

# Moritz Leuenberger

## «Rail 2000 va changer ma vie»

**Rail 2000 va changer sa vie, déclare le conseiller fédéral et ministre des Transports Moritz Leuenberger. Dans cette interview accordée à *Via*, il s'exprime sur l'importance de Rail 2000 et sur les étapes ultérieures du projet en ces temps de difficultés financières.** Interview Peter Krebs Photos Peter Mosimann

**Via** Monsieur le Conseiller fédéral, quelle est pour vous l'importance de la date du 12 décembre 2004, à laquelle sera mise en service la première étape de Rail 2000?

Moritz Leuenberger: Ma vie va changer: j'habite à Zurich et je travaille à Berne. Je ne passerai plus guère la nuit à Berne et je n'aurai encore besoin de la voiture que dans des cas exceptionnels, et en tout cas pas si je veux arriver à l'heure.

**Les Bernois regretteront de vous voir «penduler» plus souvent. Préférez-vous passer vos soirées à Zurich, où l'offre culturelle est plus vaste?**

Non, à Zurich, je suis simplement chez moi. Et je ne consomme pas de la culture en permanence, étant surtout occupé à travailler. Je peux le faire aussi bien dans le train – quoique pas toujours en toute tranquillité – ou chez moi, car je suis en totale connexion avec Berne. La télécommunication contribue aussi à la mobilité.

**Toujours est-il que penduler sera plus facile. Rail 2000 renforcera-t-il la concurrence entre les villes?**

Sans aucun doute, mais pas seulement entre les villes. Le raccourcissement des temps de trajet rendra les gens plus mobiles. L'incitation à accepter un emploi à l'extérieur augmentera, l'éventail des possibilités s'élargira. Cela vaudra également pour les emplois en dehors des grands centres et concernera autant les employés que les employeurs.

**Le gain de temps entre Berne et Zurich sera de 11 minutes. Cela justifie-t-il les milliards de francs investis dans la nouvelle ligne?**

Il ne s'agit pas seulement de la liaison Berne-Zurich. Rail 2000 est un projet à l'échelle nationale. Entre Lucerne et

Berne ou entre Bâle et Berne, les temps de trajets seront là aussi notablement réduits, sans parler des avantages pour le canton des Grisons. Mais la réduction des temps de trajet n'est qu'un aspect. Rail 2000 amène aussi des capacités accrues et de meilleures correspondances dans les nœuds ferroviaires. Tout cela représente un énorme bond en avant.

**Rail 2000 doit rendre le chemin de fer plus concurrentiel face à la route. Y parvient-il?**

Entre les grands centres, sur l'axe est-ouest, le rail est déjà plus performant que la route. Et à l'avenir, il le sera sur de nombreux autres parcours.

**Votre département se bat pour un développement durable de la Suisse. Quel rôle jouent les transports publics à cet égard?**

Je ne vois pas les transports publics comme une concurrence pour les transports privés, bien au contraire. Mais sans les transports publics, nos routes seraient irrémédiablement encombrées. Et cela poserait des problèmes aussi bien sur le plan économique que sur le plan de la santé publique. Le rail est moins gourmand en surfaces que la route, il émet moins de CO<sub>2</sub> que la voiture, l'assainissement phonique est plus facile à réaliser dans le cas du chemin de fer. Toute la politique du transfert modal va dans le sens de la durabilité.

**La première étape de Rail 2000 sera mise en service avec cinq ans de retard sur le calendrier initial. A-t-on été trop optimiste?**

En Suisse, la réalisation des grands projets prend souvent un peu plus de temps que prévu. Notre démocratie directe et les nombreuses possibilités d'opposition n'y sont pas étrangères.

Au bout du compte, cela permet une meilleure acceptation des projets, ce qui est un plus.

**L'importance de Rail 2000 en tant que projet national dépasse-t-elle le cadre de la politique des transports?**

La politique des transports n'est jamais que de la pure logistique. Elle revêt aussi une dimension sociétale en favorisant la cohésion sociale et les liaisons entre les régions périphériques et les centres. Ceci améliore l'équilibre économique, influe sur la mobilité et donc sur le développement du territoire. Elle est un investissement précieux pour les générations futures – pensons à la construction du tunnel du Gothard.

**On a peu entendu parler de la deuxième étape de Rail 2000 ces derniers temps. Est-elle encore d'actualité, au vu des mesures d'économies?**

Elle ne fait pas partie de l'actualité du moment. L'actualité, c'est principalement la réalisation des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Mais compte tenu des problèmes de capacité qui se poseront sûrement dans certaines régions lorsque le trafic voyageurs national et international, le trafic d'agglomération et le trafic marchandises se bousculeront, je pense que de nouveaux investissements s'imposeront dans le transport ferroviaire: notamment une nouvelle étape de Rail 2000.

