

Direkte Linie (Bern–)Roggwil–Altstetten(–Zürich HB)

Alternative zum Vierspurausbau Olten–Killwangen mit drei langen Tunneln

Heutige Strecke Bern–Zürich via Olten	117,0 km	
Neubaustrecke Roggwil–Altstetten	55,4 km	
Bern–Zürich via NBS Roggwil–Altstetten	105,5 km	
Minderdistanz Bern–Zürich via NBS Roggwil–Altstetten	11,5 km	
Anteil Tunnel bei NBS	34,7 km	(62,6 %)
Anteil Brücken/Viadukte bei NBS	2,6 km	(4,7 %)
Anteil offene Strecken bei NBS (inkl. 6,5 km Wald)	18,1 km	(32,7 %)
Heutige Strecke Basel–Zürich via Olten VL	90,1 km	
Neubaustrecke Juratunnel–Abzweigung Schöffland	15,0 km	
Basel–Zürich via NBS Schöffland	87,6 km	

Quer zu den Tälern verlaufend, erfordert der **zweite Teil** der **Neubaustrecke Bern–Zürich** mehrere Tunnel. Mit einer Ausnahme sind diese kurz. Der **geringe Anteil offener Strecken**, z.T. in Wäldern, spart Land und Landerwerb und reduziert das Potenzial von Einsparungen. Auf den Mindeststrahlen von 4000 m können nur moderne, leise Triebzüge und **keine Güterzüge** verkehren (Kurvenüberhöhung).

Im Osten beginnt die Neubaustrecke in **Zürich Altstetten**. Nach dem Viadukt der Durchmesserlinie (120 km/h) und dem Bahnhof Altstetten (130 km/h) taucht sie zwischen den Schnellzuggleisen der Vierspur in den 10,5 km langen Reusstal-Tunnel (rasche Beschleunigung). Die Reussüberquerung bei **Bremgarten** erfolgt unauffällig tief bei der Umfahrungsstrasse. Grössere Wohngebiete meidend, strebt die NBS südlicher als die vor 40 Jahren geplante Neue Eisenbahn-Haupttransversale (NHT) direkt nach **Roggwil** (Rothrist ist für die kreuzungsfreie Verknüpfung nicht geeignet). Unterwegsbahnhöfe hat die neue Linie keine. Zusätzliche Schutzgebiete von nationaler Bedeutung tangiert sie nicht.

Die für bis zu 320 km/h (Kurvenüberhöhungen) nachzurüstende NBS Mattstetten–Rothrist (45 km) dient auch Zügen von Bern nach Basel, Luzern, in den Aargau sowie Yverdon–Biel–Zürich. Sie hat (heutige Preise) inkl. Verlegung der alten Linie (6 km) 1,9 Mrd. Fr. gekostet. Für die 55 km Roggwil–Altstetten ergäbe dies 2,3 Mrd. (ohne Juratunnel–Schöffland). Der hohe Tunnelanteil wirkt verteuern. Anders als die rund 18 km lange Chestenberg-/Heitersberg-II-Linie Ruppertswil–Killwangen entlastet die direkte Linie Roggwil–Altstetten den **Raum Olten-Aarau** von Nonstop-EC- und IC-Zügen. Statt als 5./6. Spur auf die Vierspur im Limmattal zu stossen, erleichtert sie den Regional- und Güterverkehr auf der alten Strecke und mindert das **Klumpenrisiko** von **Totalunterbrüchen**.

Während Heitersberg- und Bornlinie, der Grauholztunnel und die NBS Mattstetten–Rothrist die alte **Distanz Bern–Zürich** (129 km) um 9,3 % reduzierten, kürzt die NBS Roggwil–Altstetten die Strecke um 9,8 % (**Bern–Zürich minus 18,2 %**, verglichen mit minus 17,4 % Paris–Lyon durch TGV-Linie).

Bei halber Fahrzeit bringt gleichviel Rollmaterial **doppelt so viele Sitzplätze**. Die hohe Attraktivität der NBS lässt eine erhebliche **Verlagerung von der Autobahn** erwarten, was den Viertelstundentakt rechtfertigt. Die starke Marktposition der Bahn wird eine **deutliche Tarifsteigerung** im Sinne einer besseren statt grösseren Mobilität mit **wesentlich mehr Anteil der Schiene** ermöglichen. Die direkte Linie Roggwil–Altstetten wäre für eine **PPP-Finanzierung** mit dem Ziel rasche Realisierung geeignet.

Jürg Perrelet, Dipl. Ing. ETH, SBB-Studienbüro Bau/Betrieb, bis Mai 2005 stv. Sektionschef Bahn 2000/HGV im BAV
Hans Bosshard, Ausbildung im Betriebsdienst der SBB, bis Ende 2003 während 37 Jahren NZZ-Redaktor