

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 10 (1997)
Heft: 12

Artikel: Welches Bahnnetz braucht die Schweiz?
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120681>

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: 15.03.2025

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

Benedikt Loderer

Welches Bahnnetz braucht die Schweiz?

Vor lauter Schienen sehen wir das Netz nicht mehr. Die Neat-Diskussionen haben unseren Blick getrübt. Es geht um das Bahnnetz, nicht um die Neat. Die Frage ist einfach: Welches Bahnnetz braucht die Schweiz? Diese Frage heute stellen, heisst zugeben, dass sie vorher verschlafen wurde. Diese Auslegeordnung ist der Versuch, einen Überblick zu gewinnen. Eine Orientierungssuche und persönliche Notmassnahme.

«Gehe von deinen Beständen aus und nicht von deinen Parolen», mahnt uns ein abgebrühter Gottfried Benn. Was ist der Stand der Dinge? Was ist vorhanden? Die Hardware zuerst. Wir haben:

- Ein existierendes Eisenbahnnetz von höchster Dichte, das wir zu grossen Teilen aus dem 19. Jahrhundert geerbt haben. Auf diesem Netz läuft Mischverkehr. (Wer von Eisenbahn spricht, sollte jeweils auch sagen, ob von Personen-, Güter- oder Mischverkehr die Rede ist.) Dieses Eisenbahnnetz ist ein nationaler Wert und ein Hauptpfeiler der Infrastruktur des Landes. Wir müssen haushälterisch damit umgehen.
- Eine Landschaft, in die das Bahnnetz eingepasst wurde. Stichwort: Alpendurchstich, Unterstichwort: zum Beispiel Pioramulde. Die Alpen sind ein Hindernis, und mit dem Berginnern macht man Regionalpolitik.
- Eine Landschaft, die die Grundlage unseres Tourismus bildet. Wer im Tunnel fährt, sieht die Berge nicht.
- Bahn 2000, die bis zum Jahr 2005 7,4 Milliarden gekostet haben wird, ist ein attraktives Ausbau- und Betriebskonzept für die Bahn. Der Ausbau hat schon begonnen. Die Hauptstrecken der ersten Etappe sind Bern-Olten, Knoten Zürich, Zürich-Thalwil. Abstriche wurden in der Westschweiz gemacht. Die zweite Etappe der Bahn 2000 ist noch in Planung, aber bereits beschlossen. Ihr Hauptprojekt ist ein dritter Juradurchstich im Raume Sissach-Olten-Aarau, der dann auch der Euro-Anschluss für Bern wäre. Mit Ausnahme der Neat ist die Bahnplanung à jour.
- Einen eingleisigen Huckepack-Korridor mit 4 Meter-Eckhöhe und Spurwechsel im Tunnel durch den Lötschberg. Der Ausbau kostete 1 Milliarde Franken. Durch den Gotthard fahren Huckepack-Züge mit 3,8 Meter Eckhöhe. Der Huckepack-Verkehr wird mit 90 Millionen Franken pro Jahr subventioniert. Allerdings schleppt der Huckepack-Verkehr zuviel Tara mit, die Zukunft gehört darum dem unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV), statt Lastwagen mit Chauffeur werden Container transportiert.
- Ein fast fertig gebautes Nationalstrassennetz, dessen raumplanerische Auswirkungen sich erst mit dem Bau zeigten. Wie bei der Neat, hat bei der Nationalstrassenplanung niemand sich für die raumplanerischen Folgen interessiert.
- Eine leere Bundeskasse, der Ausbau des Bahnnetzes braucht neue Finanzierungsquellen. Die SBB sind dem Bund gegenüber mit rund 1300 Millionen Franken verschuldet, die BLS mit 800.

Wie steht es mit der Software?

