

In einer Stunde von Zürich nach Lausanne

Ein Komitee aus der Westschweiz präsentiert einen Gegenentwurf zum Projekt Bahn 2030

«Plan Rail 2050» heisst ein Plädoyer von Westschweizer Fachleuten für eine stärkere Betonung der Geschwindigkeit beim Ausbau der Bahn in der Schweiz. Es basiert auf beschlossenen Schritten und greift aus bis ins Jahr 2050.

Paul Schneeberger

Vor einem Monat haben das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB skizziert, wie sie sich den Ausbau der Bahn über die bereits beschlossene zweite Etappe von Bahn 2000 (ZEB) hinaus bis ins Jahr 2040 vorstellen. Ihrem Konzept mit dem Namen Bahn 2030, das sich an Kosten-Plafonds von 12 und 21 Milliarden Franken orientiert, liegt der Grundsatz Kapazitätsausbau vor Beschleunigung zugrunde. Am Mittwoch nun haben in Lausanne zehn Persönlichkeiten (Ingenieure, Naturwissenschaftler und Eisenbahner) um den emeritierten EPFL-Informatik-Professor Daniel Mange einen Gegenentwurf dazu vorgelegt, der in Etappen sowohl das eine wie das andere vorsieht.

Drei Etappen

Angesichts der Pläne für den Ausbau der Bahn in den letzten Jahrzehnten sowie der beschlossenen und realisierten Schritte (Bahn 2000, Neat) monieren die Autoren des 150-seitigen Plädoyers, dass auch in Zukunft keine substanziellen Schritte zur Beschleunigung vorgesehen sind. Und sie kritisieren, dass der West-Ost-Hochgeschwindigkeitsverkehr um die Schweiz herum abgewickelt werden soll (TGV Est). Das, so stellen sie implizit fest, reduziere die Standortgunst des Landes.

Sie pochen darauf, neben den durch die Neat-Tunnel beschleunigten Nord-Süd-Achsen auch die Ost-West-Achse für Geschwindigkeiten von mindestens 250 km/h auszubauen. Das Westschweizer Konzept, das Genf und Basel als grosse Tore in die Nachbarländer im Westen und im Norden definiert, ist strategisch, historisch (unter anderem mit reflektierten Rückgriffen auf die Idee der neuen Eisenbahn-Haupttransversale) und perspektivisch durchdacht. Es wird sich deshalb nicht einfach als Utopie abtun lassen. Daniel Mange und seine Mitstreiter definieren drei Etappen des weiteren Bahnausbaus. Die erste nennen sie «Takt» (Cadence); abgesehen von Nuancen entspricht diese der beschlossenen zweiten Etappe von Bahn 2000 (ZEB). Sie enthält namentlich die



Ist die Zeit reif für weitere parallele Hochgeschwindigkeitsstrecken? Bahnhof Goppenstein am Lötschberg. M. RUETSCHI / KEYSTONE

Reduktion der Fahrzeiten zwischen Lausanne und Bern, zwischen Lausanne und Biel sowie zwischen Zürich und St. Gallen auf unter eine Stunde. In Frage stellen sie die Investitionen für die Verdoppelung der Kapazität zwischen Olten und dem Limmattal. Dies, weil sie auf diesem Korridor für eine Neubaustrecke von Rothrist an Olten vorbei Richtung

Lenzburg plädieren. Die zweite, ihres Erachtens auf den Zeithorizont 2030 auszurichtende Etappe, die auf einem 15-Minuten-Takt auf den am stärksten belasteten Abschnitten basiert, nennen sie «Häufigkeit» (Fréquence).

Bauliche Kernelemente dieser Etappe wären Hochgeschwindigkeitsstrecken Genf–Lausanne, Lausanne–Bern,

Rothrist–Zürich, der Wisenbergtunnel Richtung Basel sowie der Zimmerberg-Basistunnel II. Damit, so die Autoren des «Plan Rail 2050», liessen sich die Reisezeiten zwischen Lausanne und Bern sowie zwischen Bern und Zürich auf knapp 30 Minuten reduzieren, wodurch Léman und Zürichsee auf eine Stunde aneinander heranrücken wür-

den. Die dritte Etappe mit dem Namen «Geschwindigkeit» (Vitesse) wäre in den beiden folgenden Jahrzehnten bis 2050 zu realisieren. Kernbestandteile dieses finalen Schrittes wären Hochgeschwindigkeitsstrecken von Zürich Richtung Ostschweiz mit einem internationalen Anschluss via Konstanz an die Eisenbahn-Magistrale Paris–Budapest in Ulm sowie Neat-Zufahrten von Olten über Luzern (zum Gotthard) und von Bern bis Frutigen (zum Lötschberg). Während sich die zweite Etappe, «Häufigkeit», mit einer Konzentration der für das Projekt Bahn 2030 in Aussicht genommenen finanziellen Mittel realisieren liesse, bedürfte die Etappe «Geschwindigkeit» diesbezüglich eines zusätzlichen Efforts.

