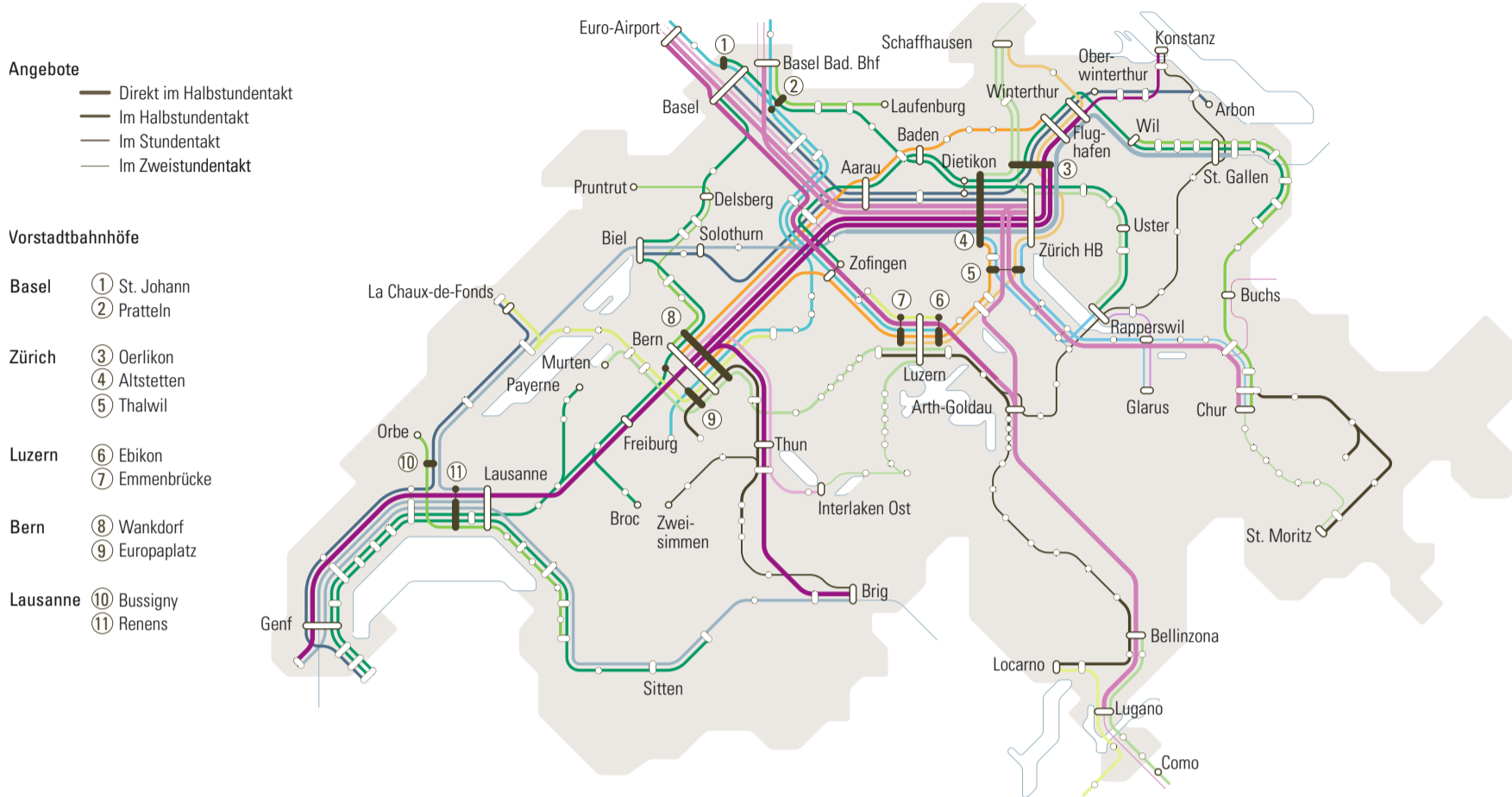


Das Nachtleben am Basler Rheinknie leidet unter mangelndem Verständnis **SEITE 14**

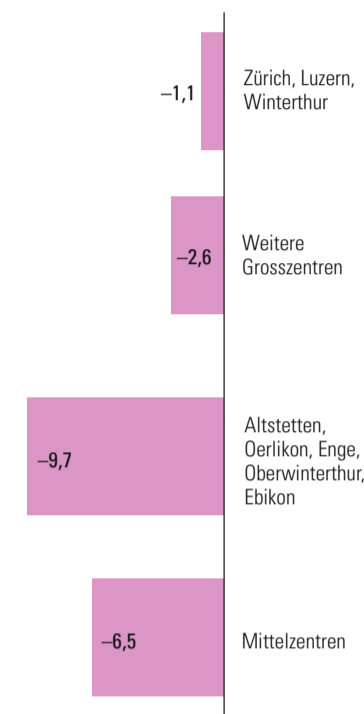
Das ehemalige Kapuzinerkloster in Appenzell hat einen neuen guten Geist **SEITE 17**

Vorschlag Liniennetz «Neue Langfriststrategie» 2050



Reisezeitgewinn durch «Neue Langfriststrategie» im / aus dem Metropolitanraum Zürich

Mittlere Reisezeitveränderung zu/ab folgenden Bahnhöfen, in Minuten¹



¹ basierend auf einer Auswahl von 300 Fernverkehrsverbindungen.

