

Es braucht ein Gesamtkonzept

Wichtiger Parlamentsentscheid: Warum umweltbewusste Bahnkundinnen und -kunden auf eine bessere Zukunft hoffen dürfen.

Tobias Imobersteg Eine überwältigende und parteiübergreifende Mehrheit von 126 zu 47 Stimmen hat sich im Nationalrat für das Verkehrskreuz Schweiz ausgesprochen. Die lang ersehnte letzte, noch nicht realisierte Etappe der in den 1980er-Jahren konzipierten erfolgreichen Bahn 2000 soll die erste Etappe des neuen Verkehrskreuzes Schweiz werden. Vielleicht haben einige Leserinnen und Leser, die den Fahrplan noch wie in alten Zeiten auf Papier studieren, bemerkt, dass man in St. Gallen und Lausanne den gewünschten Anschluss oft knapp verpasst. Eigentlich hätten die neuen Doppelstockzüge der SBB (FV-Dosto), die zwischen St. Gallen und Genf verkehren, mit höherer Fahrgeschwindigkeit in den Kurven den Reisenden genügend Zeit zum Umsteigen in den Bahnhöfen lassen sollen. Dies erwies sich aber bekanntlich als technische Fehlleistung. Deshalb hat der Nationalrat mit seiner Kommission eine Warnkarte gezogen: Die Neubaustrecken Winterthur – St. Gallen und Bern – Lausanne müssen bis spätestens 2030 in Angriff genommen werden. West- und Ostschweiz dürfen sich freuen. Dass nun ausgerechnet aus dem Bundesamt für Verkehr (BAV) Stimmen zu vernehmen sind, es bringe den Reisenden nichts, wenn sie ein paar Minuten gewinnen, ist fachlich falsch und von einer zuständigen Behörde absolut unverständlich. Wenn es darum geht, genügend Zeit zum Umsteigen zu haben, zählt jede Minute.

Ein Tag im Parlament

«Wir müssen den Leuten klarmachen, dass es unbedingt ein Gesamtkonzept braucht», sagte Guido Schoch, Vertreter von Pro Bahn bei SwissRailvolution und ehemaliger Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich. Er war am 12. Dezember in der Wandelhalle, um kurz vor der Abstimmung im Nationalrat die letzten unentschlossenen Parlamentarier zu überzeugen. Dabei sind die Gegner gar nicht unwillig: «Ich will einfach eine Analyse, bevor ich Geld ausbe. Ich will wissen, wie das Geld investiert wird», sagte der Kommissionssprecher der Minderheit, Benjamin Giezendanner (SVP/AG),

«Wir müssen den Leuten klarmachen, dass es unbedingt ein Gesamtkonzept braucht.»

Guido Schoch

dem Westschweizer Fernsehen RTS. Hier kann SwissRailvolution nur zustimmen: Eine tiefgehende Wirkungsanalyse des Gesamtkonzeptes Verkehrskreuz Schweiz ist das Beste, was man machen kann, damit die Steuergelder effizient eingesetzt werden.

Die Grünen hingegen befürchten, dass schnellere Zugverbindungen vor allem zu Zusatzverkehr und nicht zu Umsteigern führen. Doch damit liegen sie falsch, wie alle Erhebungen zu den Folgen von Hochgeschwindigkeitsstrecken im Ausland zeigen. Auch die Umwelt profitiert, weil heute Flugreisen und Fernreisen mit dem Auto fast die Hälfte der CO₂-Emissionen im Verkehr ausmachen. Dieser Ausstoss kann massiv reduziert werden.

Auch ein weiteres Argument ist immer wieder zu hören: «Wir können doch keine neue Infrastruktur auf der grünen Wiese bauen». Die Antwort lautet: «Doch, aus folgenden Gründen». Denken wir an die Neubaustrecke zwischen Bern und Olten aus dem Jahr 2004. Um das Verkehrskreuz von Ost nach West und von Nord nach Süd komplett zu bauen, bräuchten wir nur wenige hundert Hektaren Land. Demgegenüber gehen in der Schweiz jährlich einige tausend Hektaren allein durch Zersiedelung verloren. Ja, durch geschickte Neubaustrecken zusammen mit einer gu-

«Ich will einfach eine Analyse, bevor ich Geld ausbe. Ich will wissen, wie das Geld investiert wird.»

Benjamin Giezendanner

ten Zonenplanung kann die Zersiedelung sogar gebremst werden.

Neubaustrecken günstiger

Wenn der Wille da ist, ist das möglich. Und mit entsprechend sensiblem Vorgehen hält man die negativen Auswirkungen in Grenzen. Jede Haltestelle des öffentlichen Verkehrs gewinnt massiv an Attraktivität, wenn man schnell und umweltfreundlich nach Rom, London, Berlin und in andere Orte reisen kann, und sie wirkt als Magnet, der die Zersiedelung stoppt. Zudem sind Neubaustrecken günstiger als der Ausbau bestehender Strecken. Bern – Olten hatte 30 Millionen Franken pro Kilometer gekostet, «Léman 2030» hingegen ohne Fahrzeitverkürzung, mit weniger Kapazität und ohne Umfahrungsmöglichkeit 100 Millionen pro Kilometer mit einer Vielzahl kleiner Baustellen, welche die Reisenden täglich mit Störungen und Sonderfahrplänen frustrieren.

«Und die Nachtzüge?» Die Antwort: Kurzfristig sind sie sicher eine gute Lösung. Aber langfristig werden sie nur einen Bruchteil der Nachfrage befriedigen können. Zwischen der Schweiz und London gibt es etwa jährlich fünf Millionen Flugpassagiere. Langfristig braucht es daher in ganz Europa Tagesverbindungen mit hoher Geschwindigkeit. Und die EU nimmt es mit der Umsetzung ernst.

«Und die Regionalzüge oder der Güterverkehr?» Die Antwort: Wenn die schnellen Züge erst einmal vom heutigen Netz auf das neue verlegt sind, haben andere, langsamere Angebote deutlich mehr Platz. Neue Haltestellen zu eröffnen oder alte Bahnhöfe wieder in Betrieb zu nehmen, wird deutlich einfacher. Die Kapazität für kurze und mittlere Distanzen wird so entscheidend erhöht.

Am Ende unterstützten alle Parteien fast einstimmig die Planung des Verkehrskreuzes. Nur ein Teil der SVP sowie die Mehrheit der Grünen haben die Bedeutung einer strategischen Bahnplanung nicht verstanden. Wir erwarten nun vom Bundesrat einen ambitionierten «Bahn 2050»-Fahrplan.