Frage der doppelten Struktur

Unbestreitbar ist, dass der Ansatz von Bahn 2050 die spezifischen Vorteile der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsmitteln besser zur Geltung brächte als der Vorschlag von BAV und SBB für Bahn 2030. Auf jeden Fall verdient der Vorschlag eine nähere Betrachtung. Dabei ist zweierlei zu klären: erstens, ob seine Wirkung raumplanerisch erwünscht ist, und zweitens, ob sich auch der Unterhalt einer Parallelstruktur zweier Eisenbahnnetze – einerseits jenes aus dem 19. Jahrhundert, auf dem sich der Regional- und Güterverkehr besser ausbreiten könnte, und andererseits jenes aus dem 21. Jahrhundert für die Hochgeschwindigkeitszüge – auf Dauer finanzieren liesse.

Daniel Mange: Plan Rail 2050 – Plädoyer pour la vitesse, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes 2010 (Le savoir suisse, 64).

Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn 2050



Anreize zur optimalen Nutzung des Bahnnetzes

P. S. · Das Bundesamt für Verkehr (BAV) unterbreitet den Bahnunternehmen ein neues System für die Trassenpreise, also für das Entgelt, das diese zur Benützung der Schieneninfrastruktur zu entrichten haben. Diese Anhörung erfolgt im Rahmen der Vorbereitungen für das dritte Teilpaket der Bahnreform 2. Während die Trassenpreise heute einseitig auf das Gewicht der Züge abstellen, wodurch namentlich der Güterverkehr überproportional belastet wird, sollen die Kosten künftig differenzierter gewichtet werden.

Die gegenwärtige Regelung schlug sich beispielsweise in der Jahresrechnung 2009 von SBB Infrastruktur so nieder, dass die Zunahme der Personenzüge den Rückgang der Güterzüge nicht wett-

zumachen vermochte. Ziel der vom BAV vorgesehenen Reform ist es unter anderem, das Schienennetz noch besser auszunützen. Dies, indem sich etwa Umwege über weniger stark belastete Strecken lohnen. Zudem sollen auch Anreize zum Einsatz von Fahrzeugen geschaffen werden, welche die festen Anlagen verhältnismässig gering beanspruchen. Differenziert werden soll neu auch nach Streckenkapazität und Anlagenintensität der befahrenen Strecken sowie nach dem Lärm, den die Kompositionen verursachen.

Für einen Zug auf einer in der Hauptverkehrszeit stark befahrenen Strecke wäre dementsprechend pro Trassenkilometer mehr zu berappen als auf einer Nebenstrecke.

Mehr Geld für Filmfestival Locarno

Vorlage der Kantonsregierung

(sda) · Die Tessiner Regierung will den Beitrag des Kantons an das Filmfestival Locarno um zehn Prozent erhöhen. Von 2011 bis 2015 soll der Anlass mit 2,75 Millionen Franken pro Jahr unterstützt werden, bisher waren es 2,5 Millionen Franken gewesen, bei einem Budget von 11,3 Millionen im Jahr 2009. Die Vorlage muss noch vom Grossen Rat genehmigt werden. Die Botschaft der Kantonsregierung wird am Montag vor der Generalversammlung des Festivals vorgestellt, wie die Staatskanzlei mitteilte.

Die Nachricht dürfte bei den Verantwortlichen des Filmfestivals für Erleichterung sorgen. Präsident Marco Solari hatte in den letzten Monaten mehrmals Alarm geschlagen. Das Festival benötige mehr Geld, um konkurrenzfähig zu bleiben. Jährlich fehlten rund 500 000 Franken. Könne man die Einnahmen nicht steigern, müsse das Festival einschneidende Sparmassnahmen einleiten, sagte Solari im vergangenen Sommer. Er warnte davor, dass der Anlass dadurch «in die immense Masse der Festivals rutscht, die nichts zählen».

