

Verhaltenes Echo auf das Projekt Bahn 2030

Die Kantone orten ein Defizit bei der Strategie, andere Akteure bei der Priorität des Faktors Geschwindigkeit

Die Kantone wollen mit dem übernächsten Ausbauschritt der Bahn den Viertelstundentakt auf den Hauptlinien. Andere Kreise, unter ihnen Ulrich Gygi, der SBB-Verwaltungsratspräsident, stellen höhere Geschwindigkeiten zur Debatte.

P. S. · Am Montag ist die Frist abgelauten, während derer sich die Kantone im Hinblick auf die bundesrätliche Botschaft zur Vernehmlassung über das Projekt Bahn 2030 äussern konnten, die bis im Februar 2011 vorliegen soll. Bei Bahn 2030 handelt es sich um den übernächsten, zwischen 2017 und 2040 zu realisierenden Ausbauschritt der Eisenbahn in der Schweiz. Die Pläne des Bundesamts für Verkehr (BAV) und der SBB zielen vor allem auf einen Ausbau der Kapazitäten und sehen drei Prioritätsstufen vor, wobei (von zwei Ausnahmen abgesehen) auf die im Vorfeld heiss diskutierte Tunnelprojekte de facto verzichtet werden soll.

Drei Prioritäten

Die in erster Priorität vorgesehenen Massnahmen bedingen 12 Milliarden Franken und wären inklusive Heitersberg-Tunnel II im Wesentlichen auf die Ost-West-Achse konzentriert. Würden stattdessen 21 Milliarden investiert, fänden auch Massnahmen zweiter Priorität im Bahn-2030-Paket Platz: solche für den Regionalverkehr, Ausbauten für die im kombinierten Verkehr immer stärker verbreitete Eckhöhe von 4 Me-

tern am Gotthard sowie der Zimmerberg-Basistunnel II auf der Achse Zürich-Zug. Nach den Vorstellungen von BAV und SBB als Optionen dritter Priorität aufgeführt und damit realistisch ausser Traktanden fallen sollen alle weiteren diskutierten Projekte, vom Wisenberg-Tunnel als drittem Jura-Durchstich bis hin zum Tiefbahnhof Luzern. Die einzelnen Kantone und Regionen pochen ungeachtet dieser Prioritätenliste auf die Vorhaben in ihrer Region.

Studie zur Finanzierung

Generelle Überlegungen zur Bahn 2030 angestellt hat die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV). Sie begrüsst den Ansatz mit ganzheitlicher und grundsätzlich nachfrageorientierter Planung, wünscht sich aber detailliertere Angaben zum gewählten Bewertungssystem. Zudem macht sie auch strategische Defizite aus. Unter anderem fordert sie eine explizitere Einbettung von Bahn 2030 in übergeordnete verkehrspolitische und raumplanerische Vorstellungen.

Präzise Vorstellungen hat die KöV, was das anzustrebende Angebot angeht: Als Kernelemente zu prüfen seien der Halbstundentakt als Grundangebot in der ganzen Schweiz und der Viertelstundentakt für die nationalen Hauptachsen und innerhalb der grösseren Agglomerationen. Für die Ost-West-Achse schlägt die Konferenz eine weitgehende bis vollständige Trennung von langsamem und schnellem Verkehr vor; zudem sollten sämtliche Hauptachsen, sei es durch Neu- oder durch Ausbau-

ten, dereinst durchgehend mit 200 km/h befahren werden können.

Eine Beschränkung auf die Massnahmen mit erster Priorität kommt für die KöV nicht in Frage. Dies auch, weil damit das Pendeln zwischen den Zentren gegenüber jenem in den Agglomerationen weiter begünstigt würde und einzelne Regionen – die Zentralschweiz oder das Tessin – nicht in angemessener Weise an den Verbesserungen partizipieren könnten. Was die Finanzierung angeht, lassen die Kantone bis im September eine eigene Studie ausarbeiten.

Wenig erstaunlich ist, dass sie sich gegen die Idee wenden, den Kantonsanteil an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe künftig zugunsten nationaler Eisenbahnprojekte zu verwenden. Mitfinanzierungen solcher Vorhaben aus ihren eigenen Kassen stehen sie distanziert gegenüber; würden für diese keine klaren Kriterien aufgestellt, bestehe die Gefahr eines ungesunden Wettbewerbs von Projekten, ohne dass das Gesamtsystem ausreichend berücksichtigt werde.