**Comment se présente le tout dernier calendrier?**

Certains éléments des NLFA sont provisoirement laissés de côté, en particulier les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel. Concernant le raccordement au réseau à grande vitesse, nous ne réaliserons dans un premier temps que les



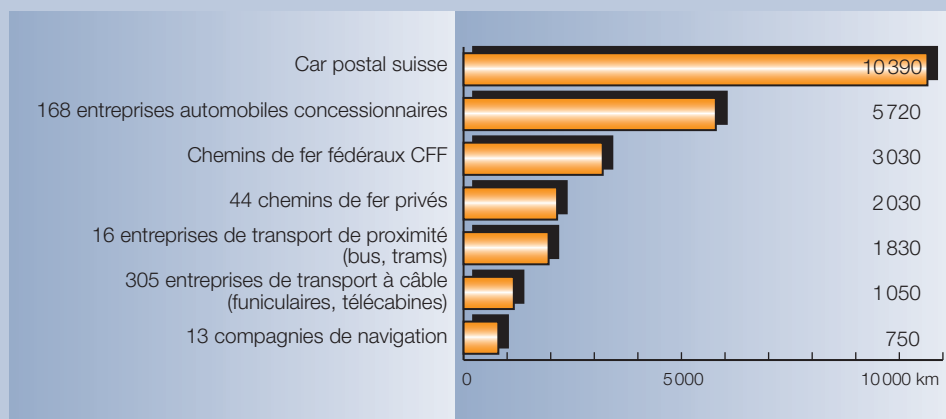
«**Sans les transports publics,**  
nos routes seraient irrémédiablement  
encombrées.»



## PRÈS DE 25 000 KILOMÈTRES: LE RÉSEAU DES TRANSPORTS PUBLICS EN SUISSE

**Le réseau des lignes** des transports publics suisses totalise une longueur de presque 25 000 kilomètres. Sa densité est exceptionnelle. La plupart des ménages et des lieux de travail sont raccordés au train et au bus. Ce réseau est exploité par de nombreuses entreprises de transport routier ou ferroviaire: Car postal et les autres entreprises de bus, les CFF, les chemins de fer privés, les entreprises de transports urbains, les transports à câbles, les compagnies de navi-

gation... Dans l'intérêt des clientes et clients, ces entreprises collaborent à un produit commun: les transports publics. L'harmonisation des horaires et des tarifs est depuis longtemps une réalité. Les billets et abonnements ne sont plus limités aux prestations de l'entreprise émettrice. Ainsi, le demi-tarif et l'abonnement général sont valables sur la majeure partie du réseau général. Rail 2000 est fondé sur ce système et le développe encore.



projets d'ensemble. La poursuite de Rail 2000 doit aussi être gelée pour le moment. Les ressources financières sont limitées et les entreprises ferroviaires ne pourraient pas couvrir elles-mêmes tous les coûts induits par les investissements. Cet échelonnement des projets est le prix à payer pour leur réalisation. Dans trois ans environ, nous présenterons un nouveau programme sur le développement des grands projets. Après la mise en service de Rail 2000 et l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, nous aurons acquis une expérience concrète sur le transfert modal, ce qui facilitera la planification ultérieure.

**Il était prévu de densifier Rail 2000 pour en faire une sorte de vaste RER. Un horaire cadencé au quart d'heure entre les grands centres était envisagé. Est-ce toujours faisable?**

Nous laisserons cela aussi en attente jusqu'à ce que nous ayons amassé des expériences et actualisé la planification.

**En 1998, le peuple a voté un crédit de 5,9 milliards de francs pour la deuxième étape de Rail 2000. Cet ordre de grandeur est-il toujours valable?**

Il s'agit là d'un des projets de grande envergure pour lesquels les citoyennes et citoyens ont accordé en 1998 une enveloppe de 30,5 milliards de francs répartis sur plus de 20 ans. Cet ordre de grandeur est toujours valable, même si l'on ne peut exclure une certaine redistribution des parts respectives pour les NLFA, Rail 2000, le raccordement au réseau à grande vitesse et la protection contre le bruit. C'est le Parlement qui fixera l'ampleur exacte du crédit.

**Le trafic d'agglomération est également à l'ordre du jour. Après le rejet par le peuple du contre-projet à l'initiative Avanti, une nouvelle proposition est en préparation en vue d'un engagement plus important de la Confédération. A quel point est-ce important à vos yeux?**

Le trafic dans les agglomérations est le nœud du problème. Tous les acteurs sont d'accord là-dessus, tout comme ils sont unanimes à considérer que la séparation idéologique entre trafic routier et trafic ferroviaire n'a aucun sens. Il est donc juste que les transports publics soient également financés avec les recettes générées par les taxes sur

les carburants. Après tout, les transports publics désencombrant les routes qui, sinon, seraient totalement saturées. Nous visons un fonds infrastructurel, auquel j'attache une très grande importance. En même temps, les régions périphériques de Suisse réclament de leur côté une meilleure desserte par les moyens de transport.

**Ces efforts risquent-ils de faire les frais des mesures d'austérité budgétaire?**

Nous devons prendre conscience de l'importance qu'il y a à faire des économies: nous ne voulons pas laisser des dettes aux générations futures. Mais nous ne pouvons pas non plus leur léguer des infrastructures négligées.

