

NZZ 1 30.03.10

Kosten und Nutzen bei Bahn 2030

Der Artikel «Überladenes Fuder für die Bahn» (NZZ 24. 3. 10) zeigt richtigerweise auf, dass nicht Prestigeprojekte im Vordergrund stehen dürfen bei der Planung des weiteren Ausbaus des Bahnnetzes. Er ist rein nach dem Bedarf der Bahn und der schweizerischen Verkehrspolitik auszurichten. Deshalb ist es richtig, dass Bahn 2030 auch regionale Projekte berücksichtigt. Die grössten Staus befinden sich bekanntlich auf dem Autobahnnetz in den Agglomerationen, und hier handelt es sich in erster Linie um Verkehr von regionaler Bedeutung.

Der letzte Abschnitt des Artikels erstaunt dann doch. Um die Verkehrsprobleme zu lösen, braucht es keine höheren Geschwindigkeiten auf den Hauptachsen, sondern den Ausbau der S-Bahnen in den verschiedenen Agglomerationen der Schweiz. Auf den Zubringerstrecken zu den Hauptachsen des Bahnnetzes verliert der Bahnreisende heute Zeit im Vergleich zum Auto. Eine Beschleunigung der Züge zwischen den Städten kostet nur viel Geld und bringt der Mehrheit der Bahnfahrer keine Vorteile.

Daniel Gasser, Zürich

Zu Recht weist der Kommentator in der NZZ vom 24. 3. 10 darauf hin, dass es zum Zimmerberg-Basistunnel II eine kostengünstigere Alternative gibt. «Zimmerberg light» würde die bestehende Linie zwischen Zug und Thalwil mit einer zweiten Tunnelröhre zwischen Baar-Litti und Sihlbrugg sowie einem neuen, kurzen Doppelspurtunnel zwischen Sihlbrugg und Horgen auf durchgehende Doppelspur ausbauen.

Leider wissen wir nicht, um wie viel günstiger «Zimmerberg light» zu haben ist. Da gegenüber einem Basistunnel aber nur halb so viel Tunnelkilometer gebaut werden müssten, darf von einer sehr erheblichen Einsparung ausgegangen werden, und zwar auch bei den Folgekosten!

Für die Light-Version sprechen neben der damit erzielten Kapazitätserhöhung auch betriebliche und funktionale Aspekte: So werden das linke Zürichseeufer mit einem Einzugsgebiet von rund 100 000 Personen sowie Glarus/Graubünden besser an die Zentralschweiz angeschlossen. Der Hauptbahnhof Zürich wird entlastet, umso mehr, als vom Süden her nur die Seelinie in den neuen Durchmesserbahnhof Löwenstrasse läuft.

Das Hauptargument der Basistunnel-Befürworter – der Zeitgewinn – ist relativ. Unter dem Strich reduziert der Basistunnel die Fahrzeit nur um 4 Minuten gegenüber «Zimmerberg light», zwischen Zug und Flughafen sogar nur 2 Minuten, wenn der Interregio über den neuen Bahnhof Löwenstrasse geführt wird. Es wäre zu begrüssen, wenn Bundesamt für Verkehr (BAV) und SBB einen seriösen Kosten-Nutzen-Vergleich zwischen den beiden Varianten vornehmen liessen. Nur so können sich Parlament und Volk eine fundierte Meinung bilden.

*Martin Stuber, Zug
Kantonsrat, Alternative Grüne Fraktion*

Die halbe Schweiz lamentiert über die zögerlichen Ausbauschritte der Eisenbahn. Im Kanton Zürich trauert man dem Brüttener Tunnel nach.

Nur: Blosser Katzenjammer für nicht berücksichtigte Projekte greift zu kurz. Wenn die Kantone mehr Bahn wollen, müssen sie das Geld dort abzweigen, wo es ausreichend vorhanden ist: beim Strassenbau.

Die LSVA-Anteile kann man intelligenter einsetzen als heute. Und die Zweckbindung der Treibstoffzölle ist ein alter Zopf, den es endlich abzuschneiden gilt. Wenn das Geld für Verkehrsinfrastrukturen knapp ist, muss es dort eingesetzt werden, wo es den grössten Nutzen bringt, das ist offensichtlich bei der Bahn: Ein einziger 400 Meter langer Doppelstockzug der SBB bietet rund 1500 Sitzplätze – wer denkt da angesichts der durchschnittlichen Besetzung eines Pendelautos mit 1,1 Personen noch an Strassenbau?

*Ralf Margreiter, Zürich
Kantonsrat Grüne*