

Flankierende Massnahmen : Paul Romann : Alternative zur Alpenschnellbahn

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **1 (1988)**

Heft 12

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-118921>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Flankierende Massnahmen

Paul Romann, Berater für Fragen des öffentlichen Verkehrs, schlägt als Alternative zu einer Alpenschnellbahn eine vernetzte Alpenbahn vor. Im Gespräch mit «Hochparterre» geht es um die Rahmenbedingungen seines Vorschlages.

Hochparterre: Neue Transversalen bringen eine Erhöhung der gesamten Mobilität und damit schon an der Wurzel neue Belastungen der Umwelt in den Alpen – ist eine neue Alpeneisenbahn überhaupt vertretbar?

Romann: Der politische Druck auf die Schweiz, einen 40-Tonnen-Transitkorridor zu schaffen, nimmt von seiten der EG, aber auch von innen zu. Ein fundamentalistisches Nein erhöht diesen Druck. Keine der vier Varianten für eine Schnellbahn hat innenpolitisch eine Chance. Ein Scherbenhaufen müsste katastrophale Folgen haben. Die Überflutung der Schweiz durch europäische Lastwagen wäre wohl nicht mehr zu verhindern. Die bahnmässige Vernetzung des Mittellandes mit dem Tessin und dem Wallis bringt regionalpolitisch weitaus mehr als eine europäische Superachse. Es kann weitgehend auf Neubaustrecken verzichtet werden. Die Transversale wird weniger umweltbelastend.

HP: Jedes Projekt der Grössenordnung auch dieser vernetzten Variante hat gravierende politische und ökologische Folgen. Welche Rahmenbedingungen müssen erfüllt sein?

R.: Nach der Eröffnung des Basistunnels durch den Gotthard muss die Umweltbelastung in der Leventina und im Reusstal kleiner sein. Der Autoverkehr muss massiv eingeschränkt werden. Zu fordern ist ein Transitverbot für Lastwagen. Auch Schweizer Lastwagen müssen vermehrt auf die Bahn. Die Strassen dürfen nicht ausgebaut werden: keine zweite Gotthardröhre, kein Rawilersatz – diese Rolle übernimmt der Autoverlad durch den Lötschberg-Basistunnel –, Rückbau der Kantonsstrassen. Verlagert muss in erster Linie der Güterverkehr werden. Im Reiseverkehr kann aus politischen Gründen nicht mit gleicher Härte vorgegangen werden. Aber auch hier: Dank hoher Attraktivität viele Umsteiger.

HP: Die Geschichte leerer Versprechungen bezüglich flankierender Massnahmen ist lang und enttäuschend. Realisiert werden herausgebrochene Planteile. Was Schaden lindern soll, bleibt auf dem Papier. Hofft Paul Romann auf die Wende?

R.: Die Zeit ist auf unserer Seite.



FOTO: LUCIA BEGONDA

Paul Romann, Berater für Fragen des öffentlichen Verkehrs: «Wir haben zunehmend auch in Europa Verbündete.»

Der erste Zug wird frühestens im Jahr 2005 durch einen der neuen Tunnel fahren. Bis dahin bleibt viel Zeit, die flankierenden Massnahmen durchzusetzen. Die Schäden im Alpenraum werden – leider – bald so gravierend sein, dass auch sehr strenge Massnahmen politisch durchsetzbar werden. An einer Tagung der Alpenschutzkommission in Vaduz haben auch die EG-Leute akzeptiert, dass die Grenzen der Bela-

stung im Alpenraum erreicht sind. Wir haben zunehmend auch in Europa Verbündete. Die schweizerischen Umweltorganisationen planen überdies, eine Transitinitiative für flankierende Massnahmen zu lancieren.

HP: Ihre Projektskizze favorisiert die Zentral- und die Westschweiz. Der Kanton Graubünden und vor allem die Ostschweiz, wo man ja teilweise sehr auf die Splügenbahn hofft, bleiben links liegen.

Ist das der regionalpolitische Stein der Weisen?

R.: Die Ostschweiz ist bei der Bahn 2000 zu kurz gekommen. St. Gallen ist kein Knoten, obschon der Bodenseeraum und das Rheintal wichtig sind. Hier muss etwas passieren. Aber nicht eine Alpentransversale, sondern eine Ergänzung der Bahn 2000. Die Reise von St. Gallen über Zürich nach Lugano sollte nicht mehr als drei Stunden dauern. Zudem muss die Verbindung nach München aufgewertet werden. Diese Idee ist unter dem Namen «Y-Nord» bekannt. Die Splügenbahn brächte St. Gallen wenig. Die Ostschweiz würde nicht besser in die Schweiz integriert, sondern hätte nur eine bessere Verbindung ins Ausland. Wem würden die Güterzüge, die ohne Halt durchs Rheintal donnern, nützen? Eine neue Alpentransversale ist nur sinnvoll, wenn sie der Bevölkerung in den Regionen etwas bringt. So wie aus der Neuen Haupttransversalen (NHT) das flächendeckende Konzept Bahn 2000 geworden ist, so muss aus dem linearen Projekt einer NEAT ein umweltorientiertes Bahnkonzept werden.

GA

Lötschberg und Gotthard

Noch bis im Januar 1989 läuft die Vernehmlassung für eine neue Alpentransversale durch die Schweiz (NEAT). Gefragt wird:

1. Soll eine neue Eisenbahntransversale gebaut werden? 2. Wenn ja, welche Variante:

Lötschberg/Simplon, Gotthard, Alpenbahn-Y oder Splügen? Zur Diskussion gestellt sind voll ausgebaute Nord-Süd-Schnellverbindungen mit aufwendigen Zulaufstrecken im Mittelland. Paul Romann, Berater für Fragen des öffentlichen Verkehrs in Zürich, schlägt statt dessen eine Netzvariante vor.

Kernpunkte sind:

– Die Bildung von Bahnknoten in

Sitten, Brig, Lugano und Mailand gemäss dem Konzept von Bahn 2000.

– Bau von zwei Basistunnels durch Gotthard und Lötschberg, aber ohne Zulaufstrecken.

– Bescheidener Ausbau bestehender Strecken wie etwa Doppelspur zwischen Bellinzona-Luino und Zug-Arth-Goldau.

Damit soll die NEAT vor allem ein Bahnkonzept für die Schweiz werden und erst in zweiter Linie dem Transitverkehr dienen. Die Umweltbelastung wird auf zwei Achsen verteilt. Die Leistungsfähigkeit im Transitverkehr wird von heute 24 Mio. auf 43 bis 50 Mio. Tonnen pro Jahr gesteigert. Die Kosten liegen unter 10 Milliarden Franken.