**Trois grands projets sont considérés comme particulièrement urgents: la ligne diamétrale Zurich Altstetten-Oerlikon avec une seconde gare souterraine de transit à Zurich, la liaison Genève-Annamasse, ainsi que Stabio-Arcisate entre le Sottoceneri et Varese. Y a-t-il une chance qu'ils soient réalisés rapidement?**

Ce sont là trois importants projets pour la politique des transports. Mais leur financement n'est malheureusement pas assuré. Si nous ne sommes pas en mesure de libérer des fonds supplémentaires ces prochaines années, alors ces projets seront eux aussi intégrés à l'évaluation globale ultérieure.

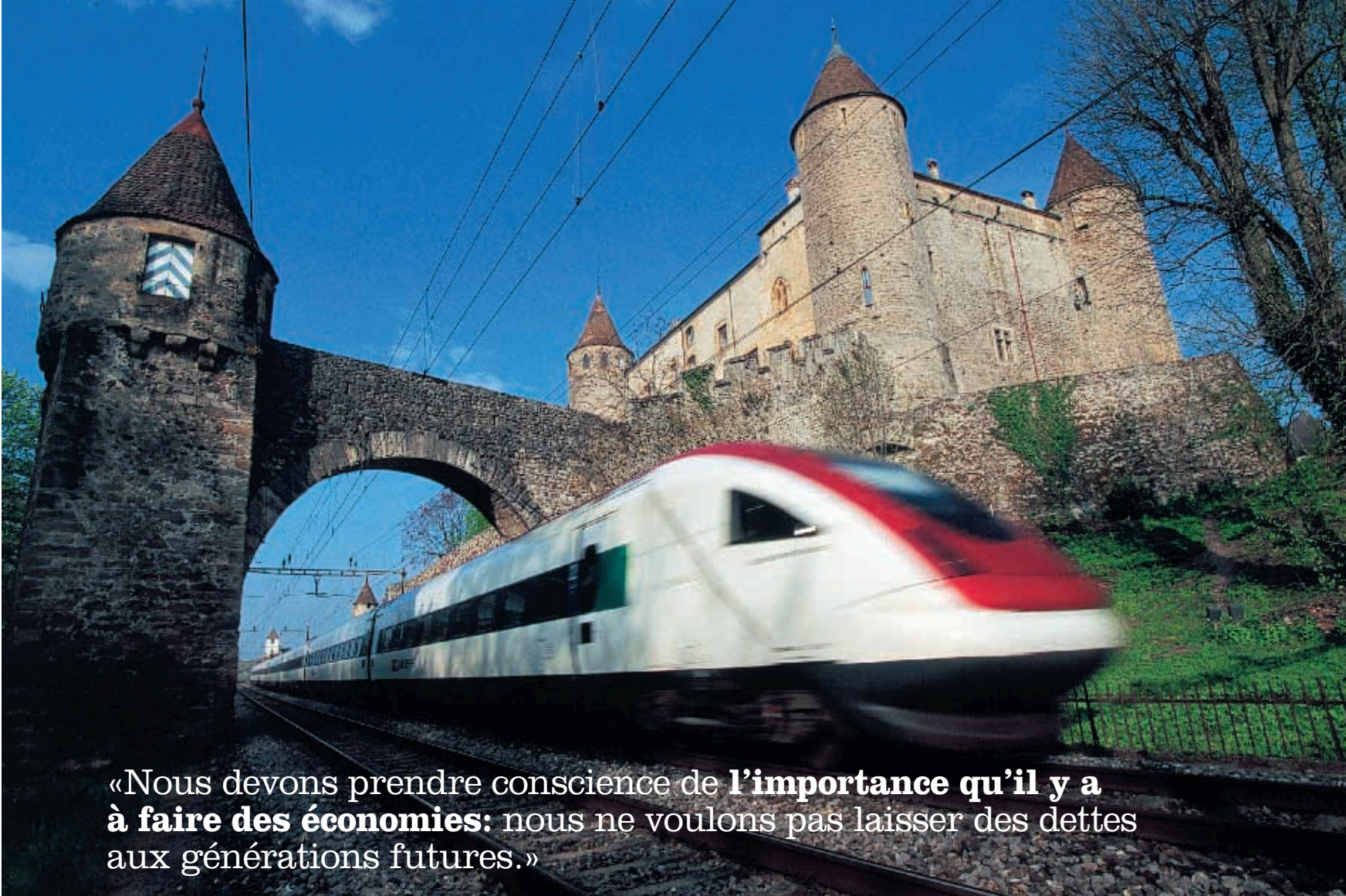
**Nous sommes à la veille d'un nouveau train de mesures d'économies dans le trafic régional. S'achemine-t-on vers une réduction des prestations?**

Le Conseil fédéral a pu éviter les coupes claires dont il était question initialement. Il s'agit maintenant de voir quelle est la position des cantons et si ceux-ci sont prêts à prendre le relais là où ils craignent un démantèlement des prestations.