Bundesstrafgericht nicht aufschieben

Brief der Tessiner Regierung

(sda) · Die Tessiner Regierung wehrt sich gegen eine Verschiebung des Baubeginns für den neuen Sitz des Bundesstrafgerichtes in Bellinzona. Der Bund dürfe das Projekt nicht aus Spargründen auf die lange Bank schieben, fordert der Staatsrat. Die Bundesräte Eveline Widmer-Schlumpf und Hans-Rudolf Merz werden in einem Brief auf die Investitionen aufmerksam gemacht, die der Kanton Tessin bereits getätigt hat.

So zügelte die wissenschaftliche Abteilung der Kriminalpolizei in diesen Tagen nach Giubiasco, damit die Arbeiten für den neuen Sitz des Bundesstrafgerichtes wie geplant Ende Mai in Angriff genommen werden können. Die ehemalige kantonale Handelsschule ist nun leer. Sollte der Bund das Bauprojekt auf Eis legen, will ihm der Kanton Tessin die Kosten für die Räumung des Gebäudes in Rechnung stellen, wie die Tessiner Staatskanzlei mitteilte. Das Bundesstrafgericht soll künftig im alten Schulgebäude am Viale Francini untergebracht werden. Es wird mit Investitionen von 46,8 Millionen Franken gerechnet.

Aufsichtsbehörde der Bundesanwaltschaft

Wahl in der Herbstsession

(sda) · Das Parlament soll in der Herbstsession die Mitglieder der neuen Behörde für die Aufsicht über die Bundesanwaltschaft wählen. Diese umfasst sieben Mitglieder und setzt sich zusammen aus je einem Richter des Bundesgerichts und des Bundesstrafgerichtes, zwei in keinem Anwaltsregister eingetragenen Anwälten und drei Fachpersonen, die weder einem eidgenössischen Gericht angehören noch in einem Anwaltsregister eingetragen sind. Die Gerichtskommission sucht nun Kandidaten, ohne die Stellen öffentlich auszuschreiben. Ende August will sie einen Wahlvorschlag verabschieden, wie die Parlamentsdienste am Mittwoch mitteilten.

Ferner hat sich die Gerichtskommission an ihrer Sitzung vom Dienstag mit dem Präsidium des Bundesverwaltungsgerichts für die Jahre 2011 und 2012 befasst. Sie schlägt der Bundesversammlung den heutigen Vizepräsidenten Markus Metz zur Wahl vor. Vizepräsident soll Richter Michael Beusch werden. Die Wahl erfolgt in der Sommersession.

Absage an strengere CO₂-Grenze

Die Nationalratskommission folgt der Autobranche

hof. · Rund 30 Prozent der CO₂-Emissionen in der Schweiz stammen vom Verkehr. Im Schnitt stösst die Schweizer Neuwagenflotte mehr CO₂ aus als diejenige in der EU (Schweiz: 175 g CO₂/km, EU: 153 g CO₂/km). Im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes schlägt der Bundesrat deshalb vor, die CO₂-Emissionen von Neuwagen zu senken, und zwar ab 2015 auf durchschnittlich 130 g CO₂/km, was dem Zielwert der EU entspräche. Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates lehnt dies jedoch ab, wie sie am Mittwoch mitteilte.

Zwar stimmt die Kommission dem Grundsatz zu, dass auch im Fahrzeugbereich technische Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgase zu treffen sind. Doch sie will den durchschnittlichen Grenzwert auf lediglich 150 g CO₂/km senken. Das bundesrätliche Ziel sei unverhältnismässig, meint eine Kommissionsmehrheit. Der vergleichsweise hohe Ausstoss sei auf die hiesigen topografischen Bedingungen zurückzuführen. Zudem könne die

EU den angestrebten durchschnittlichen Emissionsgrenzwert auf 27 Staaten verteilen.

Eine Minderheit in der Kommission unterstützt jedoch den Bundesrat, und eine weitere Minderheit verlangt gar, das Ziel von 95 g CO₂/km anzupfeilen. Der WWF zeigte sich enttäuscht vom Kommissionsentscheid. Dieser sei eine «reine Alibiübung», da davon auszugehen sei, dass der CO₂-Ausstoss wegen des technischen Fortschritts ohnehin auf 146 g/km fallen werde. Die Totalrevision des CO₂-Gesetzes kommt in der Sommersession in den Nationalrat.

Abgelehnt hat die Kommission im Weiteren die Volksinitiative «für menschenfreundlichere Fahrzeuge» – besser bekannt als «Offroad-Initiative» –, und zwar mit 17 zu 8 Stimmen bei einer Enthaltung. Ebenso erachtet sie es als nicht notwendig, der Initiative der Jungen Grünen einen indirekten Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Die Offroad-Initiative gehe zu weit und verfolge zu verschiedenartige Stossrichtungen, teilte die Kommission mit.