Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Bern

IGöV Bern
3000 Bern

ig@igoev-bern.ch
www.igoev-bern.ch

Bern, 15. November 2024

Die IGöV Bern fordert bessere Angebote während des Ausbaus der Simplonstrecke – und auch danach

Längere Fahrzeiten, mehr umsteigen: Während des langjährigen Ausbaus der Bahnstrecke südlich des Simplons müssen die Passagiere untragbare Nachteile in Kauf nehmen. Die IGöV Bern schlägt Alternativen vor und fordert grundlegende Verbesserungen des Angebots nach Italien.

Im Jahr 2012 haben die Schweiz und Italien vereinbart, die italienischen Zulaufstrecken zur Gotthard- und zur Lötschberg-Simplon-Achse für den Bahntransport von hohen Sattelaufliegern («4-Meter-Korridor») auszubauen. Auf den Bahn-Strecken südlich von Brig und Domodossola (Richtung Gallarate/Milano und Novara) finden zurzeit in diesem Rahmen umfangreiche Ausbauarbeiten statt. Sie sollen 2028 abgeschlossen sein. Die Schweiz steuert rund 148 Millionen Franken an den Ausbau auf italienischem Staatsgebiet bei, da dieser auch im Interesse der eidgenössischen Verlagerungspolitik ist.

Zu den teils bereits realisierten Massnahmen zählen ausser dem Profilausbau neue Kreuzungsstellen, bessere Signale für kürzere Zugfolgen und punktuelle Doppelspurausbauten. Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Sektion Bern (IGöV Bern) begrüsst und unterstützt diese Bestrebungen ausdrücklich. Sie kommen ausser dem Güter- auch dem Personenverkehr zugute. Damit verbunden ist die Erwartung, dass nach Abschluss der Arbeiten die bisher ungenügende Pünktlichkeit verbessert und das Angebot Im Reisezugsverkehr zwischen Italien und der Schweiz via die Simplonlinie erhöht werden kann.

Untragbare Verhältnisse während der Sperre

Allerdings müssen die Reisenden während der Bauzeit erhebliche Nachteile in Kauf nehmen. Diese gehen deutlich über das übliche Mass hinaus. Bereits im Jahr 2024 kam es zu einer langen Totalsperre mit dem Ausfall aller EC-Verbindungen zwischen Domodossola und Mailand. Die Bahnreisenden mussten in Domodossola bzw. teils schon in Iselle auf Busse umsteigen und längere Reisezeiten in Kauf nehmen. Dieses Szenario soll sich im Jahr 2025 und möglicherweise auch in den folgenden Jahren des Ausbaus wiederholen. Die direkten Verbindungen Domodossola – Milano werden nächstes Jahr wieder eingestellt: Vom 8. Juni bis am 27. Juli sowie vom 31. August bis am 12. September 2025 fallen gemäss Planung sämtliche EC-Züge aus. Die Bahnkunden werden in Domodossola den Bus bis Arona und dort den Zug nach Mailand besteigen müssen, wenn sie nicht den Umweg via den Gotthard machen wollen. Sie müssen somit erheblich längere Fahrzeiten sowie auch ein zweimaliges zusätzliches Umsteigen in Kauf nehmen. Ausserdem ist die Platzzahl begrenzt.

Diese massive Einschränkung während der sommerlichen Hauptreisezeit ist alles andere als kundenfreundlich und eigentlich nicht zumutbar. Betroffen sind vor allem die Passagiere aus dem Raum Bern und der Westschweiz.

EC-Züge bis Novara statt nur Domodossola

Die IGöV Bern fordert die Bahnunternehmungen SBB und Trenitalia dazu auf, dieses Konzept zu überdenken und anzupassen. Als Alternative bietet sich die (einspurige) Strecke von Domodossola via Borgomanero nach Novara an, auf der der Profilausbau bereits abgeschlossen ist. Diese Linie ist vor allem am Morgen nur schwach von Regionalverkehrszügen frequentiert. Sie wird auch

durch den Güterverkehr nicht ausgelastet. Es scheint durchaus möglich zu sein, wenigstens einen Teil der EC-Züge während der Sperre der Gallarate-Linie über Domodossola hinaus nach Novara weiterzuführen. Dort bestehen gute Anschlüsse Richtung Mailand, Turin und Genua. Die IGöV Bern schlägt vor, dass vier der normalerweise sechs täglichen EC-Zugspaare von dieser Möglichkeit Gebrauch machen (davon je zwei Basel – Novara und Genf – Novara). Allenfalls können einzelne Verbindungen von Novara bis Mailand verlängert werden. Die heute im EC-Verkehr eingesetzten Triebzüge sind technisch in der Lage, bis Novara und von dort ohne Spitzkehre weiter nach Milano zu fahren.