**Les cantons peuvent aussi puiser dans leur part au produit de la redevance poids lourds liée aux prestations pour financer les transports publics. Leur recommandez-vous de le faire?**

Suite page 18

**Page précédente: le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et la nouvelle gare régionale de Thörishaus. A droite: Rail 2000 accélère au passage du château de Grandson sur la ligne du Pied du Jura ainsi qu'en parcourant le Mittelland (en bas).**



«Nous devons prendre conscience de **l'importance qu'il y a à faire des économies**: nous ne voulons pas laisser des dettes aux générations futures.»



Oui. Du reste, cela a toujours été la destination de la part de la RPLP réservée aux cantons.

**Votre collègue Christoph Blocher a dit il y a quelques mois qu'au vu de la faible fréquentation de certains trains régionaux, on pourrait sans autre renoncer à ceux-ci. Etes-vous du même avis?**

Les gens qui empruntent ces trains voient les choses différemment. La suppression de lignes régionales ne doit pas affaiblir le réseau dans son ensemble, car toutes les lignes ferroviaires sont interconnectées. Le transport par bus ne constitue pas automatiquement une alternative valable.

**Dans l'ensemble, le Conseil fédéral vaut économiser davantage dans les transports publics que dans le trafic routier. Comment concilier cela avec l'objectif de développement durable?**

La route comme le rail devront réduire leurs dépenses. La route devra même le faire dans une mesure supérieure au rail. Mais il ne faut pas jouer ces deux modes de transport l'un contre l'autre, car tous deux visent le même but: maîtriser durablement la mobilité. Nous devons donc économiser là où le préjudice est le moindre. Ici aussi, le dernier mot revient au Parlement.



**Les économies touchent aussi les contributions au transfert du trafic marchandises de la route au rail. L'objectif en matière de transport modal, prescrit par la Constitution fédérale, est-il encore réalisable dans ces conditions?**

Nous n'avons pas l'intention d'économiser de ce côté-là. Pour l'instant, nous gardons le cap avec le transfert modal. Nous sommes parvenus à stabiliser le volume du trafic marchandises routier par les Alpes. Mais il nous reste à jouer la partie la plus difficile, à savoir diminuer le nombre de poids lourds. Avec le deuxième rapport sur le transfert modal, qui sera vraisemblablement soumis au Parlement à la fin de l'année, nous montrerons ce qui doit être fait pour satisfaire au mandat en la matière.

**Vous avez la réputation d'être un fin connaisseur du monde ferroviaire, vous avez d'ailleurs écrit des articles à ce su-**

**«Les Suisses restent très attachés au chemin de fer.»**

**jet. Quelles sont les qualités particulières que vous attribuez au voyage en train?**

En train, je me sens en sécurité et détendu, j'y fais des rencontres qui ne se produiraient pas si j'étais en voiture. Et puis, je dois l'avouer, il m'est arrivé de m'endormir dans le train.

**Les trajets ferroviaires seront bientôt encore plus courts. Le regrettez-vous d'une certaine manière?**

Non, non. Pour découvrir la lenteur, on peut toujours faire des promenades en train à vapeur.

**Les CFF demeurent une sorte d'institution nationale. Quelle est l'importance de cette entreprise pour l'identité des habitantes et habitants de ce pays?**

En Suisse, le chemin de fer participe à l'identité nationale. A l'école, nous avons tous entendu parler de la célèbre ligne du Gothard, nous pensons aux inscriptions en trois langues sur les wagons. Les projets ferroviaires sont régulièrement plébiscités lors des scrutins populaires. Les Suissesses et les Suisses restent très attachés au chemin de fer.

## THIERRY LALIVE D'ÉPINAY: LE LONG PLAISIR DU GRAND BOND



**«Le système ferroviaire éprouvé et hautement développé franchit un nouveau pas immense avec Rail 2000.»**

**En tant qu'ingénieur,** je suis habitué à travailler avec des plans qui me permettent de visualiser concrètement et de manière plastique le résultat final. Je suis aussi conscient que les CFF – mesuré à la technique et aux déroulements internes – agissent en première ligne avec le projet Rail 2000. Le système est réellement si complexe qu'il a été impossible de réaliser les deux étapes en parallèle, comme initialement prévu. Le report consécutif à l'introduction du système européen de sécurité des trains ETCS en est la meilleure preuve. Je me réjouis énormément pour le 12 décembre, quand le projet sera achevé et le nouvel horaire fonctionnel. Je passerai cette journée dans un poste de commande central, sorte de plaque tournante du système. Je pourrai y vivre le changement à fleur de peau et observer nos pros venir à bout du nouvel

horaire – ce sera sûrement un événement impressionnant. Les CFF sont une vraie entreprise high-tech. Peut-être même l'entreprise helvétique la plus obligée de maîtriser la haute technologie avec ses incessantes interactions. Le système ferroviaire éprouvé et hautement développé franchit un nouveau pas immense avec Rail 2000, un vrai bond de géant dont l'effet dépasse de loin le monde ferroviaire. Rail 2000 dote la Suisse d'une impulsion importante pouvant contribuer à freiner la chute menaçante vers la médiocrité. Rail 2000 ne rend pas seulement plus attractive l'image globale des CFF, mais des transports publics en général.

