

Telefon 031 44 57 89
Postfach 200
3000 Bern 16

PRESSEDIENST

Nr. 3 / INHALTSVERZEICHNIS

Müssen wegen Bahn 2000 zusätzliche Kernkraftwerke gebaut werden?

Seiten

Die Gegner von Bahn 2000 verbreiten die Behauptung, dass der bescheidene zusätzliche Energiebedarf für Bahn 2000 nicht vorhanden sei. Die Tatsachen sind anders.

1 - 2

Wieviel Land beansprucht Bahn + Bus 2000 tatsächlich?

In den Diskussionen über Bahn + Bus 2000 wird kritisiert, dass das Konzept zur landesweiten Förderung des öffentlichen Verkehrs unverhältnismässig viel Land beanspruche. Der effektive Landbedarf und einige Vergleiche mit anderen Bereichen und Vorhaben unseres Landes ermöglichen eine differenziertere Meinungsbildung.

3 - 4

Bahn 2000 nimmt Rücksicht auf wertvolles Kulturland

Am Beispiel der Neubaustrecke Süd plus lässt sich eindrücklich zeigen, wie in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden umweltschonend und rücksichtsvoll neue Eisenbahnlinien geplant und gebaut werden können.

4

Wieviel Strom braucht Bahn 2000?

Der öffentliche Verkehr benötigt gut 2,2 Milliarden kWh elektrische Energie pro Jahr. Das sind nur 5,3 Prozent des gesamten schweizerischen Stromverbrauchs. Nach Angaben des Verbandes Schweiz. Elektrizitätswerke (VSE) wird sich der Mehrbedarf für Bahn 2000 und Zürcher S-Bahn im Jahr 2000 auf 4-500 Millionen kWh belaufen. Innerhalb der Bahnen ist dies eine Erhöhung um 20 - 25 Prozent. Gemessen am heutigen gesamten Elektrizitätsverbrauch der Schweiz stiege der Stromanteil der Bahnen jedoch nur um einen Prozentpunkt. Bis ins Jahr 2005 sinkt der Anteil der Bahnen sogar wieder.

Beilage

Kein zusätzliches Kernkraftwerk für Bahn 2000

von Hans-Rudolf Nebiker, Nationalrat (SVP,BL), Diegten

Es stimmt, Bahn 2000 braucht zusätzliche elektrische Energie. Der dichtere Fahrplan und die höheren Geschwindigkeiten benötigen etwa 20 % mehr Strom, aber trotzdem ist wegen der Bahn 2000 kein zusätzliches Kernkraftwerk notwendig.

Wie kann man sich diesen scheinbaren Widerspruch erklären?

Es ist unbestritten, dass die Bahn mit Ausnahme des Schiffsverkehrs bei gleicher Leistung zeh- bis zwanzigmal weniger Energie benötigt als der Strassenverkehr. Vom Standpunkt des Energieverbrauchs aus muss man also eindeutig dem Schienenverkehr den Vorzug geben.

Die Bahn 2000 will einen Teil des jetzigen und des künftigen Personen- und Warenverkehrs auf die Schiene bringen und zwar durch ein landesweit attraktives Angebot. Wenn dieses Umsteigen tatsächlich stattfindet, reduziert sich auch anteilmässig der verkehrsbedingte Energiebedarf.

Heute entfallen nur etwa 1 % des gesamten Energieverbrauchs auf den Schienenverkehr. Der Anteil an der elektrischen Energie beträgt etwa 5 %. Auch bei einem Ausbau des Schienenverkehrs gemäss Bahn 2000 bleibt dieser Anteil am Verbrauch elektrischer Energie etwa konstant. Das heisst also, dass der Stromverbrauch bei der Bahn nicht stärker ansteigen wird als in der übrigen Wirtschaft und bei den Haushalten. Auf jeden Fall bleibt der Elektrizitätsverbrauch der Bahnen relativ bescheiden.

Die Verbrauchszunahme an elektrischer Energie durch die Bahnen kann leicht aus den bestehenden Reserven, aus eigenen Kraftwerken der Bahnen sowie aus Gemeinschafts- und Partnerwerken gedeckt werden. Die Produktivität dieser Werke lässt sich auch noch durch den laufenden Ausbau und durch Erneuerungsarbeiten um einiges steigern. Im weitern sind natürlich auch in der Bahntechnik selbst Fortschritte zu erwarten, die den Energiebedarf noch weiter drosseln lassen.

Die eine Befürchtung, dass die Bahn 2000 den Bau von Kraftwerken voraussetzt, ist unbegründet. Der rationellere Energieeinsatz bei der Bahn ist ein Hauptargument für das Projekt Bahn 2000. Dazu kommt, dass die für die Bahn benötigte Energie, die Elektrizität, weitaus umweltschonender ist als die fossile Energie, die im Strassenverkehr benötigt wird.

