

# Bahnzukunft: Gegen das Basteln an einem veraltetem Netz

Bern–Genf in 50 Minuten, St. Gallen endlich richtig an Zürich angeschlossen, und die Westschweiz ohne Kapazitätsprobleme, weil es zwischen Genf und Lausanne eine neue HGV-Trasse gibt: Das sind einige der Visionen aus dem «Bahn-Plan 2050», die Daniel Mange in seinem jetzt ins Deutsche übersetzten Buch mit dem Untertitel «Mehr Tempo für die Schweiz» aufstellt. Seine Forderung: Think Big! Bei den FABI-Projekten gehe es leider nur um punktuelle Verbesserungen oder sogar bloss um Basteleien an einem alten Netz.

Wer Manges Buch in einem Zug, ja, kann durchaus auch in einem Bahnabteil sein, durchliest, dem wird fast schwindlig ob all der Projekte, die es zur Bahnzukunft in der Schweiz gab und gibt. Die Eidgenossenschaft, so die Erkenntnis, ist ein Land mit hunderten von Bahnvisionären. Die dann noch flankiert werden von all den kantonalen Planern, die für ihre Region aus dem Kuchen der grossen Bahninvestitionen ein Stück rausschneiden möchten und darum schon mal rechtzeitig einen gedanklichen Claim setzen.

Dabei hat Mange keine Spinner-Ideen aufgenommen, aber im Zweifelsfall im Sinne eines Think-Tank auch nicht jedes Projekt im Detail hinterfragt.

## Einzigartiger Überblick, auch für Profis

Das Buch von Mange gibt den bisher besten Überblick über alles, was in der Schweiz in Sachen Bahninfrastruktur läuft, laufen könnte und vielleicht laufen sollte. Das ist so gut dargestellt, dass auch PolitikerInnen einen schnellen Überblick in einem schwer überblickbaren Themenbereich finden.

Das Buch listet aber auch praktisch vollständig auf, was sich rund um die Eidgenossenschaft tut. So weist Mange zu Recht darauf hin, dass die Verbindung Lausanne-Lugano bald nicht mehr 5 Stunden 20 via Centovalli dauert, sondern noch 4 Stunden 20 via Gallarate und die neue Verbindung Mendrisio–Varese, die im Dezember 2014 eröffnet wird.

Der Blick nach Europa, in der Westschweiz oft intensiver gepflegt, tut Deutschschweizern auf alle Fälle gut. Die Meilensteine der europäischen Verkehrspolitik seit 1985 sind wohl nir-

gends besser als auf den vier Seiten in Manges Buch dargestellt.

## Mehr Tempo – und auch mehr Pendler?

Die kumulierten Visionen sind für die zahlreichen Bahnaffinen natürlich reizvoll. Von Bern nach Zürich in 30 Minuten, nach Genf in 50, nach Lugano in einer Stunde 30, nach Karlsruhe in einer Stunde 40, nach Mailand in zwei Stunden, nach Paris in drei Stunden 05, nach München in drei Stunden 15 und nach London in fünf Stunden 15, das ist erste Sahne.

Allerdings fragt das Buch allenfalls am Rande nach dem Warum. Das Tempo wird a priori als positiver Wert gesetzt. Dass es raumplanerisch unerwünschte Effekte haben könnte, wenn tägliches Pendeln zwischen Zürich und Lugano ebenso normal wie der Wochenendtrip per Bahn nach London wird, ist im Buch kein Thema.

Und gern hätte man sich eine vertiefte Diskussion zur Frage gewünscht, ob man sich im Zweifelsfall eher mehr Frequenzen oder mehr Tempo wünscht. Die offizielle Politik setzt momentan auf mehr Frequenzen. Und die jüngsten raumplanerischen Entscheide des Volkes könnten auch eher in diese Richtung interpretiert werden.

## Finanzierung: Hoffnung auf Private

Der Bahn-Plan 2050 beinhaltet kein Finanzierungskonzept, obwohl bei all den vielen visionären Projekten schnell die Frage auftaucht, wer das denn bezahlen soll. Mange kommt in seiner eigenen Darstellung auf eine Investitionssumme von 75 bis 85 Milliarden bis 2040. FABI rechnet mit etwa 42 Milliarden bis 2050,

also nicht einmal der Hälfte. Die von Mange ins Auge gefassten «Hochgeschwindigkeitslinien lassen sich eindeutig vom Stammnetz abgrenzen und sind somit ideale Anwärterinnen für neue Finanzierungsformen wie der Public Private Partnership PPP», ist der Lausanner EPFL-Professor überzeugt. Referenzen sind für ihn etwa die Bahnlinien Perpignan-Figueras oder Nîmes-Montpellier, die mit PPP finanziert werden sollen.

Ob aber visionäre Objekte wie ein neuer Simplon-Basistunnel (30 bis 40 km, je nach Variante) die mutmasslich 15 Milliarden, die er kosten könnte, mit gesteigertem Personen- und Güterverkehr für die privaten Investoren in vernünftiger Frist wieder einfahren, darf zumindest hinterfragt werden. Die PPP-Strecken in Frankreich verbinden Zentren mit 150 000 (Nîmes) und 250 000 (Montpellier) Einwohnern, die bislang deutlich weniger gut mit der Bahn bedient sind als Schweizer Städte gleicher Grösse.

Die Zeit hat das Buch, in der französischen Ausgabe von 2010, auch bereits da und dort überholt. Etwa bei den Investitionen für STEP 2025, neu – auch dank dem VöV – 6,4 statt wie damals noch 3,5 Milliarden, und beim Trans-RUN im Neuenburger Jura. Er scheiterte 2012 mit 49,7 Prozent Ja hauchdünn an der Urne.

[hanskaspar.schiesser@voev.ch](mailto:hanskaspar.schiesser@voev.ch), 031 359 23 44



Daniel Mange

**Bahn-Plan 2050 – Mehr Tempo für die Schweiz**  
Zürich/Chur 2012; 28.– CHF

### Verband öffentlicher Verkehr VöV

Dahlhölzliweg 12  
CH-3000 Bern 6  
Telefon 031 359 23 23  
Fax 031 359 23 10  
[www.voev.ch](http://www.voev.ch), [info@voev.ch](mailto:info@voev.ch)

### Redaktion

Roger Baumann, Tel. 031 359 23 15  
[roger.baumann@voev.ch](mailto:roger.baumann@voev.ch)

### Gestaltung

Rahel Bisesti, Gaby Schärer, VöV

### Französische Übersetzung

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, VöV

### Druck

Rub Media AG  
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

### Auflage

1200 deutsch, 500 französisch

### Nächste Ausgabe

Juli 2013