Die IGöV Bern erwartet von den politischen Behörden des Bundes und der Kantone, dass sie sich in diesem Sinne einsetzen. Immerhin bezahlt die Schweiz einen erheblichen Teil der Ausbaukosten, so dass sie ein gewisses Mitspracherecht während der Bauarbeiten beanspruchen kann. Gegenüber den Bahnpassagieren haben Behörden und Bahnunternehmungen sogar die Pflicht für annehmbare Reiseverhältnisse zu sorgen. Für eine Realisierung des kundenfreundlichen Angebots bis kommenden Juni reicht die Zeit noch. Es braucht dazu nur den guten Willen aller Beteiligten. Die langen Streckensperrungen drohen, der Bahn und ihrer Wettbewerbsfähigkeit dauerhaften Schaden zuzufügen.

Gegen die Vernachlässigung der Simplon-Achse

Insgesamt ist die IGöV Bern besorgt über die Entwicklung auf der Lötschberg-Simplon-Transitachse. Diese verliert gegenüber der Gotthardachse in den letzten Jahren im Güterverkehr Marktanteile und wird im Personenverkehr von den SBB und der italienischen Staatsbahn Trenitalia vernachlässigt. Das am 8. November 2024 in Mailand unterzeichnete neue Abkommen zwischen den beiden Bahnunternehmen sieht nur einen Ausbau der Verbindungen via den Gotthard nach Zürich vor, nicht aber über den Simplon.

Dadurch müssen die Zugpassagiere aus dem Raum Bern, Basel, Teilen des Mittellands und der gesamten Westschweiz auf Jahre hinaus mit unbefriedigenden Zugverbindungen nach Italien vorliebnehmen. Das ist auch deshalb störend und bedauerlich, weil die Bahn ihr grosses Marktpotenzial bei weitem nicht ausschöpft. Die Politik und die europäischen Bahnen sind im Rahmen des Klimaschutzes verpflichtet, konkurrenzfähige Verbindungen anzubieten, um den internationalen Reiseverkehr erfolgreich vom klimaschädlichen Luftverkehr und von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Zwischen Basel/Genf und Milano ist das absolut nicht der Fall. Die Bahn verliert hier sogar Marktanteile.

Die Lötschberg-Simplonlinie hat ihre Bedeutung gerade auch nach dem folgenreichen Unfall vom August 2023 im Gotthard-Basistunnel unter Beweis gestellt. Der geplante Ausbau des Lötschberg-Basistunnels sollte ein zusätzlicher Ansporn für den Ausbau des Angebots auf dieser Achse sein.

Mittelfristig fordert die IGöV Bern in ihrer «Bahnoffensive» unter anderem stündliche EC-Züge nach Mailand (abwechselnd von/nach Bern/Basel und Genf). Dazu sollten die bisher kaum beachtete Verbindung Domodossola-Novara sowie die Anbindung an den wichtigen Flughafen von Malpensa in ein grenzüberschreitendes Reisezugskonzept eingegliedert werden. Vorbild kann hier das Unternehmen Tilo sein, das den Regionalverkehr im Raum Tessin-Lombardei erfolgreich führt.

Aus einer Zuschrift an die IGöV Bern

«Ich war im Sommer 2024 Opfer der geschilderten Umstände: Mailand-Domodossola per Bus. Mein Sohn und ich ergatterten mit Glück die letzten zwei Plätze (die wir vorab auch brav reserviert hatten). Mindestens 20 Leute, die überwiegend auch reserviert hatten, hat der Fahrer aber einfach in Mailand stehen gelassen. Gepäck wieder ausgeladen und arrivederci. Keine Ahnung, was dann aus denen wurde.»

pk/IGöV Bern

Grafik: BAV, Dezember 2021