

K O M I T E E G E G E N N E U B A U S T R E C K E N

B A H N 2 0 0 0 N E I N

=====

Postf.72610, 3422 Kirchberg, Tel.034 45 55 33, PC 34-40490-0

Kurzfassung der Argumente

Eine ausführliche Fassung kann auf dem Sekretariat angefordert werden (in deutsch).

=====

1. Das Referendums- und Abstimmungskomitee

Das überparteiliche Komitee gegen die Neubaustrecken im Konzept BAHN 2000 besteht aus 47 Einwohnergemeinden, 11 Bürgergemeinden sowie zahlreichen anderen Organisationen und über 900 Einzelmitgliedern.

Präsident: Paul Luder, Landwirt, Grossrat, 3424 Oberösch,
Tel. 034 45 22 29

Sekretariat: Martin Bürgi, Fürsprecher und Notar, Susanne
Kunz, Sekretärin, Eystrasse 1, 3422 Kirchberg,
Tel. 034 45 55 33

2. Neubaustrecken sind nicht nötig

Der Widerstand richtet sich nicht primär gegen das Konzept BAHN 2000 als solches, obwohl auch dieses schwerwiegende Mängel aufweist, sondern gegen die geplanten Neubaustrecken. Die SBB behauptet, ohne Neubaustrecken sei BAHN 2000 nicht möglich. Wir sind anderer Meinung. Ein auf die Zukunft

ausgerichtetes Eisenbahnnetz für die Schweiz kann auf Neubaustrecken verzichten:

- a) Mattstetten-Rothrist (43 km). Als Begründung wird die Kapazität und ein Zeitgewinn von 10 Minuten angegeben.
- b) Vauderens-Villars-sur-Glâne (27 km) durchgehend oberirdisch. Als Begründung wird ein Zeitgewinn von 9 Minuten angegeben.
- c) Muttenz-Olten (28 km). Als Begründung wird die Kapazität und ein unbestimmter Zeitgewinn angegeben.
- d) Zürich Flughafen-Winterthur (10 km). Begründung ist die Kapazität und ein Zeitgewinn von 5 Minuten.

Wir betreiben schon heute das dichteste Eisenbahnnetz der Welt. Durch Modernisierung und Einführung eines leistungsfähigen Zugssicherheitssystems kann die angeblich fehlende Kapazität auf den bestehenden Strecken ohne weiteres erreicht werden. Wenn schon Zeit gewonnen werden muss, kann dies mit entsprechendem Rollmaterial geschehen (z.B. Pendolino in Italien, Talgo in Spanien). Jede Sekunde verschwindet in der Schweiz 1 m² Kulturland. Dies kann nicht so weitergehen. Künftig darf Kulturland nur noch freigegeben werden, wenn ein echtes öffentliches Interesse und keine Alternative besteht. Bei BAHN 2000 ist das Bedürfnis für die Landbeanspruchung nicht nachgewiesen.

3. Fragwürdiger Zeitgewinn

"Weniger als eine Stunde im Zug bis zum Stell-dich-ein im nächsten Knotenbahnhof mit der dazu nötigen Geschwindigkeit". Diese Zielsetzung steht an erster Stelle in Konzept BAHN 2000. Das hat aber nur für den Intercityzug Gültigkeit. Schnellzüge, Regionalzüge, Privatbahnen und strassengebundene Verkehrsmittel stehen ausserhalb und haben sich diesem Intercitysystem zu unterwerfen. Knotenbahnhöfe sind nicht kundenfreundlich. Innert wenigen Minuten müssen in einem solchen Bahnhof hunderte von Reisenden Züge verlassen und wieder auffüllen, umsteigen von einem zum anderen Perrongeleise. Das Gepäck muss umgeladen und Post ein- und ausgeladen werden. Das Gedränge ist vorprogrammiert, ältere und behinderte Reisende werden grosse Mühe haben. Mit Fahrplanabstimmung und einer sinnvollen Verdichtung von Fahrgelegenheiten können die Warte- und Umsteigezeiten ebenso verkürzt werden.

