

Was wäre eine echte Bahn 2000?

Autor(en): **Bisang, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein**

Band (Jahr): - **(1987)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-937793>

Nutzungsbedingungen

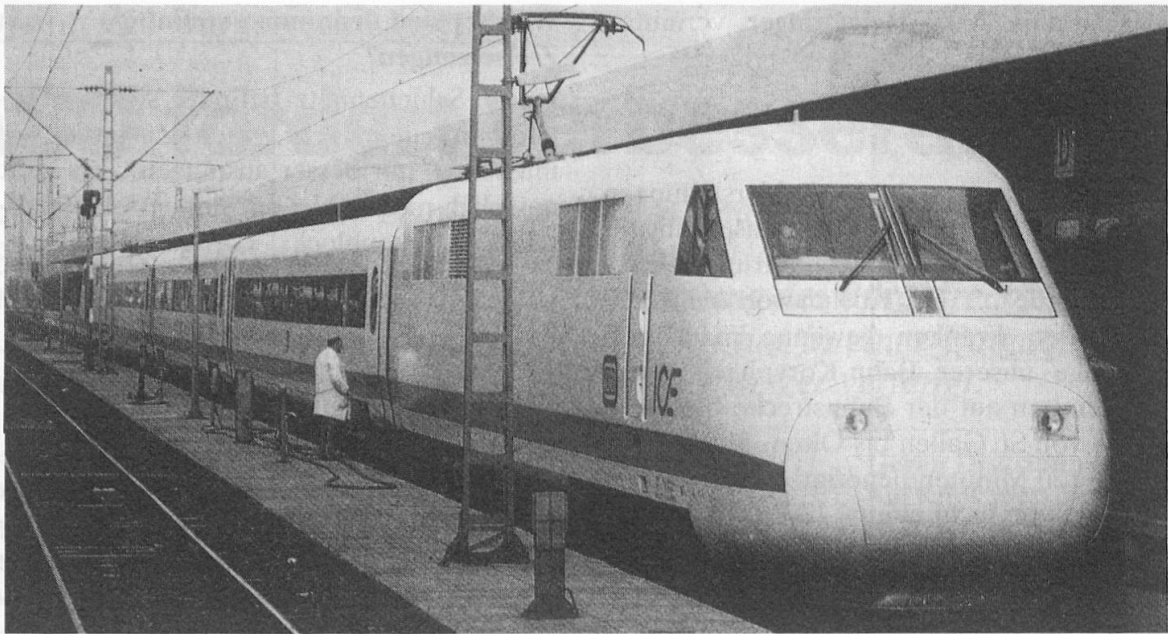
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Was wäre eine echte Bahn 2000?

Eine Bahn 2000 hätte eine Lösung zu sein für die vielen hängigen, verschleppten und verdrängten Verkehrsprobleme – des privaten wie des öffentlichen Verkehrs, wohl-gemerkt!

Können die heutigen Vorstellungen die man hat, diese Ansprüche erfüllen? Handelt es sich wirklich um ein ausgewogenes, zukunftsgerichtetes Konzept?

Vergegenwärtigen wir uns doch einige Merkmale der heutigen Situation und der Wünsche an eine solche Bahn der Jahrtausend-Wende:

Besonders durch das Aufkommen des Autos ist die Mobilität weltweit explosionsartig angestiegen. Unsere Lebensgewohnheiten sind diesem Trend gefolgt, d. h. wir verlegen unseren Wohnsitz vermehrt in ländliche Gegenden mit besserer Wohnkultur und pendeln nun zwischen Wohnsitz und «Aktivitätszentren» hin und her. Denn, der Mensch lebt ja nicht nur von der ruhigen Wohnlage allein. Zwangsläufig muss er in Beziehung zu einer weitläufigen Infrastruktur stehen: dem Arbeitsplatz, Ausbildungsstätten, Einkaufsstätten, Vergnügungsangeboten aller Art, Sportmöglichkeiten usw.

Wir geniessen dieses Leben gemäss unseren finanziellen und zeitlichen Freiräumen ...

Bis zum Punkt, wo uns das verstärkte Verkehrsaufkommen nun auch Sorge zu bereiten beginnt. Wir fügen unserer Umwelt und damit uns selber Schaden zu: durch Verbauung der Landschaft, durch massive Störung des Lebensraumes von Pflanzen- und Tierwelt, durch unbedachten Verbrauch von Energieträgern, durch sogenannte Umweltemissionen wie Luft-, Boden- und Wasserschadstoffe und Lärm, durch Gefährdung von Leib und Leben, durch Erzeugung von Hektik und Isolation usw., usw.

