

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1999)

Heft: 2

Artikel: Welche Bahn braucht die Schweiz? : Impressionen eines Podiumsgesprächs

Autor: Argast, Frank

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957722>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Welche Bahn braucht die Schweiz? – Impressionen eines Podiumsgesprächs

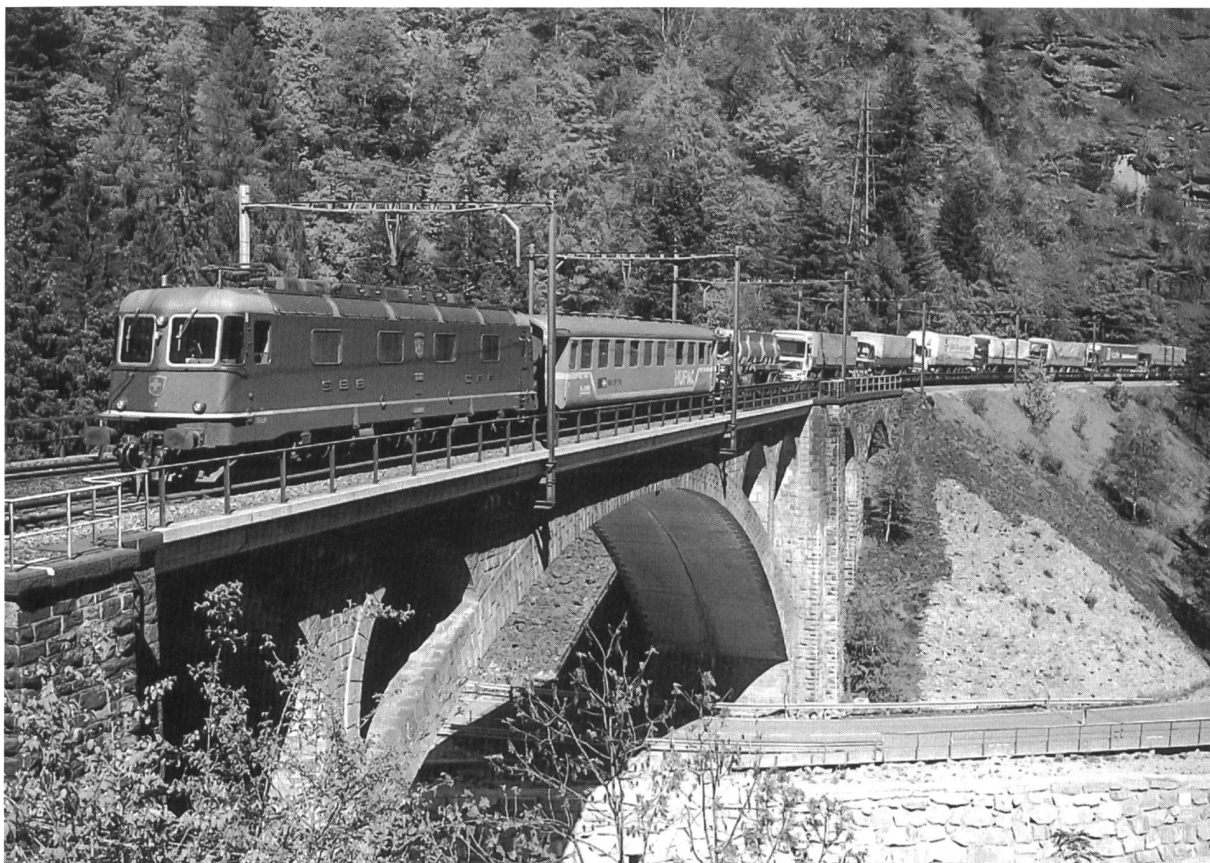
Am 27. Januar 1999 hat im Architektur Forum Zürich ein Podiumsgespräch stattgefunden. Vertreter der Bereiche AlpTransit, Regionalverkehr, Gütertransport und SwissMetro stellten sich der von Moderator Benedikt Loderer formulierten Frage «welche Bahn braucht die Schweiz». Und wie bei Podiumsgesprächen üblich wurde diese Frage im Lauf des Gesprächs nicht beantwortet, sondern aus ihr ergaben sich immer neue Fragen, beispielsweise: «Wie ist die schweizerische Bahn im europäischen Netz eingebunden?», «Welches ist der bedeutendere Bahnverkehr: der regionale oder der nationale?», «Welches sind die problematischen Räume aus bahnpolitischer Sicht?» oder «Braucht es ein nationales Konzept für den Regionalverkehr?». Das spannende und offene Gespräch brachte viel Ungelöstes an den Tag. Vier ausgewählte Themen sollen die komplexe und schwierige Suche nach der «richtigen Bahn» im folgenden illustrieren.