- Der Sonderfall ist tot. Wir sind wie die andern. Die Schweiz wurde vom europäischen Standortwettbewerb erfasst. Ein Gespenst geht um die Schweiz, das Gespenst der Umfahrung. Am Mont Cenis und am Brenner ist eine Flachbahn in Planung. Wir könnten zu spät kommen.
- Es gibt einen Transitvertrag mit der EU, eine Art Überbrückungskredit bis zur Neat. Hauptpunkte: Die Schweiz baut bis 2005 zwei Alpenröhren, verbietet dafür aber die 40-Töner und hält am Nachtfahrverbot für Lastwagen fest. Die schweizerische Variante der ungleichen Verträge, abgeschlossen von Bundesrat Ogi und den seinen. Ohne Transitvertrag gäbe es keine Neat. Die bilateralen Verhandlungen sollen später den Transitvertrag ablösen.
- Es gibt den vom Volk angenommenen Beschluss, die Neat als Netzvariante zu bauen, das heisst zwei Röhren, Gotthard und Lötschberg.
- Es gibt die angenommene Alpen-Initiative, die die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlangt. Die Strassen über den Grossen St. Bernhard, Simplon, Gotthard und San Bernardino dürfen nicht ausgebaut werden.
- Die leistungsabhängige Schwerverkehrabgabe (LSVA) ist vom Volk auf Verfassungsstufe beschlossen worden. Sie muss so hoch sein, dass sie einen Lenkungseffekt erzielt. Der Souverän wartet immer noch auf ihre Umsetzung. Am Schluss wird die EU bestimmen, wie hoch die LSVA sein wird.
- Der Bundesrat hat Grundzüge der Raumordnung festgesetzt. Darin ist die Bahn 2000 das grosse Arteriensystem, das die Regionen miteinander verbindet. Eine Neuaufgabe der konzentrierten Dezentralisation.
- Es gibt seit 1. Januar 1996 die Kantonalisierung des Regionalverkehrs. Die Kantone bestellen bei der SBB die gewünschte Transportleistung. Wo die Bahn nicht konkurrenzfähig ist, werden die Kantone auf Buslinien wechseln. Die Negativspirale für die Bahn beginnt sich zu drehen. Bereits hat der Bund angekündigt, dass von den 1,6 Mia. Abgeltung an die Kantone 400 Mio. gestrichen werden sollen, was bedeutet, dass die Kantone ihre Ausgaben für den öffentlichen Verkehr verdoppeln sollten. Ihre Antwort wird Abbau heissen. Der Regionalverkehr (und nicht der Personenfernverkehr) wird uns mehr Probleme schaffen, als wir zugeben wollen. Der Verkehrsinfarkt findet in der Agglomeration statt.
- Der Ständerat hat die Netz-Variante ohne alle Abstriche beschlossen, obschon jedermann

weiss, dass für alle regionalen Sonderwünsche das Geld nicht reicht. Der Nationalrat hat darum eine Etappierung vorgeschlagen: Gebaut sollen zuerst werden: Lötschberg, Zimmerberg und Ceneri. Unbrauchbares Stückwerk, Regional-, aber keine Nationalpolitik. Der Ständerat muss im Dezember nochmals nachdenken. Die Pioramulde allerdings ist unterdessen kein Vetoargument mehr, da die geologischen Verhältnisse nicht mehr abschrecken. Die Etappierung, wie sie der Nationalrat wollte, ist ein Unding.

- Darüber dürfen wir vermutlich im Herbst 1998 abstimmen: Den Finanzierungsbeschluss, der 30,2 Milliarden Franken für folgende vier Projekte ausgeben will: 1. Bahn 2000 erste und zweite Etappe, 2. Neat, 3. Anbindung an das europäische Schnellbahnnetz in der Westschweiz und 4. Lärmschutz. (Nationalratsbeschluss, 19. 7. 1997).
- Die Revision des Eisenbahngesetzes führt ab 1. Januar 1999 den open access ein. Das Monopol der SBB ist gebrochen, andere Bahnen können auf dem Netz verkehren. Darum wird die SBB auch in zwei Bereiche unterteilt: Infrastruktur und Verkehr. Das Netz betreibt der Netzbetreiber, den Verkehr die Verkehrsunternehmer, die beim Netzbetreiber Fahrrechte kaufen. Unterdessen konkurrenzieren sich SBB und BLS um den Transitverkehr. Warum es zwei Bahngesellschaften braucht, wenn beide im Prinzip bankrott sind, ist wirtschaftlich unerklärlich.

Es lohnt sich, vielleicht einmal auch über die Dinge, die wir nicht haben, nachzudenken, eine Bilanz der Defizite aufzustellen. Was fehlt uns also?

