

Replik auf Michael Töngis Kommentar zum Schweizer TGV

Quantensprung bei der Bahn nötig

Die Schweiz ist Europameisterin im Bahnfahren. Den grossen Fehler der oft flächendeckenden Streckenstilllegungen in der Phase des Auto-booms der 1950er- und 60er-Jahre und danach hat die Schweiz nicht gemacht. Entsprechende Bestrebungen der SBB in den 80er- und 90er-Jahren wurden zum Glück rechtzeitig gestoppt. Stattdessen haben wir mit Bahn 2000 ein weit vorausschauendes strategisches Konzept wenigstens teilweise umgesetzt. Kernstück der Bahn 2000 war die Neubaustrecke zwischen Bern und Olten (Mattstetten-Rothrist). Die in den 70er-Jahren konzipierte neue Haupttransversale (NHT) wurde leider nicht realisiert.

Die Eisenbahn ist auf mittleren und längeren Strecken bei genügender Auslastung immer das mit grossem Abstand klimafreundlichste Verkehrsmittel. In der Schweiz wird es dank eines ambitionierten Programms der SBB bald zu 100 Prozent mit erneuerbarer Energie betrieben. Ich erinnere mich, wie ein Experte an einem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) organisierten Workshop im Sommer 2020 den Beitrag der Eisenbahn für eine klimaneutrale Schweiz bis 2050 erläuterte. Dazu bräuchte es eine massive Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Er sprach von einer Verdoppelung, in der nachfolgenden Diskussion räumte er ein, dass es wohl eher eine Verdreifachung des Schienenanteils sein müsste.

Und tatsächlich: Dass der bestehende Fahrzeugbestand in den nächsten 25 Jahren von 4,8 Millionen (!) Autos durch noch grössere, noch schwerere und noch mehr übermotorisierte E-Autos ersetzt wird, kann ja wohl nicht sein. Offenbar genau davon geht aber das BAV aus. Die «Perspektive Bahn 2050», welche vom Bundesrat ins Parlament gebracht wird, rechnet

«Dass der Strategie des Bundamts für Verkehr ein fundamentaler Fehler zugrunde liegt, macht es nur noch schlimmer.»

bloss mit einer lächerlichen Zunahme des Schienenanteils um 2 bis 3 Prozent bis 2050. Die BAV-Strategie setzt nämlich auf den Ausbau des Schienenanteils bei kürzeren und mittleren Distanzen und verzichtet auf eine strategische Weiterentwicklung des Schweizer Bahnnetzes.

Dass der BAV-Strategie ein fundamentaler Fehler zugrunde liegt, macht es nur noch schlimmer: Das BAV geht von der Anzahl Wege aus, nicht von der Verkehrsleistung in Personenkilometern. Letzteres ist aber das, was zählt, wenn es um die Menge von produziertem CO₂ geht. 10 Personen, die im Schnitt 12 Kilometer täglich unterwegs sind, und eine Person, die 120 Kilometer täglich unterwegs ist, haben die gleiche Verkehrsleistung. Wenn diese eine Person von der Strasse auf die Schiene umsteigt, hat das den gleichen Effekt wie ein Umstieg jener 10 Perso-

nen mit den kurzen Strecken. Und genau das ist der Quantensprung, den der Ausbau der Schienen-Hauptarterien mit teilweisen Neubauten bringt. Dass dies höhere Geschwindigkeiten erlaubt und unser Netz zu einem Bestandteil des in den letzten Jahrzehnten entstandenen europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes macht, ist ein erwünschter Effekt. Das ist das «Verkehrskreuz Schweiz», welches der Nationalrat in seiner letzten Session grossmehrheitlich befürwortet hat. Wobei in der Schweiz «Hochgeschwindigkeit» 200 bis maximal 250 km/h bedeutet – unsere Distanzen zwischen den grossen Städten sind für höhere Geschwindigkeiten zu kurz. Mit den neu geschaffenen Kapazitäten auf den Hauptarterien kann das bestehende Netz massiv entlastet werden und schafft dort die nötigen Kapazitäten für den Ausbau des S-Bahn- und Regionalverkehrs.

Das alles sind Zusammenhänge, die ausgerechnet der grüne Nationalrat Töngi in seinem Meinungsartikel vom 26. Januar nicht sehen will oder kann. Sein Vergleich mit dem französischen TGV hinkt gewaltig, denn Frankreich hat jahrzehntelang massiv Strecken stillgelegt, nun fehlen die Zufahrten zum TGV-Netz. In der Schweiz ist ein «TGV modeste» die perfekte Ergänzung – der nächste Quantensprung zugunsten einer klimafreundlichen Mobilität der Zukunft.



Martin Stuber, Präsident Pro Bahn Zentralschweiz und Vorstandsmitglied SwissRailvolution, Zug

Wie reagiert China auf die Schweizer Ballone in Asiens Lüften?



Persönlich

Glimm und Springli

Der Marlboro-Mann der Schweiz rührt in Werbefilmen mit Lindor-Optik einen Schwingbesen in zart schmelzender und allerfeinster Schokolade. Gekleidet ist er in ein Tenue mit Gourmet-Aura, aseptisch weiss und frei von Flecken. Auf dem Kopf trägt er eine übertrieben hohe



Haube. Mich irritiert diese sterile Umgebung im Videoclip; höchstens beim Chef's Table in einem Fünfsternerhaus wird in dieser Weise am Herd hantiert.

Ein Baugesuch, das kürzlich bei der Stadt Olten einsehbar war und bei dem die renommierte Schoggifabrik als Bauherrschaft in Erscheinung tritt, ist beruhigendes Indiz dafür, dass die Realität eine andere ist. Ein «Unterstand Raucher» auf dem Werkgelände soll es werden: vier Meter lang, drei Meter breit, 2,2 Meter hoch. Während der Rauchpause muss die Haube also runter vom Kopf.

Eine schöne Vorstellung, dass die Herstellerin leckerer Süssigkeiten der Belegschaft während der Siesta den ergänzenden Konsum von Genussmitteln gönnt. Dabei darf die begehrte Ware variiert werden. Oder wie der Konzern es formuliert: «Das ständige Streben nach neuen Geschmacksrichtungen ist, was einen erfolgreichen Maître Chocolatier ausmacht.»



Noël Binetti
noel.binetti@chmedia.ch

Apropos

Blindgänger der Geschichte

Auf dem Churer Friedhof Daleu steht ein Koloss von einem Stein mit einer Inschrift, die an deutsche Kriegssopfer im Ersten Weltkrieg erinnert. Errichtet wurde er brisanterweise im Jahr 1938, also während des Hitler-Regimes. Seit Jahrzehnten hat niemand von ihm Notiz oder an ihm Anstoss genommen. Der Stein war sozusagen ein Blindgänger der Geschichte. Zum Glück hat nun Radio SRF mit einer Recherche auf die versteckte Gefahr aufmerksam gemacht. Man stelle sich vor, was alles hätte passieren können, wäre der Stein weitere 85 Jahre unentdeckt geblieben.

Das Churer Stadtparlament hat nun einen Vorstoss unterstützt, der verlangt, dass neben dem Stein eine «Kontextualisierung» installiert wird. Also zum Beispiel ein Hinweisschild, auf dem steht: «Achtung. Dies ist ein Nazistein!» Nur damit das jede und jeder kapiert. Vielleicht sollte man ab der Friedhofspforte noch ein paar Wegweiser aufstellen. Sodass garantiert jeder Neonazi den Stein findet.

David Angst