Unbemerkt wurden wir also zu Sklaven des Freiheitssymbols Auto!

Wenn wir nur erst zu denken begännen! Wir würden auf zukunftssträchtige Lösungen stossen, darüber besteht kein Zweifel. Einer dieser Lösungs-Ansätze und -Bestandteile wäre ein sinnvoll konzipierter öffentlicher Verkehr. Nicht Utopien – nein! Auch keine Augenwischereien, nur um die Baukonjunktur anzukurbeln, wie man aufgrund der unausgegorenen Ideen

der «Bahn 2000»-Heilsbringer vermuten könnte.

Lasst uns zuerst denken – und dann handeln!

Da gibt es z. B. so absurde Vorstellungen von zu erzielenden Zeiteinsparungen, wenn man nur die Streckenführung verbessern würde ... Bei Kosten von mehreren Milliarden Franken gewänne man nach Aussage unserer Bahn-Koryphäen ganze 15 Minuten auf der Bahnstrecke beispielsweise von St. Gallen bis Olten, für die man heute 120 Minuten benötigt! – Eine Zeitreduktion von nicht einmal 13 Prozenten! Da muss man sich ja an den Kopf greifen.

Ins gleiche Kapitel gehört die Vorstellung, dass zwei Schienenstränge nicht mehr ausreichen, nein drei sollten gebaut werden, für 300 Millionen Franken: Z. B. von Zürich bis Thalwil. Dabei sind diese Schienen für einen Logistik-Experten überhaupt nicht optimal ausgenützt!

Ein weiteres Problem besteht im folgenden Zusammenhang: heute beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen nur etwa 10 Prozent. Aus den vorher erwähnten Gründen möchten wir aber diesen Anteil erhöhen. Wäre da nicht eine vernunftbedingte Erhöhung – bis über das Jahr 2000 hinaus – auf 50 Prozent angemessen? Und nun stellen Sie sich einmal vor, was das für den Zugverkehr bedeuten würde: 5 × mehr Personen in den Zügen, die wir heute fahren, 5 × mehr Personen gleichzeitig auf den Bahnhöfen, usw. Das kann nicht gut herauskommen, werden Sie sagen. Ja, wahrhaftig! Nur mit dem Ausbau der Hauptabschnitte zu Schnellstrecken ist noch keine Bahn 2000 gemacht.

Welches sind denn nun vernünftige Zielsetzungen?

Unser Schienennetz befindet sich weitgehend in einem sehr guten Zustand, wir müssen es nur besser ausnützen. Das geht natürlich nicht mehr mit den vorelektronischen Streckenblocks – so wären modernste U-Bahnsysteme wie in Marseille oder Lille überhaupt nicht denkbar gewesen. Diese Métros funktionieren übrigens vorbildlich – heute schon – und nicht erst im Jahr 2000.

Ein solches Métrosystem besitzt viele wünschbare Eigenschaften einer Bahn 2000, also z. B. alle 5–10 Minuten ein Zug, sehr schnelle Fahrgeschwindigkeiten, gute Ein- und Aussteigemöglichkeiten, komfortable Waggons (mit Luftfederung), häufige Stops, unkomplizierte Fahrausweisabgabe, beste Information der Fahrgäste, Überwachung der Züge mit Videokameras, Computer-gesteuerte und -überwachte Fahrten, sichere und schnelle Umsteigemöglichkeiten, Fahrtangebot beinahe rund um die Uhr (mit Ausnahme der frühen Morgenstunden), etc., etc.

Tun wir doch keinen Rückschritt ins Jahr 2000. Die Schweiz als Land der Eisenbahnpioniere könnte hier Zeichen setzen.

Eigentlich wollte ich Herrn Bundesrat Schlumpf nach seiner Heimkehr ins Bündnerland einmal zu einer Theateraufführung nach Zürich einladen. Als kleine Gegenleistung würde ich von ihm nur die Möglichkeit der Rückfahrt nach Sargans wünschen. Kein Bahnbillet – ich bin im Besitze des Generalabonnements.

Vielleicht müssten die SBB sich überlegen, ob sie nicht ein Hotel in Zürich kaufen sollten, für gestrandete Passagiere aus aller Welt?

*Peter Bisang, Dipl. El.-Ing. ETH
Balzers u. Triesen*