftigen Schneefällen oder wegen Lawinen gesperrt sind. Die Bahn gewährleistet dann die Erreichbarkeit.»



Infrage gestellt. Unter den 175 regionalen Bahnlinien befinden sich auch mehrere Strecken im Wallis, wie der Abschnitt Brig–Andermatt der MGBahn.

FOTO WS

Warum diese Beharrlichkeit beim Versuch, den Regionalverkehr zu schwächen?

«Die Angriffe haben System. Da sind einerseits finanztechnische Überlegungen. Denn die meisten Mittel im Verkehr sind in Fonds gebunden und damit dem Budgetprozess entzogen. Nicht so der öffentliche Regionalverkehr. Deshalb wird gerade hier der Sparhebel angesetzt. Dazu kommt aber noch ein anderer Faktor: Offenbar ist in weiten Teilen der Bundesverwaltung kein Verständnis mehr vorhanden für die Anliegen der Berggebiete und ländlichen Räume. Irgendwie scheint die Meinung zu bestehen, dass es sich hier um Entleerungsräume handle und deshalb eine Erschliessung nicht mehr nötig sei. Dieses falsche Bild zeigt sich beispielsweise auch beim Raumkonzept Schweiz. Demnach soll sich die wirtschaftliche Entwicklung vor allem in den grossen Agglomerationen abspielen.»

Der Alpenraum nur noch für Wölfe und Bären

«Der Alpenraum wird eher als das Naturreservat für Wölfe und Bären und als Turngerät für nebelgeplagte Städte gesehen. Auch die Vorschläge des Bundesrates, dass Pendler nicht mehr die vollständigen Fahrkosten von den Steuern abziehen können, gehen in die falsche Richtung. Die wiederkehrenden Angriffe auf den Regionalverkehr sind ein Signal, das wir ernst nehmen müssen. Wir müssen deshalb von unserer Seite überlegen, wie wir den Re-

gionalverkehr auch in Zukunft aufrechterhalten können.»

Brauchen wir denn diese öffentlichen Verkehrsmittel überhaupt? Welche Bedeutung hat dieser öffentliche Verkehr für die Berggebiete?

«Es ist ein wesentliches Merkmal der Schweiz, dass wir mit dem öffentlichen Verkehr praktisch überall hinkommen und die Fahrpläne so perfekt abgestimmt sind, dass sich kaum Wartezeiten ergeben. Darum beneidet uns das Ausland. Ich habe das in vielen Gesprächen mit meinen europäischen Partnern immer wieder festgestellt. Diese typisch schweizerische Erregungsschicht sollten wir nicht grundlos aufgeben. Der Regionalverkehr ist wichtig für unsere einheimische Bevölkerung, damit das Leben auch in den entlegensten Bergdörfern noch möglich ist. Er ist aber auch wichtig für die Gäste, die unsere Regionen als Touristen besuchen, damit sie sich hier bewegen können. Eine gut funktionierende Grundversorgung trägt ganz entscheidend zur Standortattraktivität bei. Das gilt nicht nur für die Postbüros, sondern eben auch für den öffentlichen Verkehr.»

Und wenn trotzdem abgebaut wird?

«Was wir sicher nicht wollen, ist ein Schienenverkehrssystem wie in Frankreich. Der Regionalverkehr wurde dort so stark ausgedünnt, dass er kaum mehr benutzt wird. Der Bahnverkehr konzentriert sich im Wesentlichen auf die TGV-Linien. Die Passagiere reisen dann mit dem Auto zum nächsten TGV-Bahnhof. Deshalb setzen wir uns so vehement für die Aufrechterhaltung des Regionalverkehrs ein.»

Wir wollen den Regionalverkehr, aber wir benutzen ihn zu wenig...

«Dass es auch anders geht, zeigt zum Beispiel die Lonza, welche den Transport der Arbeitnehmer mit Bussen gezielt fördert. Gerade grössere Unternehmungen können eine Vorreiterrolle einnehmen.»

