

## «Unseren Plan kann man nicht mit Swissmetro vergleichen»

Interview: Fabienne Klenger. Aktualisiert um 13:59 20 Kommentare

**In einer halben Stunde von Zürich nach Bern: Der emeritierte EPFL-Professor Daniel Mange fordert mehr Tempo für Züge. Im Interview sagt der Visionär, wie er seine Pläne umsetzen will.**



Vision Hochgeschwindigkeit: Zuglinie bei Zürich. (Archivbild)  
Bild: Keystone



Daniel Mange, dipl. El.-Ing. und Dr. sc. tech. ETH, wurde an der ETH Lausanne als Professor ordiniert und war dort ab 1969 Leiter des Logic Systems Laboratory.

### **Herr Mange, was war der wichtigste Schritt in der Geschichte des Schweizer Schienenbaus?**

Das war zum einen sicherlich der Bau der ersten Schweizerischen Eisenbahn 1847, der Spanischbrötlibahn zwischen Zürich und Baden. Zum anderen das Projekt der sogenannten Neuen Haupttransversalen: 1976/77 hatte man den Plan, Hochgeschwindigkeitslinien zwischen St. Gallen und Genf sowie zwischen Basel und Chiasso zu bauen, das Projekt wurde dann aber verworfen. Schliesslich kann

**Sein Buch «Bahn-Plan 2050 – Mehr Tempo für die Schweiz»** erschien im September 2012 im Rüegger-Verlag Zürich/Chur.

Gemeinsam mit weiteren Fachleuten erarbeitete er basierend auf seiner älteren Publikation «Plan Rail 2050» nun «Bahn-Plan 2050». Dessen Ziel: Die Schweiz soll richtig in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz integriert und nicht nur daran angeschlossen werden.

#### Artikel zum Thema

**Schweizer Züge sollen schneller fahren  
Wo der ÖV am gefährlichsten ist  
SBB und Trenitalia wollen den  
Zugverkehr verbessern  
«Die Politiker nehmen uns einfach nicht ernst»**

#### Teilen und kommentieren

#### Stichworte

**Schienenverkehr**

stark befahrenen Abschnitten den Viertelstundentakt ein. Die dritte Etappe, «Tempo», umfasst den kompletten Ausbau der West-Ost- und Nord-Süd-Achse für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Diese drei Etappen wurden auch vom Bundesrat in der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) übernommen.

#### **Das Problem ist jedoch die Finanzierung.**

Wir schlagen zur Finanzierung zum einen Staatsfonds vor, zum anderen das sogenannte Public Private Partnership (PPP).

#### **Auch das teure Projekt Swissmetro, die Idee einer unterirdischen Magnetschwebebahn, setzte auf eine PPP-Finanzierung und floppte wegen der Kosten.**

Swissmetro tauchte damals zur gleichen Zeit auf wie die Bahn 2000, das eine Projekt wurde vom Stimmvolk abgesegnet und durch die Politik getragen, hinter dem anderen standen nur wenige Menschen. Unser Plan kann man zudem nicht wirklich mit Swissmetro vergleichen: Swissmetro wäre mit dem aktuellen Schienennetz nicht kompatibel, unser Projekt hingegen schon, es basiert auf der gleichen Technologie. Unsere Vision bringt Lösungen für aktuelle Probleme.

#### **Die grosse Zeit des Bahnausbaus herrschte zu Zeiten, in denen es keine Wirtschaftskrise gab wie jetzt.**

Sehen Sie, Wirtschaftskrisen sind Kurzzeitphänomene. Dieses Projekt ist jedoch längerfristig angelegt. Man muss sich das vorstellen wie den Bau einer Kathedrale. Um eine schöne Kathedrale konstruieren zu können, braucht es einen Übersichtsplan. Dann baut man Stück für Stück mit den

man die Bahn 2000, welche die Stimmberechtigten 1987 bewilligten, als weiteren wichtigen Schritt bezeichnen.

#### **In Ihrem Buch beschreiben Sie aber auch, dass nur wenig von der Bahn 2000 realisiert wurde.**

Deshalb kann man sie gleichzeitig auch zu den grossen Misserfolgen des Schweizer Schienenbaus rechnen. Geplant waren einst vier Linien: Bern–Olten, Zürich–Winterthur, Lausanne–Freiburg und Basel–Olten. Realisiert wurden schlussendlich nur der Teil Bern–Olten und ein kleiner Teil zwischen Basel und Liestal.

#### **Nun bringen Sie das Thema wieder aufs Tapet mit Ihrer Vision der Integration ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Wie realistisch ist Ihr Vorhaben?**

Wir glauben: sehr realistisch. Wir unterteilen unser Ziel in drei Etappen. Die erste Etappe, «Takt», soll die Umsetzung des integralen Stundentakts vollenden. Die zweite Etappe, «Frequenz», führt auf allen besonders

Mitteln, die vorhanden sind. So wollen auch wir planen. Ich gebe Ihnen ein konkretes Beispiel: Zwischen Zürich und Winterthur gibt es den Plan des Brüttenertunnels. Die Zürcher wollen diesen Tunnel sofort. Wir setzten dieses Projekt in die Etappe «Tempo». Kurzfristig fordern wir zwei Neubaustrecken zwischen Olten und Zürich sowie Lausanne und Genf, denn dort wird der Ausbau aufgrund der Passagierzahl am ehesten benötigt.

**In der bergigen Schweiz ist ein Hochgeschwindigkeitsprojekt nicht so einfach realisierbar wie beispielsweise in Frankreich oder Deutschland.**

Wir haben doch gerade das Schwierigste erfolgreich gemeistert, den Gotthardtunnel! Wir Schweizer sind die Meister des Tunnelbaus, das bereitet uns gar keine Angst. Für die Umwelt sind Tunnel ja sowieso eine gute Lösung, es gibt keine Lärmbelastung und die Oberflächen, welche für die Landwirtschaft wichtig sind, werden nicht involviert.

**In der Deutschschweiz scheint die Skepsis grösser zu sein bei solchen Projekten als in der Romandie**

Das stimmt nicht. ETH-Professor Ulrich Weidmann, der seit Jahren für Hochgeschwindigkeit plädiert, ist Deutschschweizer. Und es gibt das Projekt von ETH-Ingenieur Jürg Perrelet und dem ehemaligen NZZ-Redaktor Hans Bosshard, welche die Linienführung für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Zürich-Altstetten und Roggwil erarbeiteten. Wir haben wirklich viele Kollegen in der Deutschschweiz, die unsere Vision teilen.

**In der Deutschschweiz gibt es die Strecke Zürich–St. Gallen, die Sie als die vergessene Strecke bezeichnen.**

Genau, während der vorhin erwähnten Planungsphase 1976/77, das sieht man anhand der Karten in unserem Buch, war eine Hochgeschwindigkeitslinie bis St. Gallen, sogar weiter geplant. Dieses Projekt verschwand komplett, alles was davon übrig blieb ist die Planung des Brüttenertunnels, also die Linie Zürich–Winterthur. Wir erachten es als legitim, an diese alten Pläne zu erinnern.

**Glauben Sie wirklich, dass wir im Jahr 2050 in einer halben Stunde von Zürich nach Bern fahren können?**

Dessen bin ich mir sicher, vielleicht sogar schon früher. (Tagesanzeiger.ch/Newsnet)

Erstellt: 19.09.2012, 13:59 Uhr

Alle Kommentare anzeigen