



Verkehrs-Experte Weidmann

«Schweiz braucht neues Hochgeschwindigkeits-Netz»

Publiziert: 11.08.2013 Von Dirk Rutschmann



Beschäftigt sich aus wissenschaftlicher Sicht mit dem Schweizer Verkehr: Professor Ulrich Weidmann.

ETH-Professor Ulrich Weidmann fordert radikale Massnahmen gegen den drohenden Verkehrskollaps.

Auf den Strassen Staus ohne Ende, auf den Schienen immer wieder Unfälle. Was ist los mit dem Schweizer Verkehrssystem? Steht der Kollaps bevor? SonntagsBlick sprach mit einem, der es wissen muss: Ulrich Weidmann (50) ist seit 2004 Professor für Verkehrssysteme an der ETH Zürich. Er arbeitete zuvor zehn Jahre bei den SBB.

Herr Weidmann, fürchten Sie sich inzwischen, wenn Sie in einen Zug steigen?

Ulrich Weidmann: Nein. Bahnfahren in der Schweiz ist sicher.

4837 «Fahrpersonalfehler» gab es bei den SBB allein in den ersten sieben Monaten 2013.

Davon war ich auch überrascht. Ich hätte deutlich weniger geschätzt. Eine Zahl, die man nicht einfach hinnehmen kann.

Was ist dann der Grund?

Es ist möglicherweise die Kombination zweier Ursachen. Erstens, dass die Lokführer heute mehr Informationen verarbeiten müssen: mehr Signale auf der Strecke, aber auch im Führerstand. Und zweitens könnte ich mir vorstellen, dass das Bewusstsein für hochpräzises Handeln unter Zeitdruck nicht intensiv genug geschult wird.

Was meinen Sie damit?

Dass Rotlicht immer «Halt» heisst und das wichtigste Signal ist. Türen zu und losfahren darf es nicht geben. Die Sicherheit muss immer erste Priorität haben. Und das darf nicht als Widerspruch zur Pünktlichkeit aufgebaut werden!

Die Lokführer sperren sich gegen den Plan der SBB, mit festen Haltepunkten der Türen am Perron das Einsteigen schneller zu machen. Verstehen Sie das?

Zumindest ist diese Haltung nicht hilfreich. Ich verstehe zwar, dass punktgenaues Anhalten ein Mehr an Abklärung und Konzentration erfordert. Aber es wäre ein Schlüsselfaktor für mehr Pünktlichkeit und besseres Ausnutzen der Streckenkapazität. Bleiben die Lokführer ablehnend, wird ihnen das Anhalten womöglich abgenommen und an die Technik übertragen.

Das Schweizer Bahnnetz ist das dichtestbefahrene der Welt. Liegt hier das Problem?

Nein, die Zugdichte beeinflusst das Sicherheitsniveau nur wenig und bei Einsatz modernster Technologien gar nicht. Gefordert sind daher Investitionen in die aktuellste Generation der Sicherungssysteme, welche menschliches Versagen auffangen können. Notfalls muss dies zulasten bestimmter Ausbauprojekte gehen.

Neben der Bahn stösst auch die Autobahn an die Kapazitätsgrenze. Wann kommt der totale Verkehrsinfarkt?

Ich glaube nicht, dass es zu einem Infarkt oder einem flächendeckenden Kollaps kommen wird. Es sind Menschen beteiligt, und die reagieren vorher! Wenn man anderthalb Stunden auf dem Weg nach Davos im Stau steht, gehen eben viele nicht mehr dorthin zum Skifahren, sondern vielleicht auf den Hoch-Ybrig: halb so lange Pisten, aber kein Stau, das heisst am Ende: mehr gefahrene Pistenkilometer. Die Menschen passen ihr Verhalten schleichend an.

Gibt es Nachweise dafür?