Verdrängter Faktor Tempo

Neben der Auseinandersetzung mit dem Vorschlag von BAV und SBB wurde auch die Debatte darüber weitergeführt, ob im Zuge des Bahnausbaus nicht nur nach grösseren Kapazitäten, sondern auch nach höheren Geschwindigkeiten zu streben wäre. Ein Westschweizer Expertenkomitee stellt dem Projekt Bahn 2030 ein ebenfalls auf den bereits beschlossenen Schritten basierendes Konzept «Rail 2050» gegenüber, dessen Kern eine in die internationale

Achse Lyon-München integrierte, mindestens auf 250 km/h ausgerichtete Ost-West-Magistrale ist (NZZ 22. 4. 10). Als Querdenker in diese Richtung profilierte sich auch SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi, indem er den Vorschlag aufnahm, die Fahrzeiten landesweit durch eine auf 300 km/h ausgerichtete Neu- oder Ausbaustrecke zwischen Zürich und Bern zu verkürzen.

Vorprojekt für Magnetbahn

Fortgeführt werden auch die Vorarbeiten mit dem Ziel, vorerst auf einer stark belasteten Teilstrecke des Ost-West-Korridors in Ergänzung zum bestehenden Bahnnetz eine privat zu finanzierende Magnetschwebbahn zu realisieren. Die Promotoren des Swiss-Rapide-Express sind daran, mit Partnern aus der Finanzbranche 30 Millionen Franken für ein Vorprojekt aufzubringen. Dieses System basiert auf einem berührungsfreien und elektromagnetischen Trag-, Führ- und Antriebssystem. Diese serienreife Technologie vermöchte die Fahrzeiten Zürich-Bern auf 20 Minuten oder Lausanne-Genève auf 12 Minuten zu reduzieren.

Stellung zum Bahnausbau nimmt auch das Anfang Mai erschienene Plädoyer für eine nachhaltige Verkehrspolitik von Avenir Suisse. Seine Autoren, die auf eine grössere Kostenwahrheit im Verkehr pochen, schlagen vor, das Konzept Bahn 2030 und den weiteren S-Bahn-Ausbau zu sistieren. Stattdessen propagieren sie eine auf weitere Verdichtung ausgerichtete Raumplanung, die von einer gezielten Verteuerung der Mobilität begleitet werden soll.

Inventar zum Kulturgüterschmuggel

Ausstellung im Zollmuseum

(sda) · Seit das Kulturgütertransfergesetz vor fünf Jahren in Kraft trat, wurden in der Schweiz 105 Strafverfahren wegen illegalen Handels mit Kunstwerken eingeleitet. Hunderte von Kulturgütern und Ausgrabungsstücken wurden an die Herkunftsländer zurückgegeben, wie die eidgenössische Zollverwaltung mitteilte. Unter anderem wurden an Italien mehrere hundert archäologische Kulturgüter zurückgegeben. Am Montag wurden illegal aus dem Belpaese eingeführte Amphoren-Teile im Zollmuseum in Gandria den italienischen Behörden überreicht, dies im Rahmen der Eröffnung einer Sonderausstellung «For sale? Kulturgüterschmuggel und der Zoll».

Neues Zentrum für Zecken-Krankheiten

(sda) · Die Schweiz hat neu ein Nationales Referenzzentrum für Zecken und zeckenübertragene Krankheiten, wie das Bundesamt für Gesundheit (BAG) in seinem jüngsten Bulletin schreibt. Die in Neuenburg beheimatete Institution soll die Ärzte bei ihrer Arbeit unterstützen, eine bessere Krankheitsüberwachung ermöglichen und die Labordiagnostik optimieren. Das Referenzzentrum setzt sich zusammen aus dem Institut für Biologie der Universität Neuenburg, dem mikrobiologischen Labor Admed in La Chaux-de-Fonds, dem Zentralinstitut der Walliser Spitäler in Sitten sowie dem Schweizerischen Zentrum für die Kartografie der Fauna in Neuenburg.

Import



Import mit DHL

WIR VEREINFACHEN IHREN IMPORT

Vorschriften, Zwischenhändler, Papierkram ... bei so vielen Details ist der gordische Knoten vorprogrammiert. Vertrauen Sie DHL IMPORT EXPRESS WORLDWIDE, um Ihren Importknoten zu entwirren! Ein Unternehmen. Ein wettbewerbsfähiger Preis. Eine Rechnung in einer Währung.

Das heisst kurze Lieferzeiten ohne Wenn und Aber – und ohne versteckte Kosten.

Es ist so einfach! Registrieren Sie sich noch heute unter www.simplydhl.com/schweiz



Einfacher importieren mit DHL Express und ein Apple iPad gewinnen*.

Importieren Sie bis zum 31.8.2010 mit DHL Express und gewinnen* Sie eines von fünf Apple iPad Wi-Fi 32GB. Erfahren Sie mehr über unsere attraktiven Konditionen für Importe und nehmen Sie an der Verlosung* teil. Registrieren Sie sich noch heute unter www.simplydhl.com/schweiz

EXCELLENCE. SIMPLY DELIVERED.

DHL
EXPRESS