NZZ-Infografik/lea.

QUELLE: D. STUCKI, ETH

Drehscheiben in den Vorstädten

ETH-Verkehrsplaner schlagen neue Ansätze zur Weiterentwicklung des Bahnnetzes vor

Die Zugverbindungen sollten vor allem zwischen den Agglomerationen beschleunigt werden. Eine Dezentralisierung des Umsteigens ist angezeigt. Zu diesem Schluss kommen ETH-Verkehrsplaner.

PAUL SCHNEEBERGER

2017 will der Bundesrat die Vernehmlassungsvorlage zum übernächsten Bahn-Ausbaustritt verabschieden. Derzeit ist das Bundesamt für Verkehr daran, dafür zwei Varianten auszuarbeiten – eine mit Projekten für 7 Milliarden Franken, die bis 2030 umgesetzt werden sollen, eine andere Variante mit Vorhaben für 12 Milliarden Franken, die bis 2035 zu realisieren wäre. Diese Planung baut im Personenverkehr konzeptionell auf dem Status quo auf: auf dem integrierten Taktfahrplan mit grossen Anschlussknoten in den grossen Bahnhöfen. Allenfalls soll die Reisezeit zwischen Zürich und Bern auf 45 Minuten reduziert werden.

Anders beschleunigen

Absolventen des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme an der ETH legen in neuen Masterarbeiten Alternativen zu diesem Ansatz vor. Sie bemängeln sowohl eine zu grosse Diskrepanz zwischen der beabsichtigten und der tatsächlichen Raumentwicklung als auch eine konzeptionelle Stagnation in der Eisenbahnplanung. Dass es auch anders geht, zeigt die Masterarbeit, in welcher der Verkehrsplaner Dominic Stucki eine langfristige Strategie für das Bahnnetz der Schweiz bis ins Jahr 2050 ausrollt. Er tut dies anhand eines konkreten Modells für Netz und Fahrplan des schweizerischen Fernverkehrs.

Stucki beginnt damit, dass er eine Auslegung der politisch konsolidierten Zielsetzungen zu Raumplanung und Verkehr auf Bundes- und Kantons-ebene macht und Widersprüche zwischen diesen ausschält. Um dem Ziel

gerecht zu werden, das Verkehrswachstum vor allem auf der Schiene abzufangen, kommt er nach einer begründeten Abwägung von fünf verschiedenen Varianten zu einer klaren Schlussfolgerung, aus der er eine «Neue Langfriststrategie» ableitet: Nicht mehr Reisen über 100 und mehr Kilometer zwischen den grossen Städten sollen verkürzt werden (dort dominiert die Bahn schon heute), sondern jene über mittlere Distanzen in den Agglomerationen des Mittellandes – dort, wo ein deutliches Bevölkerungswachstum absehbar und deshalb eine weitere Vernetzung erwünscht ist.

Sonst, so seine Einschätzung, werde der Verkehr vor allem auf der Strasse wachsen, weil sie gegenüber der Eisenbahn mit ihren «Umwegen» über die grossen Bahnhöfe substanziiell attraktiver ist. Schlüssel, um die Eisenbahn für die Mobilitätsbedürfnisse in der dezentral verstädterten Schweiz von morgen fit zu machen, ist für Stucki eine teilweise Auflösung der Taktknoten in den grossen Bahnhöfen. Sie sollen durch

Umsteigebeziehungen in auszubauenden Vorstadtbahnhöfen wie Zürich Altstetten, Bern Wankdorf, Pratteln oder Renens ergänzt werden. Dieses System, das auf einem Viertelstundentakt im Fernverkehr des Mittellandes basiert, würde jenen Verkehrsbeziehungen am besten gerecht, die am stärksten wachsen werden: jenen zwischen einzelnen Teilen der verschiedenen Agglomerationen, für die Fahrten über Hauptbahnhöfe Umwege bedeuten.

Zürich Altstetten statt HB

Hinzu kommt, dass mache Vorstadtbahnhöfe im Gegensatz zu den Hauptbahnhöfen in Gehdistanz zu den am stärksten wachsenden Arbeitsstätten des Landes liegen. Im direkten Einzugsgebiet von Zürich Altstetten etwa finden bereits rund 40 000 Menschen Arbeit, und der Entwicklungsschwerpunkt Bern Wankdorf ist so angelegt, dass dort Arbeits- und Wohnraum für mindestens 25 000 Personen geschaffen

werden kann. Es sind vor allem die neuen Verknüpfungen und die Ausdifferenzierung des Angebots in zahlreiche neue, zum Teil tangentielle Direktverbindungen (vgl. Liniennetz), die den öffentlichen Verkehrs beschleunigen. Zeitgewinne durch Neubaustrecken über grosse Distanzen, so der Ansatz von Stucki, sollen in zusätzliche Halte «reinvestiert» werden.

