



Langsamer als möglich: Die Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist würde höhere Geschwindigkeiten als 200 Stundenkilometer erlauben.

BAHN 2030

Bern–Zürich soll schneller werden

Beim Ausbau des schweizerischen Schienennetzes nach 2020 sollte die Priorität auf der Geschwindigkeit liegen. Mit einer Neubaustrecke Roggwil–Altstetten würde die Reise von Bern nach Zürich massiv verkürzt.

Als Flickwerk ohne übergeordnete Ziele droht die Bahn 2030 gegen einen Prellbock zu fahren. Weil ein klar erkennbares Konzept fehlt, grassiert der Egoismus der finanziell nicht in der Verantwortung stehenden Kantone. Die Öffentlichkeit thematisiert die angeblichen Alternativen Beschleunigung oder mehr Sitzplätze.

In Schweizer Schnellzügen waren Sitzplätze bis vor einigen Jahren eine Selbstverständlichkeit. Die starke Bevölkerungszunahme und der Nachfrageschub

der Bahn 2000 haben zu gewissen Schwierigkeiten geführt. Oft würde es genügen, den «Anspruch» auf zwei bis vier Plätze pro Person (für Mäntel, Mappen, Füsse) etwas zu mässigen. Ab 2013 sollen 400 Meter lange Doppelstocktriebzüge den Verkehr bewältigen helfen.

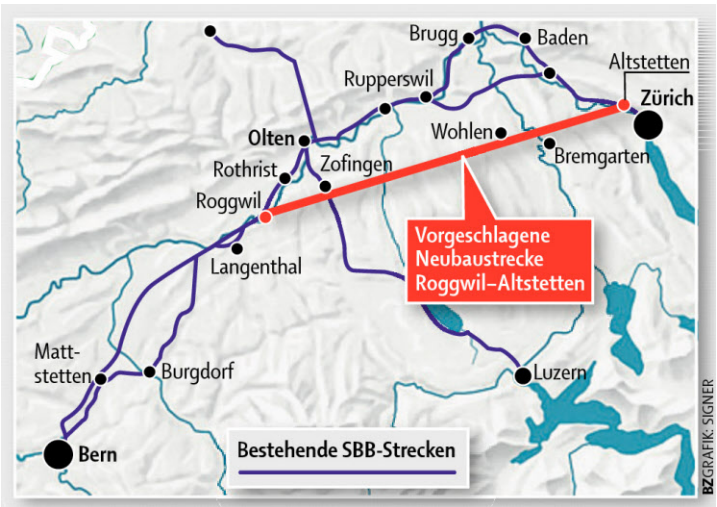
Im S-Bahn-Bereich wird ebenfalls 2013 die Zürcher Durchmesserserlinie einen Kapazitätssprung bringen. Sechsteilige Doppelstockzüge sollen bereits nächstes Jahr in Betrieb gesetzt werden. Nach langem Zögern hat sich zudem die BLS erstmals für Doppelstockkompositionen entschieden.

Mit dem dannzumal weitgehend erfüllten Versprechen «mehr Sitzplätze» allein ist die in drei Jahren zu erwartende Volksabstimmung über die Bahn 2030 schwerlich zu gewinnen. Das Verständnis für Steuer- und Tarifierhöhungen wäre wohl sehr begrenzt.

Kürzere Reisezeiten

Die Bahn 2030 muss betriebliche Engpässe beseitigen, aber auch schneller werden. Um zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen und substanzielle Mehrerträge zu erzielen, sind kürzere Reisezeiten unerlässlich. Die Heitersberg- und die Zürichberglinie, die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und der Lötschberg-Basistunnel lieferten eindeutige Resultate.

Hohe Geschwindigkeiten bei voller Sicherheit und ohne den Beigeschmack der Raserei bilden



eine Stärke der Bahn. In Italien, Frankreich, Spanien, Deutschland, Belgien, den Niederlanden und England sind 300 bis 320 Stundenkilometer erreichende Züge alltäglich geworden. Wer die Schweiz dazu für zu klein hält, vergisst die Randgebiete.

Von Appenzell bis Genf sind es 4¼, ab Davos 5¼ Stunden. In dieser Zeit gelangt man von Brüssel bis Marseille, von Paris an die spanische Grenze und von Mailand bis südlich von Neapel – heute, nicht 2040!