**D'autres entreprises** ne peuvent que rêver d'une hausse subite de 12% d'un jour à l'autre de leur offre – concrètement de trains en circulation. Pour moi, c'est formidable parce que je m'identifie pleinement avec les CFF et leurs col-

laborateurs. Et je serai heureux quand le pas aura été franchi et que d'éventuels défauts de jeunesse de l'horaire auront été reconnus et réparés. On ne sentira qu'au cours de 2005 les conséquences de ce pas sur le comportement des clients, les transports publics et l'attractivité de la Suisse. Ma joie et ma satisfaction par rapport à Rail 2000 et aux CFF ne se limiteront pas au 12 décembre 2004, mais perdureront sur une longue période.

*Propos recueillis par Thorsten Kaletsch  
Photo Alain D. Boillat*

**Thierry Lalive d'Épinay,** 60 ans, président du Conseil d'administration des CFF et ingénieur EPF diplômé.

# Moritz Leuenberger

## «Die Bahn 2000 verändert mein Leben»

Die Bahn 2000 verändere sein Leben, sagt Bundesrat und Verkehrsminister Moritz Leuenberger. Im Interview äussert er sich zur Bedeutung der Bahn 2000 und zu den weiteren Ausbausritten in Zeiten der Finanzknappheit. Interview Peter Krebs Bilder Peter Mosimann

**Via Herr Leuenberger, was bedeutet Ihnen der 12. Dezember 2004, also die Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000, persönlich?**

Moritz Leuenberger: Mein Leben wird sich ändern: Ich wohne in Zürich und arbeite in Bern. Ich werde kaum noch in Bern übernachten und das Auto brauche ich nur noch in Ausnahmefällen; jedenfalls nicht, wenn ich pünktlich sein will.

**Die Berner werden es bedauern, wenn Sie häufiger pendeln. Sind Sie am Abend lieber in Zürich, weil das kulturelle Angebot grösser ist?**

Nein, ich bin einfach in Zürich zuhause. Und ich konsumiere nicht ständig Kultur, sondern ich arbeite vor allem. Das kann ich sowohl im Zug – ehrlich gesagt, nicht immer nur in Ruhe – als auch zuhause, denn ich bin mit Bern völlig vernetzt. Die Telekommunikation trägt eben auch zur Mobilität bei.

**Fest steht: Pendeln wird einfacher. Verstärkt die Bahn 2000 den Standortwettbewerb zwischen den Städten?**

Ganz gewiss, aber nicht nur zwischen den Städten. Kürzere Fahrzeiten machen die Menschen mobiler. Der Anreiz, eine Stelle auswärts anzunehmen, steigt, das Spektrum der Möglichkeiten nimmt zu. Das gilt auch für Arbeitsplätze ausserhalb der grossen Ballungszentren, und es gilt sowohl für Arbeitnehmer wie für Arbeitgeber.

**Der Zeitgewinn Bern–Zürich beträgt 11 Minuten. Lohnt sich die Milliardeninvestition für diese Einsparung?**

Es geht ja nicht nur um die Verbindung Bern–Zürich. Bahn 2000 ist ein landesweites Projekt. Auch zwischen

Luzern und Bern oder Basel und Bern werden die Fahrzeiten spürbar reduziert, von den Vorteilen für den Kanton Graubünden ganz zu schweigen. Es geht ja auch nicht nur um kürzere Fahrzeiten, es geht zum Beispiel auch um höhere Kapazitäten, vor allem aber um gute und regelmässige Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen. Das alles ist ein riesiger Schritt nach vorn.

**Bahn 2000 ist ein Projekt, das die Bahn gegenüber der Strasse wieder konkurrenzfähiger machen soll. Schafft sie das?**

Gerade zwischen den grossen Zentren auf der Ost–West-Achse stellt sie ja schon heute die Strasse glatt in den Schatten. Künftig tut sie das noch auf vielen weiteren Strecken.

**Ihr Departement hat sich eine nachhaltige Entwicklung der Schweiz auf die Fahnen geschrieben. Welche Rolle spielt da der öffentliche Verkehr?**

Ich sehe den öffentlichen Verkehr nicht in Konkurrenz zum privaten Verkehr, ganz im Gegenteil. Aber ohne den öV wären unsere Strassen hoffnungslos verstopft. Das wäre sowohl ein wirtschaftliches als auch ein gesundheitliches Problem. Die Schiene verbraucht weniger Land als die Strasse, die Eisenbahnen stossen weniger CO<sub>2</sub> aus als die Automobile. Der Lärmschutz lässt sich leichter verwirklichen. Die ganze Verlagerungspolitik dient ja der Nachhaltigkeit.

**Die erste Etappe von Bahn 2000 startet mit fünf Jahren Verspätung auf den ursprünglichen Fahrplan. War die Politik zu optimistisch?**

In der Schweiz dauern Grossprojekte oft etwas länger. Das ist auch auf die direkte Demokratie und auf die viel-

fältigen Einsprachemöglichkeiten zurückzuführen. Dafür wird so ein Projekt dann auch besser akzeptiert. Das ist auch wieder ein Wert.