Wieviel Land beansprucht Bahn 2000 tatsächlich?

pd. In den Diskussionen über Bahn + Bus 2000 wird vielfach kritisiert, dass das Konzept zur Förderung des öffentlichen Verkehrs unverhältnismässig viel Land beanspruche und deshalb abzulehnen sei. Der effektive Landbedarf und einige Vergleiche mit anderen Vorhaben ermöglichen eine differenzierte Meinungsbildung.

Bahn 2000 benötigt insgesamt, d.h. in der ganzen Schweiz, für 117 Kilometer neue Linien 115 ha Land (Projektstand Oktober 1987). Dieser Landbedarf kann einmal in Relation gesetzt werden zu den 4'000 bis 5'000 Hektaren Land, welche jedes Jahr von der Landwirtschaft freiwillig für Siedlungs- und Industrieflächen und die dazu notwendige Erschliessung mit Strassen zur Verfügung gestellt werden. Die Verhältnismässigkeit illustrieren auch die 170 Hektaren Land, die für den Bau des umstrittenen Teilstücks der N1 Murten - Yverdon gebraucht werden, die 94 Hektaren für eine N4 durch das Knonaueramt, die 120 Hektaren für eine N5 oder die 250 Hektaren für eine Transjurane N16. Der Bau dieser Nationalstrassenabschnitte wird von den zuständigen Bundesstellen wie auch von den betroffenen Kantonen gefördert und teilweise in absehbarer Zeit in Angriff genommen.

Aufschlussreiche Informationen ergeben sich auch wenn der Landerwerb nur für die Neubaustrecke Variante Süd plus, d.h. Mattstetten - Rothrist inkl. Herzogenbuchsee - Solothurn mit den Flächen verglichen werden, welche in den von dieser Neubaustrecke betroffenen Gemeinden für Bauland eingezont sind. Bekanntlich erhebt sich hauptsächlich in dieser Region Opposition gegen die für Bahn + Bus 2000 benötigten neuen Eisenbahnlinien.

Der Landerwerb für die Variante Süd plus (Mattstetten - Rothrist, inkl. Herzogenbuchsee - Solothurn) beläuft sich nach dem gleichen Stand der Planung auf 78 Hektaren (Landwirtschaftsgebiet 40 ha, Wald 32 ha und Industrie- und Freiflächen 6 ha). Nach Kantonen aufgeteilt entfallen auf den Kanton Bern 58 ha, Solothurn 17 ha und Aargau 3 ha. Es ist durchaus möglich, dass mit fortschreitender Planung in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden noch weitere Einsparungen vorgenommen werden können und sich der Landbedarf weiter reduziert.

Diesem Landerwerb von 78 Hektaren stehen in den Gemeinden des Kantons Bern, welche von der Neubaustrecke betroffen werden, total 2'072 Hektaren eingezontes Land gegenüber. Davon sind 1'512 Hektaren bereits bebaut. Die noch unbebaute, jedoch

bereits eingezonte und für die Bebauung vorgesehene Fläche beläuft sich in diesen von der Neubaustrecke betroffenen Gemeinden auf 560 Hektaren. Das ist 7 mal mehr Land als für die Neubaustrecke benötigt würde. Im Kanton Solothurn existieren keine offiziellen Zahlen. Es dürften jedoch ca. 60 Hektaren eingezont sein, welche noch nicht bebaut sind.

Diese wenigen Vergleiche sind geeignet, die Verhältnismässigkeit des Landbedarfs für Bahn 2000 zu anderen nicht weniger wichtigen Bauten ins richtige Licht zu rücken.

Bahn 2000 nimmt flexibel Rücksicht auf wertvolles Land

pd. Am Beispiel der Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist lässt sich eindrücklich zeigen, wie in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden umweltschonend und rücksichtsvoll neue Eisenbahnlinien geplant und gebaut werden können. Von der Teilstrecke Mattstetten - Rothrist von 45,0 km (Planungsstand Oktober 1987) verlaufen entlang bestehender Autobahn und Hauptverkehrsstrassen 12,8 km Strecken, entlang oder auf bestehenden Eisenbahnlinien 8,0 km und Strecken von immerhin 11,5 km sollen im Tunnel verlaufen oder überdeckt werden. Nur 7,0 km neue Linien müssten nach derzeitigem Stand der Planung durch Wald gelegt werden und 6,5 km führten durch Bau- oder Landwirtschaftszonen.

Trotz Bahn 2000 und S-Bahn Zürich wird der Anteil Stromverbrauch beim öffentlichen Verkehr im Verhältnis zum Gesamtverbrauch nicht grösser.
 (Quelle: VSE)