Die Lonza zeigt, es geht auch anders

Und für Schülertransporte ist der öV unerlässlich. Je mehr Dienstleistungsfunktionen wie z.B. Dorfläden in den Bergdörfern abgebaut werden, desto grösser wird das Transportbedürfnis. Dieses muss auch mit dem öV bewältigt werden können, damit keine sozialen Gruppen vom öffentlichen Leben ausgeschlossen werden. Es darf doch nicht sein, dass ältere Personen aus den Bergdörfern in die Zentren ziehen müssen, nur weil sie kein Auto mehr haben.»

Woher soll denn der Bund das Geld für den Regionalverkehr nehmen?

«Einen entsprechenden politischen Willen vorausgesetzt, lässt sich immer Geld für den öffentlichen Verkehr finden. Besonders störend ist, dass die Schweiz sogar Investitionen im Ausland tätigt, dann aber für den Regionalverkehr im Inland angeblich kein Geld mehr hat. Das war in der Vergangenheit der Fall mit der sogenannten HGV-Vorlage. Über diese Vorlage finanziert die Schweiz beispielsweise die Elektrifizierung der Linie Lindau–München. Und mit der aktuell in der Ver-

175 von 300 Regional-Bahnlinien

Der Bund will 175 von 300 regionalen Bahnlinien einer Überprüfung unterziehen, weil sie nicht wirtschaftlich sind und zu wenig Frequenzen aufweisen. Im Wallis sind neben der Matterhorn-Gotthard-Strecke Brig–Andermatt auch die Linie St-Gingolph–St-Maurice–Sitten–Brig, die Strecke Martigny–Orsières und Martigny–Le Châtelard betroffen. Auf anderen Linien droht eine «Ausdünnung» des Angebotes.

Unter anderem stark betroffen sind auch die Bahnlinien im Berner Oberland, wie die Strecke nach Frutigen und nach Interlaken. Weil der Bund mit der grossen «Sparkelle» anrichtet, dürfte sich auch flächendeckender Widerstand formieren.

nehmlassung stehenden Vorlage für einen durchgehenden 4-Meter-Korridor am Gotthard will der Bundesrat Ausbauten in Italien mit 230 Millionen Franken finanzieren. Es darf doch nicht sein, dass die Schweiz Verkehrsinfrastrukturen im Ausland finanziert, gleichzeitig aber den hiesigen Regionalverkehr fallen lässt. Das ist schizophren.»

Müsste nicht eine endgültige Form der Finanzierung gefunden werden?

«Das Beste wäre es in der Tat, wenn wir für den Regionalverkehr einen Finanzierungsmechanismus ausserhalb des Budgetprozesses finden könnten. Der Bund will einen eigenständigen Bahninfrastrukturfonds schaffen. Wir überlegen derzeit, ob wir nicht innerhalb dieses neuen Fonds einen festen Anteil für den Regionalverkehr fordern könnten. Dann wären die Mittel für den Regionalverkehr definitiv gesichert und weitere Angriffe chancenlos.»

Die öffentlichen Finanzen verschlechtern sich rapide. Werden bald auch die Kantone in vielen Bereichen sparen, welche die Berggebiete treffen?

«Der Kanton Wallis weist glück-

licherweise im Moment eine gute Finanzlage auf. Aber wir müssen feststellen, dass etliche Kantone bereits Sparprogramme eingeführt haben. Der Kanton Bern will beispielsweise beim Regionalverkehr und den Schülertransporten sparen. Das ist absurd angesichts der Tatsache, dass die Schulen immer mehr überregional zusammenhängen. Die gewollte Zusammenarbeit führt eben auch zu mehr Transporten. Kantone wie Bern haben die zusätzlichen Mittel aus den Nationalbankgoldverkäufen und aus dem Neuen Finanzausgleich für Steuersenkungen verwendet. Diesen Kantonen fehlen nun die nötigen Steuererträge, um ihre Infrastrukturen, dazu gehören auch die Bahnen, im gleichen Umfang weiter finanzieren zu können. Hier zeigt sich einmal mehr, dass sich kurzfristige Finanzentscheide rächen. Bei den Infrastrukturen ist eine langfristige finanzielle Sicherung unerlässlich. Die aktuellen Sparpläne des Bundes betreffend Regionalverkehr sind auch von kurzfristigen rein betriebswirtschaftlichen Überlegungen geleitet und gehören damit in den Papierkorb entsorgt.»

Interview: lth