



## Hochgeschwindigkeit noch aktuell?

### Colloque Ouestrail vom 26. Oktober 2012 im Yverdon

Mit ihrem Buch "Bahn-Plan 2050, mehr Tempo für die Schweiz" (ersienen im September 2012 beim Rüeegger Verlag, Preis Fr. 28.–) haben Prof. Dr. Daniel Mange und einige Mitsreiter aus dem Umfeld der Waadtländer Sektion der IGÖV, der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, die Diskussion über die Hochgeschwindigkeit neu angestossen. Dieser Diskussion hat sich der Verein Ouestrail in seinem diesjährigen Colloque in Yverdon gestellt. Ouestrail kämpft für eine Verbesserung des Bahnangebotes in der Westschweiz (welsche Schweiz plus Bern und Basel).

#### Frequenz oder Tempo? Öfter oder schneller fahren?

Das ist kein Gegeneinander, sondern ein Nacheinander, meint Prof. Mange. Mit dem Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) wurden die Weichen für die kommenden zwanzig Jahre gestellt. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, den Verkehr zu verdichten, so dass halbstündlich gefahren wird, wo es jetzt nur stündliche Verbindungen gibt, oder viertelstündlich, wo jetzt zweimal pro Stunde ein Zug fährt.

Doch was geschieht nach 2030 und bis 2050? Nach Meinung von Prof. Mange sollte man dann die Geschwindigkeit erhöhen, so dass beispielsweise eine Fahrt von Bern nach Zürich nur noch eine halbe Stunde dauert.

#### Die Weichen richtig stellen

Aber dafür muss man jetzt richtig planen, sagt Prof. Mange. Haben beispielsweise die jetzigen Ausbaupläne auf 4 Gleise zwischen Olten und Zürich (NBS Chestenberg) einen Sinn, wenn dadurch keine höheren Geschwindigkeiten möglich werden? Vielmehr sollte man eine ganz neue zweigleisige Strecke südlich von Olten bauen, als direkte Fortsetzung der NBS Mattstetten-Rothrist, ausgebaut für Geschwindigkeiten von 250 km/h und mehr. Auch wenn man bis 2030 nur 200 km/h fahren kann, so wäre wenigstens die Zukunft nicht verbaut.

#### Im welcher Gesellschaft wollen wir leben?

Was bedeuten Hoch- und Höchstgeschwindigkeiten wirklich? Was haben sie für Auswirkungen auf Unterbau, Rollmaterial, Energiekonsum, und nicht zuletzt auf die Entwicklung der Siedlungsräume? In Yverdon haben Spezialisten aus Bundesamt für Verkehr, SBB, Industrie (Bombardier) sowie ein Geograph der ETH Lausanne diese Auswirkungen durchleuchtet.

Herausgekommen ist, dass das Problem nicht so sehr ein technologisches ist, sondern viel eher ein politisches und gesellschaftliches. Wollen wir den massiv höheren Energiekonsum in Kauf nehmen, in einer Zeit, wo wir eigentlich die Energiewende einleiten möchten, um nur ein Beispiel zu nennen? Andererseits entwickelt Europa sein Hochgeschwindigkeitsnetz; wollen wir da abseits stehen, oder wollen wir den Anschluss finden?

#### Politischer Konsens schwierig

Ein politischer Konsens für ein Schweizer Hochgeschwindigkeitsnetz wird sich extrem schwierig gestalten. Das haben die Diskussionen in Yverdon gezeigt. Gegenwärtig werden die grössten Herausforderungen beim Agglomerationsverkehr gesehen, nicht beim Näherbringen von Grossstädten, die sich jetzt schon (zu) nahe sind. Bahn 2000 hatte die unerwünschte Folge, dass Leute vermehrt zwischen Grosszentren pendeln, z. B. zwischen Bern und Zürich. Wollen wir, dass die Leute zukünftig auch zwischen Lausanne und Winterthur pendeln, nur weil diese Distanz dann in der gleichen Zeit bewältigt wird wie heute zwischen Bern und Zürich? Aus heutiger Sicht ist die Antwort der offiziellen Schweiz nein.

**Referate** zu eizelne Themen / Text: Pierre Keller

### Shortcuts

- » Themen Partner
- » Stationshalter
- » Gemeinden
- » Sponsoren
- » Bildergalerie

### Links

- » Online-Fahrplan
- » Fahrplanfelder CH
- » Echtzeitfahrplan SBB
- » Fahrplanentwurf 2013
- » PostAuto Fahrplan CH