West–Ost an der Reihe

Nach der Beschleunigung ins Wallis und dem enormen Aufwand für die Basistunnel Gotthard und Ceneri muss nun die West-Ost-Transversale folgen. Den spürbarsten Nutzen bringt eine neue Linie Bern–Zürich. Wer aus der Westschweiz, von Interlaken oder Brig nach Basel, in den

östlichen Landesteil oder umgekehrt reist, profitiert davon.

Wesentlich kostengünstiger als ein vollständiger Neubau Bern–Zürich ist ein Einbezug der Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Sie wird derzeit mit 200 Stundenkilometern befahren. Dabei handelt es sich nicht um eine technische, sondern um eine politische Limite. Nur «so rasch wie nötig» (um die Reisezeit Bern–Zürich unter eine Stunde zu drücken) sollten die Züge der Bahn 2000 verkehren, wurde 1987 erklärt.

Mit Radien nicht unter 3000 Metern lässt die Trassierung der Bahn-2000-Strecke Geschwindigkeiten bis 320 Stundenkilometer zu, wenn die Kurven stärker überhöht werden. Dies verbietet die mit 100 bis 120 Stundenkilometern verkehrenden Güterzüge auch nachts auf die Linien über Burgdorf oder Biel.

Bei Roggwil abzweigend (siehe Grafik), wäre eine Fortsetzung der Neubaustrecke bis Zürich–Altstetten erheblich rascher befahrbar und deutlich kürzer als der Umweg über Olten. In ihrem östlichen Teil ist sie schon in den Siebzigerjahren vom legendären Chef des Studienbüros Bau und Betrieb der SBB, Oskar Baumann, dem teuren und kaum marktwirksamen Vier-spurausbau Olten–Zürich mit den langen Tunneln Eppenberg, Chestenberg und Heitersberg II vorgezogen worden.

Attraktiv und produktiv

Die direkte Linie hätte gemäss TGV-Normen Steigungen bis 35 Promille (Gotthard 26 Promille) und wäre für 320 Stundenkilometer geeignet. Sie hätte keine Unterwegsbahnhöfe, würde Zofingen, Schöffland und Wohlen umfahren und etwa 54 Kilometer lang, unwesentlich mehr als Mattstetten–Rothrist (45 km).

Die Baukosten lägen höher als bei der Bahn-2000-Neubaustrecke (die zum jetzigen Geldwert 1,9 Milliarden Franken erfordert hat), weil der Tunnelanteil auf diesem Teil grösser wäre. Offene Abschnitte sind beim umweltfreundlichsten Verkehrsmittel zumutbar (keine Abgase, halb so breit wie eine Autobahn, im Reiseverkehr keine Grundwassergefährdung, mit modernen Fahrzeugen moderater Lärm). Die Reussquerung in Bremgarten neben der bestehenden Umfahrungsstrasse würde kaum stören.

Auf der Schnellstrecke wären beträchtliche Verlagerungen von der Autobahn zu erwarten. Die Fahrzeitverkürzung erhöht die Produktivität des Personals und des Rollmaterials. Eine rund 17 Kilometer lange Verbindung zum 1987 vom Volk bewilligten dritten Jura-Durchstich bei Olten würde auch die fast eine Stunde von Zürich nach Basel zuckelnden TGV-, ICE- und IC-Züge endlich beschleunigen.

Die Reisezeit Bern–Zürich via Roggwil–Altstetten wäre minimal länger als über eine durchgehend neue Verbindung. Der nachgerüstete Abschnitt Mattstetten–Rothrist würde allen von Bern nach Olten und Zofingen ohne Halt verkehrenden Zügen dienen, braucht aber entsprechendes Rollmaterial. Unter Berücksichtigung wegfallender Investitionen ist die Fortsetzung der Bahn-2000-Strecke finanzier- und damit politisch machbar. Dringend wäre die Festlegung des Trassees und dessen Freihaltung. Der Vergleich mit einer keineswegs alten Landkarte zeigt das Ausmass der Zersiedelung.

Jürg Perrelet und Hans Bosshard*

* Dipl. Ing. ETH Jürg Perrelet (64) war Mitglied des Studienbüros Bau und Betrieb der SBB und stv. Chef der Sektion Bahn 2000/Hochgeschwindigkeitsverkehr im Bundesamt für Verkehr.

Hans Bosshard (70) war Eisenbahner und während 37 Jahren Redaktor der «NZZ». Er hat die Schleife mit tief liegender Aarebrücke zur Leistungssteigerung des Bahnhofs Bern vorgeschlagen (BZ vom 31. 10. 2009).