Denken Sie an den Umbau des Bahnhofplatzes in Bern! Etwa 20000 Autos überquerten diesen täglich, bei der Sperrung fürchtete die Stadt einen Kollaps. Was ist passiert? Nichts! Die Autos suchten sich andere Wege. Kaum war die Strasse frei, waren die Autos wieder da.

Seit etwa drei Jahren explodiert die Zahl der Stautunden auf den Nationalstrassen. Ein erstes Alarmzeichen?

In der Tat – weil die Stautunden viel schneller zunehmen als die Zahl der Autos. Hintergrund ist wohl, dass diverse Staupunkte bisher über Landstrassen umfahren wurden – und diese Umfahrungsstrecken jetzt auch ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben.

Würde man Sie zum obersten Verkehrsplaner ernennen, wo würden Sie Geld investieren?

Gezielt in den städtischen Nahverkehr! Ich habe nichts gegen das Auto – ich fahre selber eins! Aber das Auto ist nichts für die Stadt: Es braucht, rollend oder parkend, schlicht zu viel Platz. Und Fussgänger- oder Veloverkehr können die Grunderschliessung von Städten nicht übernehmen.

Was fehlt im Nahverkehr?

Zürich hat oberirdisch keinen Raum mehr – da wäre ich für eine kombinierte Stadtbahn; ein Tram, das in der Innenstadt unterirdisch fährt. Es hätte freie Bahn, oben wäre Raum für alle anderen – nicht für das Auto. Das ist das Modell von Stuttgart oder **Köln**.

Und ausserhalb Zürichs?

In Städten wie **Luzern** oder **Lausanne**, die vom Busverkehr geprägt sind, würde ich konsequent Busspuren anlegen. Strassen neu einrichten, aber vom Bus her gedacht. Das würde sehr viel Verkehrsfluss bringen. Und die Trams in **Basel** und Bern bräuchten mehr exklusive, baulich abgetrennte Fahrwege.

Ewiges Thema Bahnnetz – was wäre hier notwendig?

Die Bahn könnte noch viel mehr leisten – aber leider dominieren die Engpässe in Zügen das Thema Bahnausbau derzeit: Klar, wird es zur Rushhour manchmal eng in den Waggons. Aber viele kleine, sehr teure Massnahmen für mehr Kapazität ist langfristig nicht die wahre Lösung.

So sieht es aber der Bundesrat.

Ich sage in diesem Punkt radikaler als die offizielle Planung: Wir müssen die komparativen Vorteile der Bahn noch mehr nutzen: ihre Geschwindigkeit! Ich würde ein Hochgeschwindigkeitsnetz bauen, im Schweizer Massstab natürlich. Und das bestehende Netz vor allem nutzen, um die Regionen besser zu erschliessen. Dies bringt die gesuchte Kapazität!

Wo sollen die superschnellen Züge fahren?

Sie sollen die Schwerpunkte des Landes verbinden. Es bräuchte sicher eine Strecke von St.Gallen nach **Genf** via Zürich und Bern, mit einem Anschluss an Basel.

Und was kostet der Ausbau?

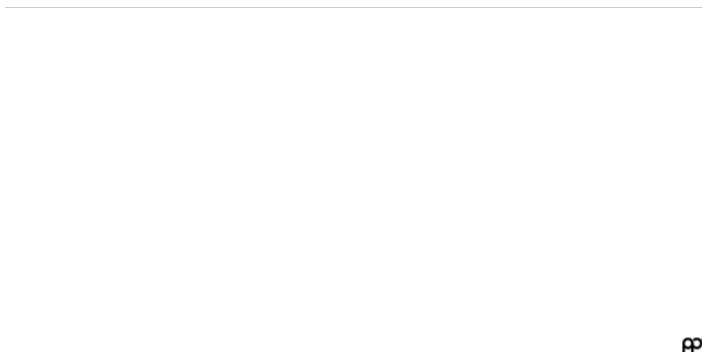
Ein völliger Neubau wäre vor allem zwischen Zürich und Olten sowie zwischen Olten und Basel zwingend. Und er wäre wohl auch zwischen Fribourg–Lausanne–Genf nicht zu umgehen. Zwischen Zürich und **Winterthur** braucht es einen grosszügigen Brüttener Tunnel. Ab Winterthur bis **St. Gallen** liesse sich aus der bestehenden Strecke noch einiges herausholen. Die Investition würde bei 15 bis 20 Milliarden Franken liegen – etwas weniger als für die Neat.