**Hat die Bahn 2000 für die Schweiz mehr als eine verkehrspolitische Bedeutung?**

Verkehrspolitik ist immer mehr als blosser Logistik. Verkehrspolitik ist immer Gesellschaftspolitik. Sie dient dem sozialen Zusammenhalt, verbindet periphere und zentrale Gebiete, und das fördert wieder das wirtschaftliche Gleichgewicht; sie beeinflusst die Mobilität, also auch die Siedlungsentwicklung. Sie ist eine wertvolle Investition für künftige Generationen, denken wir nur an den damaligen Bau des Gotthardtunnels.

**Um die zweite Etappe der Bahn 2000 ist es still geworden. Ist sie trotz der Sparmassnahmen noch aktuell?**

Zur Tagesaktualität gehört sie im Moment nicht. Aktuell ist vor allem der Bau der Eisenbahn-Alpentransversalen Neat. Aber wenn ich daran denke, dass es bestimmt zu Kapazitätsschwierigkeiten kommen wird, wenn sich in einzelnen Gegenden der internationale und nationale Personen-, der Agglomerations- und der Güterverkehr in die Quere kommen, glaube ich, dass sich neue Investitionen in den Schienenverkehr aufdrängen werden: unter anderem eine weitere Etappe von Bahn 2000.

**Wie sieht denn der neuste Zeitplan aus?**

Teile der Neat werden vorerst nicht in Angriff genommen, unter anderem der Zimmerberg- und der Hirzeltunnel. Auch beim Hochgeschwindigkeitsanschluss realisieren wir vorerst nur die überblickbaren Projekte. Die Fortsetzung von Bahn 2000 muss einst-



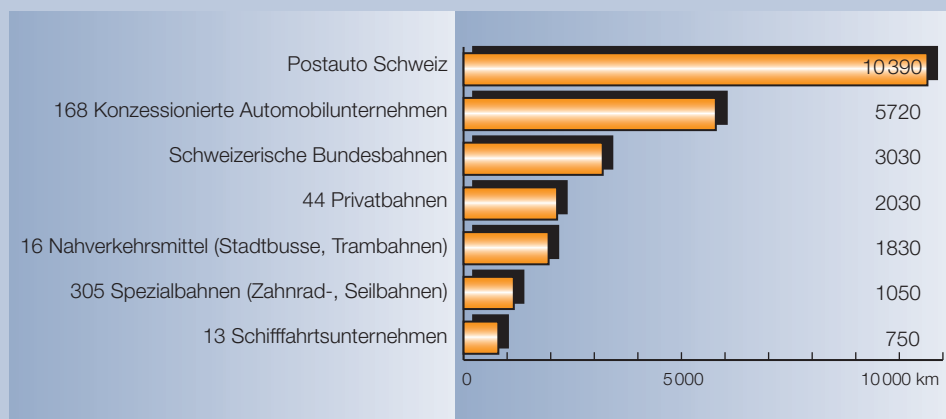
«**Ohne den öV** wären unsere Strassen hoffnungslos verstopft.»



## FAST 25 000 KILOMETER: DAS STRECKENNETZ DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN DER SCHWEIZ

**Fast 25 000 Kilometer** lang ist das öffentliche Verkehrsnetz der Schweiz. Es ist damit einmalig dicht. Die meisten Haushalte und Arbeitsplätze sind an Bahn und Bus angeschlossen. Viele Unternehmen des Strassen- und Schienenverkehrs betreiben das Netz: das Postauto und weitere Busbetriebe, die SBB, Privatbahnen, städtische Verkehrsbetriebe, Bergbahnen und sogar Schifffahrtsunternehmen. Im Interesse der Kundinnen und Kunden arbeiten sie für das

gemeinsame Produkt «öffentlicher Verkehr» zusammen. Schon längst ist selbstverständlich, dass sie Fahrpläne und Tarife abstimmen. Fahrkarten und Abonnemente kennen keine Unternehmensgrenzen mehr. So sind das Halbtax- und das Generalabonnement auf dem grössten Teil des Netzes gültig. Die Bahn 2000 baut auf diesem System auf und stärkt es weiter.



weilen auch auf die Wartebank. Die Finanzen sind knapp und die Bahnen können nicht alle Folgekosten der Investitionen selbst bezahlen. Diese Staffelung der Projekte ist der Preis dafür. Wir werden in etwa drei Jahren eine neue Vorlage über die Entwicklung der Bahn-Grossprojekte vorlegen. Nach der Inbetriebnahme von Bahn 2000 und der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels werden wir ja auch konkrete Erfahrungen über die Verlagerung gewonnen haben. Das erleichtert die weitere Planung.

**Bisher war geplant, die Bahn 2000 zu einer Art S-Bahn zu verdichten. Zwischen den grossen Zentren war der Viertelstundentakt ein Thema.**

Auch damit werden wir einstweilen warten, bis wir Erfahrungen gesammelt und die Planung aktualisiert haben.

