

Bahn 2000 plus – Epilog

Im Juni hat auch der Nationalrat den *Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahn-Infrastruktur* gutgeheissen. Die Fahrzeit Lausanne–Bern soll von 66 auf 56 Minuten sinken. *Roggwil–Zürich Altstetten* wird nicht gebaut. Ein Antrag auf Projektierung unterlag mit 97 zu 82 Stimmen bei 6 Enthaltungen, nachdem sich Verkehrsministerin Doris Leuthard gegen dieses "regionale" Anliegen gewandt hatte.

Bloss regional kommentierte die Presse den Bahnausbau. Eine nationale Sicht fehlte. Die Politik erkannte nicht, dass zwei Dutzend Fachleute aus allen Landesteilen *überregional* argumentierten.

Zwei Monate nach dem Parlamentsentscheid verlangte ETH-Prof. Ulrich Weidmann im "Sonntags-Blick" ein *Hochgeschwindigkeitsnetz*. Ein frühzeitiger Sukkors mit der Aura der Wissenschaft für Roggwil–Altstetten hätte dem Ziel gedient. 200 (später ev. 320) km/h und eine halbe (retour eine) Stunde weniger für Lausanne–Zürich wären ein guter Anfang gewesen.

Eine mehr als in Nuancen geänderte Trassierung ist nur möglich, wenn auf die *Streckenverkürzung*, die wirtschaftlichste Form der Beschleunigung, verzichtet wird.

Trotz des Kredits von 6,4 Mrd. Fr. bleibt die Schweiz das Land mit den weltweit besten Berg- und Nebenbahnen, aber *ohne eine einzige dem Stand der Technik entsprechende Hauptstrecke* (die drei Basistunnels und Mattstetten–Rothrist sind Abschnitte). So sind wir in Westeuropa das Schlusslicht.

Zum Vergleich der zugunsten des Unterhalts alter Strecken "gebremste" TGV-Ausbau:

- TGV Est, 2. Etappe (106 km, bis 2016)
- Le Mans–Rennes (182 km + 32 km Anschlussstrecken, bis 2016)
- Tours–Bordeaux (303 km + 49 km Anschlussstrecken, bis 2017)
- Umfahrung von Nîmes (80 km, bis 2017)
- Bordeaux–Toulouse (222 km, von der Regierung soeben beschlossen).

Die in der Schweiz *inakzeptabel gestiegenen Bahnbaukosten* (inkl. Planung/Projektierung und Elektronik) diskutierte das Parlament nicht: Mattstetten–Rothrist (kein Bahnhof, seit 2004 in Betrieb) 42 Mio. Fr. pro km (Kostenstand 2010), TGV Rhin–Rhône (zwei Bahnhöfe, seit 2011 in Betrieb) 20 Mio. Fr. pro km, TGV Est, zweite Etappe (im Bau) 23 Mio. Fr. pro km. Zu 71 Mio. Fr. pro km für die 55 + 15 km Roggwil–Altstetten + Hauenstein Süd–Schöffland (kein Bahnhof) schrieb die Verkehrsministerin, dies sei "massiv unterschätzt" . . .

Wer die Situation bedauert, kann auf ein Volks-Nein hoffen oder sich vergegenwärtigen, wie wenig man sich bei den *Neubaustrecken der Bahn 2000* um die Versprechungen von 1987 gekümmert hat:

- Vauderens–Villars-sur-Glâne (27 km): nicht realisiert; stattdessen neuer Tunnel Vauderens.
- Mattstetten–Raum Olten (45 km): in Betrieb; zusätzlich Solothurner Anschluss "Süd plus".
- Muttenz–Olten (28 km) mit Wisenbergstunnel (12 km): nicht realisiert, ausser Adlertunnel.
- Zürich Flughafen–Winterthur (10 km): nicht realisiert; Tausch gegen Zürich–Thalwil.
- Zürich–Thalwil (10 km): in Betrieb; dem Volk nicht unterbreitet.

Eine Chestenberg–Honeret-Linie würde schwierig und extrem teuer (Gewässerschutz im Gebiet der grossen Flüsse, Kreuzungsbauwerk Gruemet, siehe Anhang). Sie hätte hohe Betriebskosten. Eine weitsichtigere SBB-Führung könnte sich *an Bahn 2000 plus erinnern* und zukunftstauglich handeln.

Investitions-"Pakete" beim Bahnausbau – Was zu tun wäre

Die Strecken der Schweizer Bahnen sind im europäischen Durchschnitt am stärksten belastet. Dadurch (und wegen Unterhaltsproblemen) wächst ihre *Unzuverlässigkeit*. "Gib uns heute unsere tägliche Stellwerkstörung", spottete kürzlich die NZZ. Für wichtige Sitzungen, einen Anschluss oder einen Flug muss heute mindestens ein Zug früher benützt werden.