Die Schweiz als Insel im europäischen Hochgeschwindigkeits-Netz

Die Schweiz scheint es verpasst zu haben, die Hochgeschwindigkeits-Verbindung im Nord-Süd-Personenverkehr in Europa zu werden. Um die Schweiz herum sind jetzt schon starke Achsen im Aufbau. Über sie wird sich künftig der Nord-Süd-Personenverkehr bewegen. Die Städte an den Knoten werden von dieser neuen Standortgunst profitieren. Wenn die Schweiz Bahnseitig nicht vollständig abgehängt werden soll, kann das Ziel nur noch sein, gute Anschlüsse an einige wenige Knoten in diesen europäischen Achsen herzustellen. Das bedeutet Konzentration der Mittel und Prioritätensetzung bei den Verbindungen, denn nicht alle sind sinnvoll und können ausgebaut werden. Die NEAT, gepriesen als Herzstück der Nord-Süd-Verbindung, ist also im wesentlichen eine Güterstrecke, die der Schweiz hinsichtlich Personenverkehr im

► Frank Argast,
Raumplaner

*Güterzug am Gotthard.
Die neuen Alpentransversalen dienen zur
Hauptsache dem
Güterfernverkehr.
(Bild: SER 12/91)*





*Wird der Thalys als europäischer TGV zukünftig auch schweizer Städte wie Genf, Bern, Zürich anfahren?
(Bild SER 11/96)*

europäischen Städtetz wahrscheinlich kaum etwas bringen wird. In diesem Zusammenhang wurde sogar die Frage nach der Bedeutung eines nationalen Flughafens und seiner Verknüpfung mit der Bahn aufgeworfen. Wenn die Schweiz einen europäisch und interkontinental bedeutenden Hub haben will, so muss dieser entsprechend gefördert werden. Das könnte auch heissen, dass die Wichtigkeit des Flughafenbahnhofes und seiner Verbindungen aus nationaler Sicht verstärkt werden muss.

Der Regionalverkehr im Schatten des (Güter)Fernverkehrs.

Mehrfach wurde darauf hingewiesen, dass in der öffentlichen Diskussion praktisch nur über die nationalen Verbindungen und über die Grossprojekte der NEAT gesprochen wird, kaum aber über den Regionalverkehr, obwohl dieser der eigentliche Pfeiler der Alltagsmobilität darstellt. Immerhin bewegen sich 2/3 der Bevölkerung der Schweiz täglich in diesem Bereich. Das richtige Augenmass scheint oft zu fehlen.

Es besteht eine offensichtliche Verzerrung des Finanzbedarfes zwischen den imageträchtigen nationalen Grossprojekten und den kleinen aber zahlreichen regionalen Anpassungen. Der Regionalverkehr befördert auf kurzen Strecken täglich ein Vielfaches an Personen im Vergleich zur Fernverkehr Nord-Süd-Verbindung Zürich-Lugano. Dennoch erhalten notwendige Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr nicht dieselbe

politische und finanzielle Unterstützung wie es Ausbauten der grossen Achsen tun. Diese unterschiedliche Haltung lässt sich eigentlich nur damit erklären, dass auf den grossen Achsen hauptsächlich oder gar ausschliesslich für den Güterfernverkehr neue Kapazitäten geschaffen werden – für den Personenverkehr genügen die heute bestehenden Kapazitäten. Oder anders ausgedrückt: für eine Verbesserung des Schienen-Regionalverkehrs stehen in der Regel nicht bauliche Massnahmen im Vordergrund, sondern ein attraktives und kundenorientiertes Fahrplanangebot – welches zur Sicherung der hohen Betriebskosten ohne finanzieller Beteiligung des Bundes, der Kantone und Gemeinden jedoch nicht realisierbar ist.