**Das Volk hat 1998 für die zweite Etappe der Bahn 2000 einen Kredit von 5,9 Milliarden Franken bewilligt. Ist diese Gröszenordnung weiterhin verbindlich?**

Dieses Vorhaben ist eines von vielen Grossprojekten, für die die Stimmbürger 1998 insgesamt 30,5 Milliarden

Franken bewilligt haben, verteilt auf mehr als 20 Jahre. Die Gröszenordnung stimmt immer noch – gewisse Verschiebungen bei den Anteilen für NEAT, Bahn 2000, HGV-Anschluss und Lärmsanierung sind aber nicht auszuschliessen. Den genauen Kreditbetrag wird das Parlament festlegen.

**Sprechen wir vom Agglomerationsverkehr. Nach der Ablehnung des Avanti-Gegenvorschlags nehmen Sie einen neuen Anlauf für ein grösseres Engagement des Bundes. Als wie wichtig stufen Sie dieses Geschäft ein?**

Der Verkehr in den Agglomerationen wird zum zentralen Problem. Immerhin sind sich alle Beteiligten darüber einig. Und sie sind sich auch einig, dass die ideologische Trennung um die Finanzierung von Schienen- und Strassenverkehr keinen Sinn macht. Es ist also richtig, den öV auch mit Erträgen aus Treibstoffen der Automobile zu finanzieren. Der öV entlastet ja auch die Strassen, die sonst nur völlig verstopft würden. Unsere Bemühungen peilen einen Infrastrukturfonds an, und ich halte das für sehr

wichtig. Gleichzeitig weiss ich, dass auch die peripheren Gebiete in der Schweiz auf eine bessere Verkehrserschliessung pochen.

**Der Bund will sparen. Lässt sich das angesichts der knappen Gelder realisieren?**

Wir müssen uns auf den Sinn des Sparens besinnen: Wir wollen kommenden Generationen keine Schulden hinterlassen. Wir dürfen ihnen aber auch nicht vernachlässigte Infrastrukturen hinterlassen.

**Als besonders dringlich gelten drei grosse Bahnprojekte: der zweite Durchgangsbahnhof in Zürich, die Verbindung Genf–Annemasse sowie Stabio–Arcisate zwischen Mendrisio und Varese. Gibt es eine Chance, diese rasch zu realisieren?**

Das sind drei verkehrspolitisch wichtige Projekte. Aber ihre Finanzierung ist wegen der verschiedenen Sparprogramme leider nicht gesichert. Wenn wir dafür in den nächsten Jahren nicht zusätzliches Geld aufbringen können, dann werden auch diese Projekte in der späteren Gesamtbetrachtung beurteilt.

**Im Regionalverkehr steht eine neue Sparrunde bevor. Droht hier immer noch ein Leistungsabbau?**

Den Kahlschlag, von dem zunächst die Rede war, konnte der Bundesrat vermeiden. Es wird nun darum gehen, wie sich die Kantone verhalten und ob sie dort einspringen, wo sie einen Leistungsabbau befürchten.

**Die Kantone könnten zusätzliche Gelder aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für den öffentlichen Verkehr verwenden. Empfehlen Sie ihnen, das zu tun?**

Ja, das war eigentlich immer die Meinung des LSVA-Anteils für die Kantone.

**Ihr Bundesratskollege Christoph Blocher hat kürzlich gesagt, geringe Passagierzahlen erlaubten es ohne weiteres, gewisse Regionalzüge zu streichen. Teilen Sie diese Auffassung?**

Fortsetzung Seite 18

**Vorangehende Seite: Bundesrat Moritz Leuenberger sowie der neue Regionalbahnhof von Thörishaus. Rechts: Die Bahn 2000 beschleunigt die Vorbeifahrt am Schloss Grandson auf der Jurafusstrecke ebenso wie auf der Fahrt durchs Mittelland (unten).**





«Wir müssen uns auf **den Sinn des Sparens** besinnen: Wir wollen kommenden Generationen keine Schulden hinterlassen.»



Die Menschen in den Zügen sehen es wohl anders. Wir müssen aufpassen, dass wir mit der Streichung von Regionallinien nicht das ganze Netz schwächen, denn alle Bahnlinien sind miteinander verbunden. Busverkehr ist nicht in jedem Fall eine taugliche Alternative, und auch der dürfte von den Sparprogrammen betroffen sein.

**Insgesamt will der Bundesrat beim öffentlichen Verkehr eher mehr sparen als beim Strassenverkehr. Wie lässt sich das mit dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung vereinbaren?**

Beide, Strasse und öffentlicher Verkehr, werden sparen und Abstriche machen müssen. Die Strasse wird proportional sogar noch mehr belastet. Wir dürfen aber die zwei Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen, weil beide einem Ziel dienen, nämlich die Mobilität nachhaltig zu bewältigen. Wir müssen deshalb dort sparen, wo der Schaden möglichst gering ist. Das letzte Wort hat auch hier das Parlament.