- Das Gesamtverkehrskonzept ist 1987 in der Volksabstimmung gescheitert. Der Überblick ist unschweizerisch, eine nationale Verkehrspolitik unerwünscht.
- Ohne dass es uns bisher wirklich gestört hat, fehlt uns der Bedarf. Eines jedenfalls ist sicher: Bei zwei Röhren ist eine zuviel. Mit leeren Kassen wollen wir Tunnels auf Vorrat bauen.
- Nicht vorhanden sind klare Abmachungen für den Ausbau des Simplons. Wir machen uns Mut und vertrauen vagen Hoffnungen. Der Lötschberg führt von Bern nach Brig, nicht weiter.
- Nicht vorhanden sind einleuchtende Begründungen, warum der Lötschberg Vorteile für die Romandie bringe. Bei genauerem Hinsehen geht's den Welschen um den Simplon. Die Neat durch den Lötschberg soll den Simplon retten. Warum retten wir nicht einfach den Simplon allein? (Falls es ihn braucht.)
- Noch wissen wir nicht, wie der Anschluss nach Westen (TGV), noch weniger wie jener nach Osten (München) an das europäische Schnellbahnnetz erfolgen soll. Diese nationalen Fragen sind zu blossen regionalistischen Futterneidargumenten verkommen. Die EU braucht diese Anschlüsse nicht. Einzig dort, wo die EU ein Interesse hat, nach Norden (Basel), gibt es klare Abmachungen.
- Wissen wir überhaupt, warum wir eine Neat bauen? Weil wir uns im Transitvertrag dazu verpflichtet haben, weil wir eine Flachbahnstrecke durch die Alpen brauchen, weil wir Reisezeit gewinnen wollen (auch für die Güter), weil die Bahn nur an den Gütern wirklich etwas verdient, weil die Bahn gegenüber dem Auto und dem Flugzeug konkurrenzfähig bleiben muss, weil die Mobilität

steigt, weil die andern das auch haben, weil wir modern sind, weil wir mitspielen wollen, weil wir uns das eingeredet haben.

Schliesslich lohnt es sich, zu überlegen, was weich und unsicher ist bei unseren Annahmen:

- Die bilateralen Verhandlungen sind fruchtlos und wir in einer schlechten Position. Die EU braucht die Schweiz kaum, wir die EU bitter. Dazu gehört auch unsere Stellung in Europa. Wir kriegen nichts mehr gratis.
- Der Nord-Südverkehr verliert an Bedeutung und der Ost-West Verkehr gewinnt. Wir sind nur beim Nord-Südverkehr dabei.
- Wer sagt denn, dass nächstes Jahr die Neat-und-so-weiter-Vorlage angenommen wird? Ist nicht der Karren überladen?

Nichts stimmt

Soweit die generelle Bestandesaufnahme. Sie kann einfach zusammengefasst werden: nichts stimmt. Trotzdem lohnt es sich, mal nach den ursprünglichen Zielen zu fragen. Von irgendwo muss ja das Durcheinander her kommen. Wie immer sind es achtbare Gründe, die ins Verderben führen. Wir sind uns, jedenfalls grundsätzlich, über einiges einig.

- Alle befürworten wir einen ressourcenschonenden Verkehr.
- Alle wollen wir diesen finanzieren können.
- Alle sind wir für die Förderung des Schienenverkehrs aus ökologischen Gründen.
- Alle fordern wir die Anbindung an das europäische Schnellbahnnetz.
- Alle wollen wir die eingegangenen Verträge mit der EU einhalten.

Soweit die hehren Worte. Sie verdecken, worüber wir uns nicht einig sind.

- Wir fürchten die Rechnung. Was die Bahn kosten darf und wer es zahlen soll, darüber herrscht keine Übereinstimmung.
- Wir betreiben mit der Bahn Regionalpolitik, ohne eine nationale Entwicklungspolitik zu haben, es gilt das Prinzip Pflästerli und das Festhalten an «politischen Strecken». Die einfache Frage: Wo ist der Eisenbahnfranken am intelligentesten eingesetzt? ist politisch unkorrekt in diesem Lande. Dass das z. B. kaum beim Vereinatunnel und eher beim Mittelverteiler zwischen Flughafen Kloten und Dübendorf der Fall ist, darf niemand laut aussprechen. Es gibt keine eidgenössische Renditerechnung für die Bahninvestitionen, weil es sie nicht geben darf. Wir handeln nicht ökonomisch und sind stolz darauf. Beschränktheit gilt als patriotische Tugend.