Aufgrund des Beispiel-Fahrplans, den er erstellt hat, hat Dominic Stucki anhand von rund 300 Fernverkehrsverbindungen zwischen Gross-, Sub- und Mittelzentren im Raum Zürich - Luzern ausgerechnet, dass sich Fahrten mit Start oder Ziel in den wachsenden Subzentren rund um die grossen Städte um

durchschnittlich 10 Minuten oder rund 20 Prozent verkürzen liessen.

Stucki, der seine Arbeit als Ansatz versteht, der sich weiter vertiefen und dann in einem strukturierten Ideenwettbewerb anderen Vorschlägen zur Netzgestaltung gegenüberstellen liesse, plädiert dafür, im Umfeld der Vorstadtbahnhöfe Raum für Ausbauten zu lassen. Geschieht das nicht, besteht die Gefahr, dass eine solche Konzeption schon bald im eigentlichen Sinne des Wortes «verbaut» wäre.

Platz weiterhin auch für Güter

Weitere Ausbauten – zum Beispiel eine weitere Doppelspur aus dem Aargau bis vor die Tore von Zürich – wären so anzulegen, dass sie mit dem Konzept kompatibel sind. In diesem konkreten Fall müssten Halte in Aarau und Altstetten möglich sein. Zudem, so der Verkehrsplaner, sind die Ausbauten auch so anzulegen, dass der Güterverkehr weiterhin Platz auf den Schienen findet.

Keine Tradition

P.S. · Strukturierte Vergleiche verschiedener konzeptioneller Ansätze haben in der Schweiz (noch) keine Tradition. Das Nationalstrassennetz ist ein Kind von Planung und politischen Entscheidungen an der Wende von den 1950er zu den 1960er Jahren. Seither gab es einzelne Ergänzungen des Netzes, nie aber eine grundlegende konzeptionelle Überarbeitung. Bei den SBB waren die Einführung des Taktfahrplans 1982 und anschliessend das Konzept Bahn 2000 Meilensteine, die bis heute massgeblich sind. Beide Elemente haben den öffentlichen Verkehr attraktiver und effizienter gemacht. Der Taktfahrplan geht auf eine Initiative innovativer SBB-Kadermitarbeiter zurück, und Bahn 2000 war die regionalpolitisch austariertere Planung der sogenannten Neuen Haupttransversalen für hohe Geschwindigkeiten. All diese Konzepte wurden nie direkt Alternativen gegenübergestellt.

Das Basler Modell eines strukturierten Ideenwettbewerbs

P.S. · Die «Neue Langfriststrategie» 2050 des ETH-Verkehrsplaners Dominic Stucki für die Eisenbahn in der Schweiz resultiert aus einem groben Vergleich von fünf verschiedenen konzeptionellen Ansätzen. Diese reichen von einem Hochgeschwindigkeitsnetz bis hin zu einer rein wirtschaftlichen Kriterien orientierten Weiterentwicklung des Bahnnetzes.

Die von ihm daraus abgeleitete und an den Perspektiven für die Raumentwicklung orientierte «Langfriststrategie» liesse sich nach einer weiteren Vertiefung anderen konsolidierten Vorschlägen gegenüberstellen. Dies könnte in einem strukturierten Ideenwettbewerb geschehen, in dem verschiedene Strategien nach fachlichen Kriterien bewertet werden. Politisch liesse sich in der Folge beschliessen, ob einer der Ansätze oder eine daraus abgeleitete konsolidierte Synthese als verbindliche Strategie definiert werden soll.

Solche Vorgehensweisen empfehlen sich, wenn die Komplexität der Aufgaben hoch ist oder wenn es darum geht, mehrere Akteure verbindlich auf eine konstruktive Zusammenarbeit zu verpflichten. Bei der Weiterentwicklung des schweizerischen Bahnnetzes sind die zentralen Herausforderungen, den Ausbau optimal auf die Ziele der Raumentwicklung abzustimmen und dabei die Mittel möglichst effizient einzusetzen. Beides legt eine Abkehr von der bis anhin praktizierten Alternativlosigkeit nahe.

Beispielhaft für ein solches strukturiertes Vorgehen ist das Konzept «Tramnetz 2020», das die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam entwickeln liessen. Als Ziel definierten sie «die Schaffung eines attraktiven, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Tramnetzes als Rückgrat des Stadt- und Agglomerationsverkehrs». Das Konzept bildet seit seiner politischen Verabschie-

Mehr Bahn für das viele Geld

Kommentar auf Seite 11

dungen zwischen Gross-, Sub- und Mittelzentren im Raum Zürich - Luzern ausgerechnet, dass sich Fahrten mit Start oder Ziel in den wachsenden Subzentren rund um die grossen Städte um