Dennoch enthält der Ausbauschnitt 2025 (Fabi), im Gegensatz zu den Plänen aller anderen westeuropäischen Bahnen, *keine Neubaustrecke*. Der gegenüber dem ursprünglichen Antrag des Bundesrates fast verdoppelte Kredit von 6,4 Mrd. Fr. zerfällt in zahllose kleine Projekte. Eine spürbare *Entspannung und Stabilisierung der Betriebssituation* ist so *nicht* zu erreichen.

Stark ausgelastet sind folgende Hauptstrecken (* = ganz oder teilweise einspurig):

Genf–Lausanne	Zürich Hardbrücke–Stadelhofen
Durchfahrt Ligerz*	Dübendorf–Uster–Rapperswil*
Biel–Delémont–Basel*	Effretikon–Winterthur Töss
Bern–Thun–Interlaken Ost*	Thalwil–Pfäffikon SZ
Lötschberg-Basistunnel*	Durchfahrt Mühlehorn*
Basel–Olten	Horgen Oberdorf–Baar Littl*
Pratteln–Stein–Säckingen	Ebikon–Luzern*
Olten–Zürich	Zug–Arth-Goldau*
Brugg–Killwangen	Bellinzona–Giubiasco

Die Kapazität vieler Strecken lässt sich durch Blockverdichtungen rasch steigern. Dies ist mit ZEB im Gang, so dass Fabi Schwerpunkte setzen könnte. Sachliche statt politische Prioritäten würden zu folgenden *Investitions-"Paketen"* (für insgesamt mehr als 6,4 Mrd. Fr.) führen:

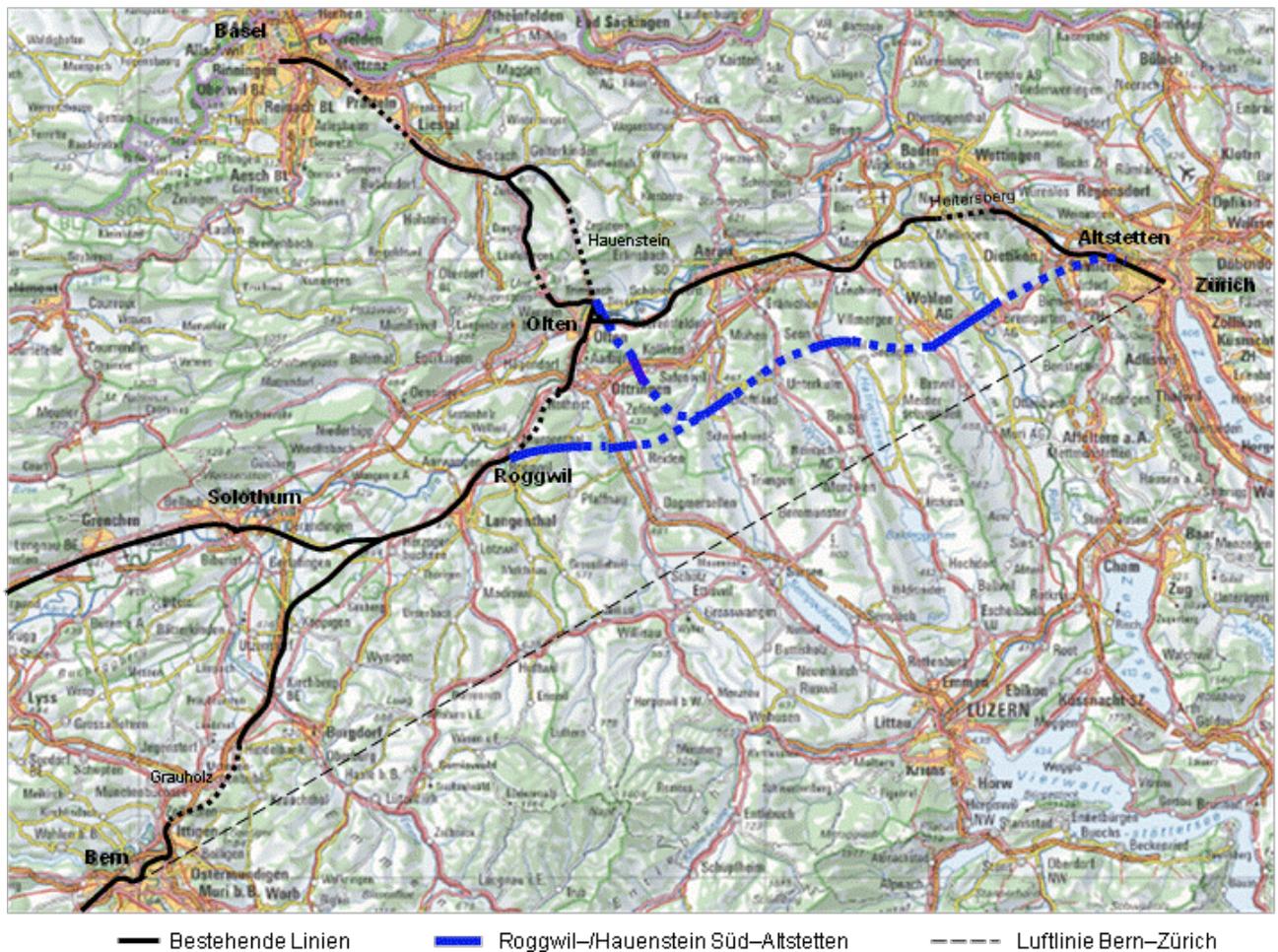
- *Lausanne–Bern* (System-Fahrzeit 56 statt 66 Min.)
- *Roggwil–Altstetten* (Entflechtung Reise-/Güterverkehr, Entlastung Olten–Zürich; Strecken- und Reisezeitverkürzungen Bern/Biel/Basel–Zürich mit Tempo 200; Einsparungen bei Personal/Energie/Rollmaterial; Ausweichstrecke bei Störungen)
- *Effretikon–Winterthur Töss* (Vierspur in einfachem Gelände statt Brüttener Tunnel)