Was tun?

Nun zu den Schlüssen, die zu ziehen not tut:

Erstens: Der Ausbau des Schienennetzes ist eine nationale Aufgabe und dauert 30 Jahre. Aber in der Schweiz gibt es keine nationale Bahnpolitik, die regionalen Interessen sind wichtiger als die nationalen. Der Zeitbedarf wird in Wahlperioden gemessen. Wir müssen zurück zu einer nationalen Eisenbahnpolitik.

Zweitens: Von europäischer Bedeutung ist nur

die Nord-Südverbindung. Der andere inner-schweizerische Bahnverkehr ist Regionalverkehr.

Drittens: Im Gegensatz zu früher verlieren die Bahnen Geld, statt welches zu verdienen. Das wird solange so bleiben, als die Kostenwahrheit im Verkehr nicht durchsetzbar ist.

Viertens: Verkehrsplanung ist immer auch Raumplanung. Davon war allerdings in der Diskussion wenig zu hören. Wir sollten aufhören, der alten Schweiz nachzutraumern, die nach dem Prinzip Futterneid funktioniert hat, etwas vornehmer ausgedrückt: nach den Grundsätzen des angewandten Föderalismus. Die Schweiz ist heute nur noch auf dem Papier und in den Köpfen föderalistisch. Die konzentrierte Dezentralisation ist ein blosses Lippenbekenntnis, die heutige Realität hingegen erzählt die Geschichte der Wirtschaftsräume: Arc lémanique, Mittelland, Goldenes Dreieck. Wer heute noch glaubt, mit der Bahn Regionalpolitik betreiben zu können, will öffentliche Gelder für Fehlinvestitionen vergeuden. Wir brauchen die Bahn für die schweizerische Wirklichkeit. Die von morgen, nicht jene von gestern. Anders herum: Bahnplanung für Passagiere und Fracht, nicht für Politiker und Wähler.

Fünftens: Eine Gesamtverkehrskonzeption tut bitter not, nur ist das heute auch eine Finanzierungs- und Betriebskonzeption (inklusive Entschuldung der Bahnen). Es gibt ein Leben nach der Neat. Die Netze sind fast fertig gebaut, wir müssen uns einig werden, wie wir sie erhalten, ausbauen und betreiben wollen. Statt die hehren Ziele jedesmal neu zu beschwören, wäre es ratsamer, sie in eine verbindliche Regelung zu fassen. Dann nämlich müssten die Fragen beantwortet werden, die wir immer wieder verdrängen: Was ist uns der öffentliche Verkehr wert, welches Bahnnetz braucht die Schweiz und wie soll das alles finanziert werden?

Sechstens: Auch ohne Finanzierungs- und Betriebskonzeption wissen wir heute schon: Eine Röhre genügt. Die Flachbahnstrecke muss von Anfang an von Basel bis Chiasso durchgehend sein. Sie führt durch den Gotthard.

Siebtens: Der Neat-und-so-weiter-Beschluss in seiner heutigen, vom Nationalrat beschlossenen Form (Lötschberg, Zimmerberg, Ceneri) müsste in der Volksabstimmung abgelehnt werden. Für die Verzögerung sind die Regionalpolitiker verantwortlich. Die Termine sind vom Transitvertrag mit der EU gesetzt und nicht von den Kapazitätsgrenzen der Bahn. Lieber im Jahre 2027 ein funktionierendes Schienennetz Schweiz als im Jahre 2020 unbrauchbare Bruchstücke. Die Bauprogramme können sich nicht nach den regionalen Vergabewünschen richten. Die Neat ist ein nationales Werk, keine Unterstützungsaktion für das Baugewerbe.

Ein frommer Wunsch zum Schluss

Wer ist eigentlich kompetent in dieser verzwickten Frage: Welches Bahnnetz braucht die Schweiz? Warum versuchen es nicht einmal die, die bisher nie gefragt wurden? Die Planer.

Am Montagmorgen nachdem im Herbst 1998 die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger Nein gesagt haben werden, präsentieren die Planverbände eine Skizze des Finanzierungs- und Betriebskonzepts und arbeiten diese bis zur Expo 2001 als ihren Beitrag aus.