

Sehr geehrte Damen und Herren, chers amis, liebe Verbündete,

Die ausführliche Vorstellung und Kommentierung von *Bahn 2000 plus* und der *ligne à grande vitesse Genf–Lausanne* in der *NZZ* ist von den Mitgliedern unseres Komitees in teils längeren Mails erfreut zur Kenntnis genommen worden. Redaktor Paul Schneeberger unterstützt unsere Ziele (nationale statt nur regionale Prioritäten, Entflechtung, Effizienzsteigerung durch kürzere Distanzen und Bau von Bahnlinien des 21. Jahrhunderts, statt mit höheren Kosten an der Bahn des 19. Jahrhunderts herumzuflicken). Konzeptionell seien unsere Vorschläge "untadelig".

Einen Artikel des Komitees für die *NZZ* zu verfassen wäre falsch gewesen. Es brauchte eine *Stellungnahme der Redaktion*. Obgleich, wie die gesamte Presse, weit weniger einflussreich als noch vor relativ kurzer Zeit, hat die Stimme der *NZZ* nach wie vor Gewicht.

Zum immer bedeutenderen Problem werden die "zerbröselnden Schienen" der SBB, wie die "Schweizer Eisenbahn-Revue" schreibt. Der an sich richtige Vorrang der Substanzerhaltung erweist sich als Pferdefuss des Fabi-Konzepts, weil der Nachholbedarf als Folge der langen *Vernachlässigung des Unterhalts* durch falsche Anreize für die Manager unterschätzt wurde. Bei anhaltendem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum fehlen genügend Investitionsmittel.

In ihrer Juli-Ausgabe (Nr. 201) berichtet die u.a. an den Bahnhof-Buchhandlungen in Bern und Zürich erhältliche Zeitschrift "Rail Passion" eindrücklich über den Bau des *TGV Sud-Europe-Atlantique Tours–Bordeaux*: 302 km für 350 km/h und 38 km Verbindungsstrecken zum alten Netz für 230 km/h, rund 500 Kunstbauten inkl. 15 Überwerfungen und zahlreiche enorme Viadukte, 5 Jahre Bauzeit, PPP-Finanzierung zu einem km-Preis von 28 Mio. SFr.

Damit im Vergleich erregt das Insistieren auf der nicht machbaren *Etappierung* der 55 km Roggwil–Altstetten trotz historisch tiefen Zinsen Kopfschütteln, zumal Frankreich gleichzeitig drei weitere TGV-Linien realisiert, das klassische Netz saniert, den Regionalverkehr stark verbessert, den Pariser S-Bahn-, RER- und Métro-Verkehr ausbaut und binnen weniger Jahre in rund 25 Städten Untergrundbahn- und Tramnetze mit bis zu 6 Linien errichtet hat.

In einem erfrischenden Beitrag der "Weltwoche" hat sich alt SPS-Präsident *Peter Bodenmann* mit seinem etappierenden Parteigenossen Dr. Ulrich Gygi, Verwaltungsratspräsident der SBB, auseinandergesetzt und um Sukkurs auch der Grünen für die *Bahn 2000 plus* geworben.

Zurzeit ist wohl getan, was für *Bahn 2000 plus* getan werden kann. Doch ab 2016, nach dem Glanz der Einweihung des längsten Tunnels der Welt, zeichnen sich *auf drei hohen Positionen des öffentlichen Verkehrs Änderungen* ab, in einem Fall wegen Erreichens der Altersgrenze. Mittelfristig zu erhoffen ist der Verzicht auf rein (wahl-)politisch motivierte Investitionen und die sachkundige Konzentration auf Ausbauvorhaben, welche die Bahn vorwärts bringen.

Mit besten Sommerwünschen und -grüssen

Hans Bosshard
Jürg Perrelet

29.6.2014