Braucht es die zweite Gotthardröhre?

Das ist für mich die einzige langfristige Lösung. Was wir heute haben: eine Röhre, mit Gegenverkehr und Schwerlast-Transporten darin, das würde heute niemand mehr genehmigen. Viel zu gefährlich! Wollen wir das wirklich weitere 50 Jahre so betreiben. Und wer will dafür die Verantwortung übernehmen?

Wie sollte es aussehen?

Zwei Röhren, je eine Spur mit grossem Standstreifen. Das wäre sicher.hh



Beliebteste Kommentare

[Seitenanfang »](#)

Walter Freimann, Zürich

Ein Visionär spricht, leider wird man ihn nicht erhören...

11.08.2013 · 320 · 59

Martin Weber

Ich wäre schon mit weniger glücklich, z.Bsp. mit anständigen Park&Ride Anlagen, wo man unkompliziert auf die Bahn umsteigen kann.

11.08.2013 · 160 14

Alle Kommentare (20)

Stephan aus St.Gallen

Wieder so ein linker Schwätzer, der die Bahn hochjubelt und das Auto vertuefelt. Wir brauchen keine Phantasten, sondern einfache Lösungen, welche auch die Tatsache einschliessen, dass sich der motorisierte Individualverkehr nicht wegschikanieren lässt: Ausbau der A1 durchgehend auf 3 Spuren, 2 Röhren am Gotthard mit je 2 Spuren, 100 Prozent mehr Parkplätze in den Innenstädten. Dann klappts auch mit dem Verkehrsfluss wieder.

12.08.2013 · 10 7

Martin Rhyner, via Facebook

Braucht neues Hochgeschwindigkeitsnetz!? Für wenn? Wie wäre es wenn man zuerst die Zuwanderung stoppt oder gar die Bevölkerungszahl wieder reduziert. Den Kollaps haben wir ja jetzt schon tag täglich. Wozu noch mehr Menschen reinholen? Damit ihr schlaunen Köpfe alles zubetonieren könnt? Wahnsinn!

12.08.2013 · 12 6

Fridli Rene, Rotkreuz

würde gerne den Staat in die Pflicht nehmen. Homeoffice muss unbedingt gefördert werden. Wenn jeder wenn es der Job zulässt einen Tag von zu Hause aus arbeiten könnte, wäre schon sehr viel geholfen. Es gibt sehr viele Bürojobs, die sich heutzutage problemlos von zu Hause aus erledigen lassen. Gewinnen würden alle - MA hat weniger arbeitsweg; Firma benötigt weniger Raum ; und die övs sowie Strassen würden entlastet werden. Ich denke das wäre die einfachste Lösung.

12.08.2013 · 5 2

Andreas Müller

Man könnte auch die vom Bundesrat viel gelobte zuwanderung stoppen und alle die nur vom Sozialstaat leben Asylwesen, Ausländer die einen Monat gearbeitet haben und jetzt Arbeitslosengeld kassieren fürs nichtstun. Somit wären wieder 500'000 leute weniger hier die die Züge und Strassen verstopfen. Aber man will Wachstum um jeden Preis.

12.08.2013 · 8 4

Bernd Matzgen

Leider haben wir kein Geld für sowas, wir müssen jetzt 350 Mio. für neue Asylknäste ausgeben. Ganz zu schweigen von den Milliarden, die sonst einfach so ins Ausland fließen.

12.08.2013 · 164 33