- *Schöftland–Liestal* (Hochgeschwindigkeits-Anschluss; möglichst kurzer Wisenberg-Tunnel; 4-m-Korridor Wisenberg–Eppenberg–Aarau statt neuer Bözberg-Tunnel)
- *Genève–Sécheron–Renens* (Neubaustrecke; Kapazitätssteigerung und Ausweichroute, damit Genf jederzeit zur Schweiz gehört; Drei-/Vierspur der alten Strecke wäre teurer)
- *Horgen Oberdorf–Litti* (zweites Gleis via Sihlbrugg statt Zimmerberg-Basistunnel)

- *Ebikon–Luzern Tiefbahnhof* (ohne Durchgangsbahnhof, der hier nichts bringt)
- *Winterthur–St. Gallen* (Zürich–St. Gallen via Wallisellen/Flughafen weniger als 1 h.)
- *Lötschberg-Basistunnel* (Doppelspur auf 2/3 statt 1/3 der Gesamtlänge)

Für Lausanne–Bern, Olten–Basel und Zürich Flughafen–Winterthur hat der Bundesrat die Dringlichkeit schon 1987 (Bahn 2000) betont. Angesichts der Bevölkerungszunahme ist die *Realisierung deutlich zu beschleunigen*, um ernste betriebliche Schwierigkeiten zu vermeiden. Wichtige Projekte können und sollten vorgezogen werden, weil die Zinsen tief sind und ein *Nachfolgeprogramm* für spätere zusätzliche Neubaustrecken selbst langfristig *nicht* droht.

Geplante Ausbauten Bern/Biel/Basel–Zürich gemäss Konzept Bahn 2000 plus (blau)



Kostenschätzungen Bauten:

- Neubaustrecke Roggwil–Altstetten: 3,7–3,9 Mrd. Fr.;
- Neubaustrecke Olten Südportal Hauenstein-Basistunnel–Schöftland: 1,1–1,3 Mrd. Fr.;

Total: 4,8–5,2 Mrd. Fr.

Quellen: Prof. Dr. Daniel Mange, ETH Lausanne, Mitteilung an das Bundesamt für Verkehr, 2. Mai 2012; Prof. Dr. Ulrich Weidmann, ETH Zürich, Gutachten „Chestenberglinie“ für das Bundesamt für Verkehr, 2011; SBB.

Kein neues SBB-Rollmaterial erforderlich, Höchstgeschwindigkeit 200 km/h genügt für Reisezeit Bern–Zürich 42 Minuten.