Die problematischen Räume

Interessant war die Bezeichnung der problematischen Räume aus bahnpolitischer Sicht. Es sind diejenigen, die auch uns Raumplanerinnen und Raumplaner – im ständigen Bemühen um eine Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr – auch immer wieder beschäftigen.

■ Die Grenzorte im Raum Genf, Basel, Bodensee und Tessin sind längst zu grenzüberschreitenden urbanen Regionen zusammengewachsen, über öffentliche Regionalverkehrsnetze, die den räumlichen und wirtschaftlichen Strukturen entsprechen, verfügen sie noch nicht. Da und dort sind solchen in Planung und einige Züge und Busse fahren auch schon. Aber die Um-

setzung über Grenzen hinweg gestaltet sich schwierig.

■ Nach wie vor wird der Verkehr im schweizerischen Mittelland ausschliesslich über die Autobahn abgewickelt. Ein konkurrenzfähiges Schnellzugsnetz gibt es nicht.

■ gesicherte europäische Verknüpfungen ans Eisenbahnnetz der Schweiz gibt es zur Zeit noch nicht. Zwar bestehen Absichtserklärungen z.B auf der Hoahrheinstrecke zwischen Mannheim und Basel oder zwischen Mâcon und Genf, spruchreife Ausbaupläne sind jedoch in den nächsten Jahren keine in Sicht.

Wo sind die nationalen Konzepte und wie werden Entscheidungen gefällt?

Als grösste Schwierigkeit wurden die rechtlich-organisatorischen Probleme bezeichnet. So finanziert der Bund die konzessionierten Transportunternehmen (KTU), nicht aber städtische Verkehrsbetriebe, obwohl diese ein meist bedeutenderes tägliches Passagieraufkommen bewältigen als viele kleine Regionalbetriebe. Viele sinnvolle Ausbauprojekte im Regionalverkehr können nicht finanziert werden, weil die Last auf den Kantonen liegt, diese es sich zum Teil aber nicht leisten können, ausser vielleicht der Kanton Zug und die Stadt Luzern, die zur Zeit die Einführung einer Stadtbahn planen. Eine Mitfinanzierung und Prioritätensetzung durch den Bund wäre hier sicher angebracht. Um die notwendigen Kriterien zu erhalten, bräuchte es ein gesamtschweizerisches Regionalverkehrskonzept unter Federführung des Bundes. Diese Aufgabe

kann nicht den Kantonen allein überlassen werden, denn sie sind als «grenzüberschreitende» Organisatoren wenig geeignet. Die bereits heute existierenden grösseren Verkehrsverbunde operieren über mehrere Grenzen hinaus und können nur dank einer einheitlichen Vermarktung und zentraler Führung erfolgreich operieren. Die Zürcher S-Bahn beispielsweise verkehrt in sieben Kantonen, die S-Bahn Bern in fünf und in der Nordwest-Schweiz überschreitet das TNW sogar Landesgrenzen.

Eine Frage, die besonders jetzt mit open-access noch an Bedeutung gewinnt: Wie wird entschieden, wo die Eisenbahnfranken intelligent eingesetzt werden sollen? Dazu ein Beispiel: Der Bau der SwissMetro zwischen Genf und Lausanne würde rund 3,5 Mia Franken kosten, der geplante Ausbau der öffentlichen Nahverkehrsmittel in den Agglomerationen Genf und Lausanne etwa 0,5 Mia Franken, wovon ein wesentlich grösserer Anteil Pendlerinnen und Pendler profitieren würde. Wie der entsprechende Entscheidungsfindungsprozess aussehen müsste, dazu hatte niemand eine Antwort.

Entsprechend fiel die Zusammenfassung von Moderator Benedikt Loderer aus: Entscheidungsfindungen in der Schweiz sind und bleiben schwierig. Es fehlt ein nationales Programm in Sachen Bahnverkehr (vorallem für den Regionalverkehr) und einmal mehr zeigt sich, dass unsere politischen Entscheidungsstrukturen wichtige Fragestellungen und Entscheide nicht zulassen oder zumindest erheblich behindern, was Loderer einmal mehr zum Ausspruch «zerschlagt den Föderalismus» verleiten liess. ■

In Frankreich finanzieren die Regionen bei der Einführung des neuen Rollmaterials für den Regionalverkehr TER kräftig mit. (Bild SER 5/99)