4. Landwirtschaft

Die Landwirtschaft wird sehr stark betroffen. Sie hat nur Opfer zu bringen: So gehen pro Meter Neubaustrecke 40 m² Land verloren, das meiste von ausgezeichnete Kulturlandqualität. Ersatzaufforstungen beanspruchen zusätzliche Landflächen. Es werden Flächen zerschnitten, die nicht mehr zusammenlegbar sind. In den Knotenbahnhofzentren werden, wegen deren besseren Standortgunst, zusätzliche Kulturlandflächen eingezont. Böschungen und Einschnitte im ebenen Land sind landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar. Durch Mehrwege und Immissionen wird die Bewirtschaftung des Landes beeinträchtigt.

5. Umweltverträglichkeit

Für BAHN 2000 liegt keine genügende Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Die eidgenössischen Räte haben auf Grund einer einfachen "Korridorbetrachtung" entschieden.

Es ist falsch, zuerst den Bau inklusiv den dazu nötigen Rahmenkredit zu bewilligen und im nachhinein zu prüfen, ob sich das Bauvorhaben mit der Umwelt verträgt. Die jüngsten Naturkatastrophen haben gezeigt, welche Auswirkungen Grosseingriffe in Natur und Landschaft zeitigen können.

BAHN 2000 wird als umweltfreundlich angepriesen. Es gibt keinen umweltfreundlichen Verkehr. Jede Verkehrsart fordert ihren Preis an Land, Wald, Umwelt, Energie und erzeugt Lärm. Bei Modernisierung und Anpassung des bestehenden Eisenbahnnetzes belasten wir die Umwelt am wenigsten. Bei BAHN 2000 fehlt die nötige Prüfung über Auswirkungen auf die Umwelt.

6. Finanzielle Ueberlegungen

Die Kosten für BAHN 2000 werden wie folgt angegeben:

Infrastruktur SBB	5400 Mio Franken
Rollmaterial SBB	1266 Mio Franken
Privatbahnen SBB	<u>2000 Mio Franken</u>
	8666 Mio Franken

Die jährlichen Infrastrukturkosten für SBB und Privatbahnen betragen 802 Mio Franken. BAHN 2000 bringt jährlich zusätzlich Kosten von 700 Mio Franken. Es wäre Pflicht der Behörde, dem Steuerzahler vor der Abstimmung aufzuzeigen, wie diese Geldbeträge aufgebracht werden. Dies ist nicht erfolgt.

7. Energie

Die Bahnen decken ihren Energiebedarf mit ca. 2/3 Wasserkraft und 1/3 Atomstrom. BAHN 2000 erfordert einen Mehrbedarf an elektrischer Energie von 25%. Wie und wo diese Elektrizität produziert werden soll, ist nicht bekannt.

8. Gütertransit

BAHN 2000 löst die Transitfrage nicht. In- und Ausland fordern eine rasche Realisierung eines neuen Alpenbasistunnels. Dieses Problem muss vor BAHN 2000 gelöst werden, sonst werden Milliarden am falschen Ort verbaut.

9. Verkehrspolitik

BAHN 2000 rechnet mit einem quantitativen Wachstum vorwiegend im Freizeit und Luxusverkehr. Eine solche gesteigerte Mobilität bringt keine echten Vorteile; es schränkt die Lebensqualität in grossem Ausmass ein. Wir wollen kein Verkehrsnetz, das uns ermöglicht, in Bern zu wohnen, in Zürich zu arbeiten und in Basel einzukaufen. Qualitatives Umweltdenken wäre besser.

10. Die Irreführung

Die Befürworter von BAHN 2000 versuchen den Eindruck zu erwecken, dass bei Ablehnung von BAHN 2000 der öffentliche Verkehr in der Schweiz zu Grabe getragen werde. Das ist eine Irreführung. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs wird auch ohne BAHN 2000 weitergeführt. Die eidgenössischen Räte haben den 7. Rahmenkredit von 900 Mio. Franken für den öffentlichen Verkehr bewilligt; dazu kommen die Leistungen der Kantone und Gemeinden. Die Tarifverbilligungsmassnahmen sind in Kraft, Verbundбилете für ganze Regionen werden weiter entstehen.

DARUM: BAHN 2000 NEIN

Quellen:

- Gesamtverkehrskonzeption Schweiz (GVK)
- Botschaft koordinierte Verkehrspolitik (KVP)
- Zweckmässigkeitsprüfung NHT
- Botschaft des Bundesrates BAHN 2000 an das Parlament