**Gespart wird auch bei den Beiträgen für die Verlagerung des Güterverkehrs. Ist das Verlagerungsziel, das auch von der**



**Bundesverfassung vorgegeben wird, so noch erreichbar?**

Nein, da wollen wir nicht sparen. Bisher sind wir bei der Verlagerung auf Kurs. Es ist uns gelungen, den alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse zu stabilisieren. Andererseits steht uns der schwierige Teil, nämlich die Absenkung der Lastwagenzahlen, noch bevor. Mit dem zweiten Verlagerungsbericht, der voraussichtlich Ende Jahr ans Parlament geht, werden wir zeigen, was getan werden muss, um den Verlagerungsauftrag zu erfüllen.

**Sie gelten als Kenner des Bahnfahrens und haben auch schon darüber geschrieben. Welche besonderen Qualitäten zeichnet die Reise im Zug aus?**

Ich fühle mich im Zug sicher, geboren und entspannt; immer wieder

## «Des Schweizers Bekenntnis zur Bahn ist ungebrochen.»

begegne ich Menschen, die ich im Auto nicht antreffen würde. Und – ehrlich gesagt – ich bin im Zug auch schon eingeschlafen.

**Nun werden allerdings die Reisen kürzer. Gibt es da auch so etwas wie Bedauern?**

Nein, nein. Für die Entdeckung der Langsamkeit können wir immer noch Nostalgiereisen buchen.

**Die Bahn gilt auch als eine Art nationale Institution. Welche Bedeutung hat sie für das Selbstverständnis der Bewohnerinnen und Bewohner dieses Landes?**

Die Bahn ist in der Schweiz eine nationale Klammer. Wir erinnern uns an den Schulunterricht, in welchem die Gotthardstrecke zelebriert wurde, wir denken an die in drei Sprachen angeschriebenen Wagen. Bahnvorlagen werden in Volksabstimmungen regelmässig unterstützt. Des Schweizers Bekenntnis zur Bahn ist ungebrochen.

### THIERRY LALIVE D'EPINAY: DIE LANGE FREUDE ÜBER EINEN QUANTENSPRUNG



«Das ausgereifte, hoch entwickelte Bahnsystem erfährt mit Bahn 2000 nochmals **einen riesigen** Entwicklungsschritt.»

Fahrplan bewältigen – bestimmt ein sehr eindrückliches Ereignis.

**Als Ingenieur** bin ich es gewohnt, mit Plänen zu arbeiten und mir das konkrete Endergebnis plastisch vorzustellen. Ich bin mir auch bewusst, dass sich die SBB mit dem Projekt Bahn 2000 – gemessen an der Technik und den innerbetrieblichen Abläufen – an vorderster Front bewegt. Das System ist tatsächlich so komplex, dass nicht wie ursprünglich geplant zwei Schritte parallel gemacht werden konnten – die folgerichtige Verschiebung der Einführung des modernen Signal- und Zugsicherungssystems ETCS hat das gezeigt. Ich freue mich aber riesig auf den 12. Dezember, wenn das Projekt vollendet und der neue Fahrplan umgesetzt wird. Diesen Tag werde ich in einer zentralen Schaltstelle verbringen, einem Dreh- und Angelpunkt des Systems. Dort kann ich hautnah miterleben und mitverfolgen, wie unsere Profis den neuen

**Die SBB** ist ein echtes Hightech-Unternehmen. Vielleicht sogar jene Schweizer Firma, die am meisten moderne Technologie mit ständiger Wechselwirkung beherrschen muss. Das ausgereifte, hoch entwickelte Bahnsystem erfährt mit Bahn 2000 nochmals einen riesigen Entwicklungsschritt. Es macht einen echten Quantensprung, dessen Bedeutung weit über die Bahnwelt hinausgeht. Bahn 2000 vermittelt der Schweiz einen wichtigen Impuls, der mithelfen kann, das bedrohliche Absinken in die Mittelmässigkeit aufzuhalten. Dank Bahn 2000 wird nicht nur das Gesamtprodukt der SBB attraktiver, sondern der gesamte öffentliche Verkehr.

**Andere Unternehmen** können nur davon träumen, dass ihr Angebot, bei uns die Anzahl Züge, über Nacht um zwölf Prozent wächst. Für mich

ist das eine tolle Sache, weil ich mich mit der SBB und ihren Mitarbeitenden identifiziere. Und ich werde glücklich sein, wenn der Einstieg geschafft ist und eventuelle Kinderkrankheiten des Fahrplans erkannt und behoben sind. Erst im Verlauf des Jahres 2005 wird man spüren, welche grosse Auswirkungen dieser Schritt auf das Kundenverhalten, den öffentlichen Verkehr und die Attraktivität des Standorts Schweiz haben wird. Meine Freude und Zufriedenheit über die Bahn 2000 und das Unternehmen SBB wird dementsprechend nicht am 12. Dezember 2004 enden, sondern sich über einen langen Zeitraum erstrecken.

*Aufgezeichnet von Thorsten Kaletsch  
Bild von Alain D. Boillat*

**Thierry Lalive d'Épinay** (60) ist Verwaltungsratspräsident der SBB und diplomierte Ingenieur ETH.