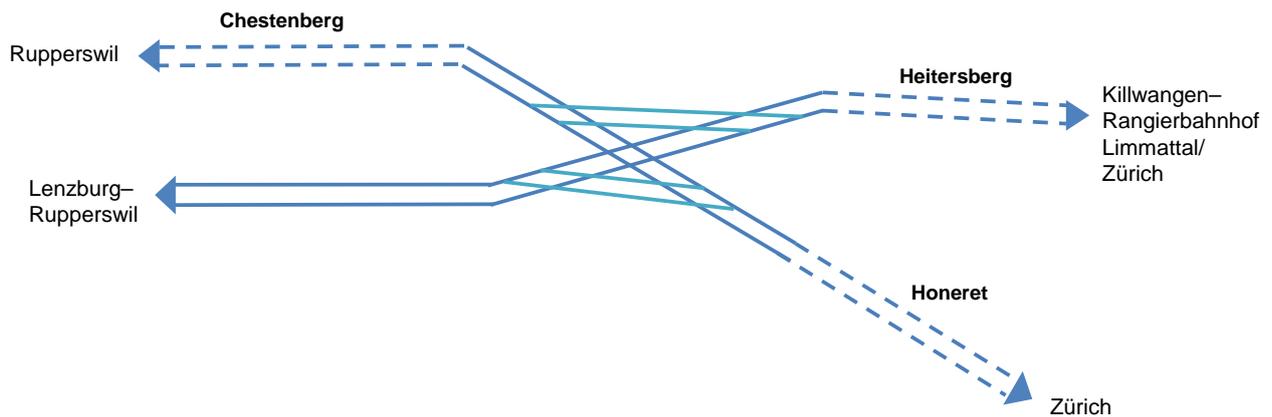
Bahnverkehrsinformation

Meldung zu Strecken

Typ	Nr.	Gültig	Von	Nach	Produkte	Meldung	Stand
	1	12.09.13 bis 12.09.13 00:00: 23:59:	Schlieren	Glanzenberg	ICE/TGV/RJ, EC/IC, IR, RE/D, S/SN/R, ARZ/EXT	<p>Unterbruch: Schlieren - Glanzenberg (SBB CFF FFS) Unterbruch: Zwischen Schlieren und Glanzenberg auf der Linie Zürich HB - Lenzburg ist die Strecke für den Bahnverkehr unterbrochen.</p> <p>Die internationalen Züge TGV Zürich HB - Paris Gare de Lyon fallen zwischen Zürich HB und Basel SBB aus. Die Züge IC / IR / ICE (Chur) - Zürich HB - Basel SBB fallen zwischen Zürich HB und Basel SBB aus.</p> <p>Die Züge IR Chur - Zürich HB - Liestal - Basel SBB fallen zwischen Zürich HB und Aarau aus. Die Züge IR 20xx / Zürich HB - Bern fallen zwischen Zürich HB und Aarau aus. Die Züge IR Zürich Flughafen - Basel SBB halten nicht in Zürich Oerlikon, Zürich Altstetten + Dietikon. Die Züge IC Romanshorn - Brig fallen zwischen Zürich HB und Bern aus. Die Züge IC St.Gallen - Genève-Aéroport fallen zwischen Zürich HB und Bern aus. Die Züge IR 19xx / Zürich HB - Bern fallen zwischen Zürich HB und Baden aus. Die Züge RE 37xx / Zürich HB - Aarau fallen zwischen Zürich HB und Aarau aus. Die Züge IR Konstanz - Biel/Bienne fallen zwischen Zürich HB und Olten aus. Die S-Bahnzüge S3 / Wetzikon - Aarau fallen zwischen Zürich Altstetten und Dietikon aus. Die S-Bahnzüge S12/ Winterthur - Brugg AG fallen zwischen Zürich Altstetten und Dietikon aus.</p> <p>Reisende von Mellingen Heitersberg nach Baden oder umgekehrt reisen via Postauto Linienverkehr.</p> <p>Es verkehren Ersatzbusse Zürich Altstetten - Schlieren - Dietikon.</p> <p>Reisende von Tessin / Zürich HB nach Olten, Basel SBB, Bern, Lausanne, Genève-Aéroport oder umgekehrt reisen via Luzern. Reisende von Deutschland nach Zürich HB reisen via Schaffhausen.</p> <p>Von einer Reise wird derzeit abgeraten.</p> <p>Grund: Brand in Gleisnähe</p> <p>Dauer der Störung unbestimmt.</p>	12.09.13 12:16

Kreuzungsbauwerk Gruemet (Heitersberg West)

Der Chestenberg- und der Honeret-Tunnel erfordern aufgrund der sehr unterschiedlichen Destinationen der Züge das Kreuzungsbauwerk Gruemet mit Über- und Unterführungen. Für Intercity- und Interregio-Züge (hohe Geschwindigkeiten) müssen dessen Radien gross, für Güterzüge die Rampen flach sein. Daraus ergeben sich erhebliche Längen und Kosten.



Zugläufe tagsüber und abends:

- IC Rapperswil–Chestenberg–Honeret–Zürich
- IR Rapperswil–Lenzburg–Honeret–Zürich
- S-Bahn Rapperswil–Lenzburg–Heitersberg–Killwangen–Zürich
- Güterzüge Rapperswil–Lenzburg–Heitersberg–Rangierbahnhof Limmattal

Zugläufe nachts (Ruhe in Lenzburg):

- Güterzüge Rapperswil–Chestenberg–Heitersberg–Rangierbahnhof Limmattal

20.4.2013